

## Nr 52.

Ankom till riksdagens kansli den 2 juni 1944 kl. 1 em.

*Utlåtande i anledning av väckt motion om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri.*

I en inom andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 397, vilken behandlats av första lagutskottet, ha herrar *Lindberg* och *Lundgren* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville hemställa om förslag till sådan ändring av § 41 sjömanslagen, att sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri, må åtnjuta rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst under två månader, samt för riksdagen förelägga förslag till sådan lagändring.

Beträffande de skäl som legat till grund för motionärernas hemställan får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till motionen.

41 § sjömanslagen den 15 juni 1922 är av följande lydelse.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot hyra och underhåll deltaga i bärgningen och bliva tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

Varder svensk sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid, för vilken han enligt första stycket åtnjuter hyra.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning i utlandet, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock hyra under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnader för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 28 § första stycket är stadgat.

För förlust av effekter vid fartygets förolyckande är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

Jämlikt 6 § andra stycket sjömanslagen skall vad i 41 § är stadgat för sjöman ock gälla i fråga om befälhavarens rätt till hyra vid arbetslöshet, till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter.

Bestämmelserna i 41 § andra stycket jämte den i 6 § andra stycket upptagna hänvisningen till vad i förstnämnda lagrum finnes stadgat om sjömans rätt till hyra vid arbetslöshet tillkommo genom lagen den 18 maj 1934 (nr 165). Bestämmelserna ha föränletts av ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antaget förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning och överensstämma till innebörden med konventionen. Konventionen ratificerades av Sverige år 1934. I den proposition (nr 137) med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ sjömanslagen som i anslutning härtill förelades 1934 års riksdag anförde chefen för socialdepartementet, statsrådet Möller, följande.

Ett fartygs förolyckande medför som regel enligt svensk lag att tjänsteavtalen för de ombord anställda omedelbart upphöra att gälla. Helt naturligt måste de skeppsbrutna bereda sig på en längre eller kortare väntetid, innan de kunna erhålla någon ny anställning. Den belägenhet, vari de sålunda råka, har också i vissa hänseenden beaktats av lagstiftningen. Något särskilt understöd i anledning av förlusten av anställning har emellertid icke tillerkänts sjöfolket. Såsom den föregående framställningen givit vid handen, har under en internationell konferens i Genua år 1920 enighet vunnits om en konvention, enligt vilken befälhavare och sjömän i så måtto beredas hjälp vid fartygs förolyckande, att de av redaren erhålla ersättning för den av olyckan förorsakade arbetslösheten med belopp, som dock må begränsas till två månaders hyra. De svenska ombuden vid Genuakonferensen — ej allenast sjömännens representant utan även såväl regeringens som redarnas ombud — röstade för det ifrågavarande konventionsförslagets antagande. Sjölagskommittén upptog också konventionsbestämmelserna i sitt slutliga förslag till sjömanslag. Att det oaktat föreskrifter i enlighet med konventionen icke kommo att inflyta i sjömanslagen hade enligt föredragande departementschefens uttalande till statsrådsprotokollet vid sjömanslagens framläggande för riksdagen närmast sin grund däri, att vid nämnda tidpunkt — år 1922 — icke någon enda stat ratificerat konventionen. Härutinnan har numera en väsentlig ändring inträtt, i det att icke mindre än 20 stater, däribland flera betydande sjöfartsidkande nationer, med vilka Sverige står i ganska livlig förbindelse, biträtt konventionen. Denna omständighet utgör enligt min mening ett vägande skäl att även i vårt land söka förverkliga konventionens föreskrifter och därigenom bereda skeppsbrutna det bistånd i deras svåra belägenhet, som föreskrifterna innebära.

Att konventionen numera vunnit anslutning från ett stort antal stater har även hos dem, som ställt sig avvisande mot en lagstiftning i enlighet med konventionen, tillmätts betydelse, men större vikt har ansetts böra läggas vid det förhållandet, att av de nordiska länderna Danmark och Finland avböjt svenska regeringens inbjudan till samarbete för eventuell ratifikation av konventionen samt Norge ännu icke tagit ställning till frågan om anslutning. Självfallet hade det varit önskvärt, om förevarande regler kunnat samtidigt upptagas i den nordiska lagstiftningen. Det är emellertid att märka, att på detta område redan nu — — — en viss rättsolikhet råder de skilda länderna emellan, varför något principiellt hinder mot den ifrågasatta lagstiftningens genomförande endast för Sveriges del icke synes föreligga.

Mot ett upptagande i svensk rätt av föreskrifter om skyldighet för redare

att ersätta befälhavare och sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning hava emellertid framställt flera invändningar. I principiellt hänseende har sålunda anmärkts, att de allmänna reglerna för beredande av arbetslöshets-hjälp borde vara tillämpliga jämväl i förevarande fall, helst som redaren, helt utan skuld till arbetslösheten, ej ensam borde bära därav föranledd kostnad. I anledning av denna invändning får jag till en början erinra, att Kungl. Maj:t genom propositionen nr 38 för riksdagen ånyo framlagt förslag att i försäkringens form och med stöd av det allmänna bereda arbetslöshetshjälp åt lönearbetare i gemen och således även åt sjömän. Med hänsyn härtill torde frågan närmast gälla, om det kan anses befogat att ur sitt sammanhang utbryta förevarande del av spörsmålet om understöd vid arbetslöshet och med avseende därå låta särskilda regler bliva tillämpliga. Denna fråga synes mig böra besvaras jakande. Vid fartygs förlisning lära förhållandena få anses så säregna, att en avvikelse från vad i allmänhet gäller i fråga om beredande av arbetslöshetshjälp är väl försvarlig. Erinras må, att redare i vissa, det nu avhandlade närstående fall har längre gående förpliktelser mot sjöfolket än arbetsgivare i land har mot sina anställda. Detta är händelsen exempelvis vid sjukdom och skada, som sjömannen utan vare sig eget eller redarens förvållande ådragit sig. Med avseende å det understöd, som enligt förslaget till arbetslöshetsförsäkring skall utgå, må här nämnas, att i detta förslag upptagits bestämmelser i syfte att förhindra utgivande av understöd, i den mån ersättning för arbetslöshet av annan anledning — såsom i förevarande fall — åtnjutes.

En annan invändning, som ur principiell synpunkt anförts mot en lagstiftning enligt konventionen, går ut på att redaren skulle kunna få en mera omfattande ersättningsskyldighet mot en sjöman, som till följd av fartygets förolyckande och således utan hans förvållande blivit arbetslös, än mot en sjöman, som redaren utan laga skäl avskedat. Denna invändning hänför sig närmast till det inom sjöfarten vanliga förhållandet, att avtal ingås för obestämd tid med rätt för parterna att uppsäga avtalet till upphörande i svensk hamn efter 7 å 8 dagars uppsägning. Vid olaga avskedande skulle redaren i dessa fall icke vara skyldig betala hyra för längre tid än uppsägningstiden jämte tiden för resa till svensk hamn, medan enligt konventionen hyra vid fartygs förlisning skulle utgå för två månader. Den omständigheten att berörda olikhet skulle uppkomma synes icke i och för sig böra utgöra hinder att i lagstiftningen införa regeln om ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande, då en sådan regel eljest är av behovet påkallad och äger goda skäl för sig. Det gäller här en bestämt avgränsad grupp av fall, som utbrutits till särskild reglering i en internationell konvention. Att göra anslutningen till denna internationella sociallagstiftning beroende av att jämväl ersättningsregeln för fall av olaga avskedande göres mera gynnsam för de anställda, synes icke nödvändigt.

De betänkligheter mot konventionens förverkligande i vår lagstiftning, som måhända framförallt tillerkänts betydelse, hänföra sig emellertid till de ekonomiska verkningarna av den ifrågasatta ersättningsskyldigheten. I flera yttranden har sålunda gjorts gällande, att kostnaderna vid en tillämpning av konventionen skulle bliva oskäligt betungande för redarna. De undersökningar, som verkställets i detta hänseende, giva vid handen, att den genomsnittliga årliga kostnaden för rederiäringen efter en ersättningstid av två månader kan beräknas till endast omkring 67 000 kronor. På sätt den av kommerskollegium åberopade utredningen visar, kunna redarna skydda

sig mot förevarande risk genom försäkring mot en relativt obetydlig premie. Premien har nämligen i genomsnitt skattats till 2 à 2½ % av försäkringssumman. Enligt vad redareföreningen uppgivit skulle för ett stort fartyg försäkringssumman kunna uppgå till omkring 14 000 kronor. Årliga premien skulle i sådant fall belöpa sig till omkring 300 kronor. För smärre fartyg, där försäkringssumman kan skattas till några hundra kronor, skulle årliga premien stanna vid 10 à 20 kronor. Det lär utän vidare vara klart, att i ett fartygs driftkostnader belopp som här nämnts spela en helt underordnad roll.

Då ett genomförande i vår lagstiftning av bestämmelser i enlighet med konventionen skulle bereda sjöfolket en väl befogad hjälp vid fartygs förlisning samt de erinringar, som framställts mot konventionens ratificering, icke syntes mig avgörande, anser jag att Sverige bör ansluta sig till konventionen.

I anledning av propositionen väcktes i riksdagen två likalydande motioner (I: 305 och II: 547), däri hemställdes om avslag å Kungl. Maj:ts förslag.

Första lagutskottet, som behandlade propositionen och motionerna, hemställde i avgivet utlåtande, nr 51, om bifall till propositionen, därvid utskottet anförde.

Såsom redogörelsen här ovan utvisar ansluter sig förevarande proposition i huvudsak till ett förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning, vilket antogs vid en internationell konferens i Genua år 1920. Vid denna konferens förklarade såväl de svenska arbetsgivare- och arbetareombuden som svenska statens representant, att konventionen vore ur sociala synpunkter berättigad. Konventionen har sedermera ratificerats av ett tjugutal främmande stater. Det torde vid sådant förhållande — oaktat våra nordiska grannländer icke tillhöra nämnda stater — vara påkallat att vårt land utan ytterligare dröjsmål söker för sin del realisera det behjärtansvärda syftet med konventionen. De kostnader som därav uppkomma för redarna äro så ringa att de icke kunna åberopas såsom skäl emot Sveriges anslutning till konventionen.

Vid utskottets utlåtande fanns fogad en av två ledamöter i utskottet avgiven reservation, däri hemställdes om avslag å propositionen.

Riksdagen biföll utskottets hemställan.

I nu förevarande motion erinras inledningsvis om innehållet i 41 § andra stycket sjömanslagen, varefter anföres bland annat följande.

Under det nu pågående världskriget ha lämnats många bevis på hur enkelt det i själva verket är att slippa från utbetalning av de två månadshyrorna eller delar av desamma. Har ett fartyg förlit på sådan plats att man kan räkna med en bärgning av detsamma, så utgår ingen ersättning under hela den tid, vilken ibland kan vara flera månader, man avvaktar slutgiltigt besked om bärgning är möjlig eller icke. Då de två månadshyrorna ursprungligen avsågo utgöra arbetslöshetsunderstöd i anledning av fartygs förolyckande, förefaller det ganska orimligt, att sådan ersättning skall utbetalas först lång tid efter det arbetslösheten upphört. I sådana fall utgår icke arbetslöshetsunderstödet — månadshyra — under den tid den arbetslöse skulle ha bästa nyttan därav. Det orimliga framträder ännu mera mar-

kant, om ett fartyg, som förlist, bärgas fyra månader efter förlisningen och ersättning på grund av denna senare händelse icke alls utgår. En sådan tolkning måste förefalla orimlig och för sjömannen obegriplig. Att sådan tolkning kan åstadkommas beror därpå, att man sätter likhetstecken mellan förolyckad och totalförlist samt i ordet totalförlist inlägger betydelsen »borta för alltid». De sjömän, som lyckas överleva en förlisning, ha i regel förlorat allt de äga, i varje fall allt de förde med sig ombord, och man frågar sig, om icke humaniteten bjuder, att de på något sätt hållas skadeslösa för den förlust de lidit. Visserligen utgår klädesersättning enligt särskilda grunder, men denna ersättning förslår icke till inköp av ny klädesutrustning mycket mindre lämnar något över till uppehälle. Det har vidare under detta krig inträffat ganska många fall, där fartyg förolyckats vid torpedering eller minsprängningar men icke totalförlist utan bärgats och införts till hamn. Ofta har besättningen enligt god sjömannased deltagit i bärgningen. Så snart bärgningen är gjord, avmönstras emellertid besättningen och, därest avmönstringen skett i utlandet, hemsändes, om detta varit möjligt. Har hemsändning icke kunnat ske, har den lämnats kvar i utlandet. Även i sådana fall har besättningen blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande, men den erhåller ingen ersättning för den skada den lidit av detta fartygets förolyckande. Fartyget har icke totalförlist, och detta är skälet för att den arbetslöse sjömannen får sörja för sig själv. Lagstiftningen har tydligen, även om detta icke utsagts, utgått från att besättningen icke skulle bli arbetslös, därest fartyget kunnat bärgas. — — —

Av vad i det förestående framhållits torde klart framgå, att bestämmelsen om två månaders hyra till besättningsman, som blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande, är ganska illusorisk. Därest avsikten med lagens tillkomst verkligen varit att ersättning skulle lämnas till besättningar, som råkat i arbetslöshet tack vare fartygs förlisning, synes en ändring av lagen vara ofrånkomlig. Den lilla merkostnad som härigenom skulle uppstå för redaren, därest ersättning skulle utgå för samtliga arbetslöshetsfall som uppstå efter ett fartygs förlisning, synes vara så liten att rederirörelsen väl skulle kunna bära den. För den enskilde besättningsmannen har frågan en mycket stor betydelse. Som regel kommer sjömannen från ett haveri utblottad på allt, varför den ersättning han skulle erhålla under en arbetslöshets tid upp till två månader skulle kunna betraktas såsom en välförtjänt ersättning för de ofta mycket svåra lidanden han fått utstå vid och under ett haveri.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver begärt yttrande över motionen från kommerskollegium. Därjämte har utskottet berett Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet tillfälle att yttra sig över motionen. De i anledning härav inkomna yttrandena ha såsom bilagor (Bil. A, E och F) fogats vid utskottets utlåtande. Kommerskollegium har inhämtat yttranden i ärendet från Sveriges segelfartygsförening u. p. a., Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet, vilka yttranden jämväl bifogas (Bil. B, C och D).

Enligt 41 § andra stycket sjömanslagen äger svensk sjöman, som blir arbetslös till följd av fartygs förolyckande, rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader ut- *Utskottet.*

över den tid, för vilken han enligt första stycket i samma paragraf åtnjuter hyra. Vad sålunda stadgats för sjöman skall jämligt 6 § andra stycket äga motsvarande tillämpning för befälhavare. Till grund för omnämnda bestämmelser ligger ett å den internationella arbetsorganisationens konferens i Genua år 1920 antaget förslag till konvention angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning, vilken konvention ratificerats av Sverige år 1934. Av konventionens text samt förarbetena till den lag av den 18 maj 1934, varigenom bestämmelserna upptogos i den svenska sjömanslagen, framgår, att »förolyckande» i detta sammanhang har samma innebörd som totalförlisning. I förevarande motion yrkas att den särskilda förmån som tillerkänts sjömän och befälhavare vid arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande skall utsträckas att gälla för sjömän, som blivit arbetslösa till följd av fartygs haveri.

Enligt utskottets mening tala beaktansvärda skäl för en utsträckning i enlighet med motionärernas hemställan av ifrågavarande förmån. De humanitära synpunkter som ligga till grund för stadgandet i 41 § andra stycket sjömanslagen göra sig gällande jämväl i fråga om arbetslöshet som orsakas av annat haveri än totalförlisning. Även ett haveri som icke kan betecknas som totalförlisning kan uppenbarligen föranleda arbetslöshet. I motionen ävensom i det yttrande däröver som avgivits av Svenska maskinbefälsförbundet anföras exempel på situationer, där ersättning för arbetslöshet genom haveri rimligtvis borde utgå. Om haveriet exempelvis varit av så svår beskaffenhet, att besättningen måst övergiva fartyget men detta likväl sedermera, kanske sedan lång tid förflutit, kan bärgas, synes det otillfredsställande att besättningen icke kan komma i åtnjutande av ersättning för arbetslöshet som förorsakas av haveriet. Bestämmelserna i 41 § andra stycket sjömanslagen äro sålunda enligt utskottets mening mer restriktiva än som kan anses skäligt med hänsyn till de säregna och riskfyllda förhållanden varunder sjömännen utföra sitt arbete. De merutgifter som skulle åsamkas redarna genom en utvidgning av bestämmelsernas tillämplighetsområde torde under normala förhållanden icke bli va oskäligt betungande.

För bedömande av den väckta frågans räckvidd erfordras emellertid säker upplysning om den tolkning som begreppet »förolyckande» erhållit i rätts-tillämpningen. Inom utskottet har gjorts gällande att tolkningen av detta begrepp är betydligt mera restriktiv i Sverige än i vissa främmande länder. Därest så är fallet, finnes tydligen särskild anledning att ifrågasätta en utvidgning av ifrågavarande bestämmelser till att avse haverier överhuvudtaget. Såvitt utskottet kunnat utröna har något vägledande prejudikat i detta ämne icke givits, i varje fall icke under senare år.

I detta sammanhang må framhållas, att det icke kan anses föreligga något hinder mot att parterna inom sjöfartsnäringsen genom avtal bestämma att särskild arbetslöshetsersättning skall utgå vid haverier i allmänhet. Sådant avtal har träffats i fråga om ersättning till sjömän för förlust av effekter.

Enligt sista stycket i 41 § sjömanslagen är svensk sjöman berättigad att enligt grunder, som Konungen fastställer, av redaren erhålla ersättning för förlust av effekter vid fartygets förolyckande. I gällande kollektivavtal mellan Sveriges redareförening och vissa sjöfolksorganisationer har intagits en bestämmelse av innehåll att sådan ersättning skall utgå jämväl vid förlust av sjömans effekter i samband med fartygs brand eller sjöröveri ävensom då sådan förlust direkt förorsakats av skada, som fartyget tillfogats vid haveri.

Utskottet har vid sitt övervägande av det genom motionen väckta spörsmålet i likhet med kommerskollegium funnit synnerlig vikt böra tillmätas den omständigheten att bestämmelserna i 41 § andra stycket sjömanslagen tillkommit på grundval av en internationell konvention. En ändring av ifrågavarande bestämmelser synes därför böra vidtagas först efter samråd med andra stater som ratificerat konventionen. Av särskild betydelse är dessutom att den svenska sjömanslagen tillkommit efter nordiskt samarbete, vilket resulterat i en i huvudsak enhetlig reglering av bland annat de förhållanden som avses i 41 §. En vid årets riksdag väckt motion, II: 426, däri hemställts om sådan ändring i gällande författningsbestämmelser, att ersättning för förlust av effekter skall utgå till sjöman även vid andra tillfällen än totalförlisning, har av andra kammaren lämnats utan bifall, då en ändring i den svenska lagstiftningen på förevarande område icke ansetts böra genomföras utan att enahanda ändringar vidtagas i sjömanslagarna i våra nordiska grannländer. Den ställning andra kammaren sålunda redan intagit till principfrågan synes vara bindande även med avseende å förevarande motion. Ett nordiskt samarbete på ifrågavarande område kan under nu rådande förhållanden icke komma till stånd. Utskottet vill emellertid uttala önskvärdheten av att frågan upptages till prövning så snart förhållandena det medgiva. Från svensk sida synas förberedande åtgärder härför lämpligen böra redan nu vidtagas inom vederbörande departement.

Utskottet får på grund av vad sålunda anförts hemställa,

att förevarande motion, II: 397, icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 1 juni 1944.

På första lagutskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

---

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar *Schlyter*, *Wagnsson*, *Westman*, *Ahlkvist*, *Krügel*,  
*Siljeström*, *Knut Petersson* och *Ragnar Bergh*;

från a n d r a kammaren: herrar *Lindqvist*, *Gezelius*, *Hedlund* i Östersund,  
*Werner*, *Berg*, *Björling* och *Lindberg* samt fru *Gustafson*.

---

### Reservation

av herr *Lindberg*, som med instämmande av herr *Berg* och fru *Gustafson*  
inom utskottet yrkat, att utskottet måtte hemställa om bifall till motionen.

---



*Bilaga A.*

## Till Riksdagens första lagutskott.

Genom remiss den 11 februari 1944 har Kungl. Maj:t anbefallt Kommerskollegium att avgiva och direkt till Riksdagens första lagutskott inkomma med utlåtande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 397, om rätt till hyra under viss tid för sjöman som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri.

Med anledning av remissen har Kollegium inhämtat yttranden i ärendet från Sveriges segelfartygsförening, Sveriges fartygsbefälsförening och Svenska maskinbefälsförbundet. Därjämte har Kollegium berett sig tillfälle att taga del av de yttranden i ärendet som Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet avgivit direkt till lagutskottet. Överlämnande de av Kollegium inhämtade yttrandena i ärendet får Kollegium för egen del anföra följande.

Bestämmelsen i 41 § sjömanslagen om sjömans rätt till hyra vid arbetslöshet till följd av fartygs förolyckande har tillkommit i anledning av den i Genua år 1920 antagna konventionen angående ersättning till sjömän för arbetslöshet vid fartygs förlisning och överensstämmer till innebörden med konventionen.

För Sveriges del ratificerades konventionen ej förrän 1934, och ifrågasvarande föreskrift infördes i sjömanslagen genom lagändring den 18 maj samma år. Av förarbetena till denna lagändring framgår, att det avsevärda dröjsmålet med Sveriges anslutning till konventionen främst berodde på önskan att undvika att den svenska sjöfartsnäringen belastades med en pålaga som icke komme att påvåla även andra sjöfartsidkande länder. Frågan om Sveriges anslutning var nämligen föremål för övervägande redan vid 1922 års riksdag i samband med behandlingen av proposition nr 13 med förslag till sjömanslag, därvid det beslöts att låta med avgörandet av frågan anstå någon tid till dess man kunde se i vilken utsträckning konventionen komme att ratificeras av de större sjöfarande nationerna. Vid sagda tidpunkt hade, såvitt kunnat inhämtas, ännu icke någon stat ratificerat konventionen. Då frågan ånyo förelades riksdagen genom propositionen nr 137 år 1934, hade icke mindre än 20 stater, däribland flera betydande sjöfartsidkande nationer, med vilka Sverige stode i ganska livlig förbindelse, biträtt konventionen. Enligt föredragande departementschefens mening utgjorde denna omständighet ett vägande skäl för att även i vårt land söka förverkliga konventionens syfte.

Den tveksamhet som rätt beträffande föreskriftens realiserande framgår vidare därav, att vid tidpunkten för Sveriges ratifikation av konventionen intet av de övriga nordiska länderna anslutit sig till densamma. En år 1933 utfärdad inbjudan från svensk sida till samarbete på området hade besvarats avböjande av Danmark och Finland, medan Norge förklarat sig icke hava tagit slutlig ståndpunkt till frågan om anslutning. Det må nämnas, att numera såväl Danmark som Norge ratificerat kon-

ventionen, medan däremot, Kollegium veterligen, Finland ännu icke antagit densamma.

Av det sagda framgår, att ifrågavarande förpliktelse för redare att betala viss tids hyra till sjöman som blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande grundar sig på internationell överenskommelse och att vid ställningstagandet till frågan för Sveriges del hänsyn till i vad mån även andra sjöfartsidkande nationer velat pålägga sjöfartsnäringen enahanda förpliktelse spelat en avgörande roll. Enligt Kollegii uppfattning måste denna omständighet tillmätas väsentlig betydelse vid bedömandet av det nu resta spörsmålet om en utsträckning av redarnas ersättningskyldighet. Kollegium finner sålunda med hänsyn till bestämmelsens internationella grundval angeläget att, innan en dylik ändring vidtages, samarbete på området upptages med andra länder som ratificerat konventionen. Enär detta med hänsyn till rådande förhållanden f. n. icke lärer kunna ske, torde med vidare åtgärder i saken tillsvi vidare få anstå. Särskilt synes ovissheten om sjöfartsförhållandena efter kriget mana till försiktighet, så att förfoganden icke träffas som kunna bidra att försämra den svenska sjöfartens ställning och utvecklingsmöjligheter efter världskrigets slut.

Även om otvivelaktigt i motionen vissa beaktansvärda skäl anförts för en ändring av 41 § sjömanslagen i den riktning motionärerna avsett, finner Kollegium sig således icke kunna tillstyrka att för närvarande åtgärder från riksdagens sida vidtagas för förslagets realiserande.

Stockholm den 14 april 1944.

STIG SAHLIN.

G. BÖÖS.

*Folke Råberg.*

*Bilaga B.*

Till Kungl. kommerskollegium.

Genom skrivelse av den 14 febr. 1944 har Kungl. kommerskollegium berett undertecknad förening tillfälle avgiva yttrande över i riksdagens andra kammare väckt motion nr 397 om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri. Såsom yttrande få vi vördsamt anföra följande.

Genom bestämmelse i sjömanslagen § 41 har sjöman tillförsäkrats en arbetslöshetsersättning vid fartygs förlisning, som icke så vitt oss är bekant har sin motsvarighet på något annat arbetsområde inom svensk näringsverksamhet. Om en fabrik förstöres eller skadas så att verksamheten avstannar eller helt upphör, och arbetarna till följd därav bli arbetslösa, torde det icke finnas någon lag som tillerkänner arbetarna 2 månaders lön

såsom arbetslöshetsunderstöd. Svensk sjöfartsnäring bör icke genom ny lagstiftning beredas ökade utgifter till följd av haveri.

I motionen framhålls att sjömän som förlust förlorat allt vad de fört med sig ombord och bör hållas skadeslösa för den förlust de lidit. Sjömanslagen § 41 föreskriver ersättning för förlust av effekter och de föreskrivna beloppen torde täcka värdet av effekter som sjöman fört med sig ombord, därtill 2 månaders hyra, varför talet om att sjömän på något sätt böra hållas skadeslösa torde vara uppfylld genom bestämmelserna i sjömanslagen § 41.

Vid flertalet haverier (förlisningar undantagna) bärgas fartyget och besättningens effekter och i de fall effekter förloras genom brand eller då förlust av effekter förorsakats av skada, som fartyget tillfogats vid haveri, föreskrives i avtal, ersättning efter samma värde som angives i sjömanslagen § 21.

Genom ändrad bestämmelse i sjömanslagen i den riktning i motionen föreslås, skulle rederiet, i de fall haveriet medförde en reparation som tar en viss tid, vara nödsakat att hålla hela besättningen ombord eller betala 2 månaders hyra till varje man som avmönstrades. Dylik lagstiftning skulle medföra betydligt ökade utgifter för rederiet, som ingalunda kunna betecknas såsom en liten merkostnad.

Med ovan anförda få vi vördsamt avstyrka i motionen avgivna förslag samt lika vördsamt hemställa, att Kungl. kommerskollegium i sitt yttrande måtte avstyrka det i motionen avgivna förslaget om ändring av sjömanslagen § 41.

Hälsingborg den 4 mars 1944.

Sveriges Segelfartygsförening u. p. a.

B. JOHANSSON.

---

*Bilaga C.*

Till Kungl. kommerskollegium.

I skrivelse den 14 februari 1944 har Kungl. kommerskollegium berett Sveriges fartygsbefälsförening tillfälle att avgiva yttrande över en i andra kammaren av herrar Lundgren och Lindberg i Stockholm väckt motion om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri.

I anledning härav får föreningen anföra, att föreningen anser sig kunna instämma i motionens syfte och således kan biträda motionärernas hemställan.

Stockholm den 8 mars 1944.

Sverige fartygsbefälsförening.

G. OSVALD.

---

## Bilaga D.

Till Kungl. kommerskollegium.

Genom remiss den 14 februari (D. n:r 114) har Svenska maskinbefälsförbundet beretts tillfälle yttra sig över en i andra kammaren väckt motion nr 397 om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri. Med anledning därav får förbundet värdsamt anföra följande.

Fartygshaverier vålla att en hel del sjömän årligen bliva arbetslösa kortare eller längre perioder utan någon lönekomensation. Endast vid totalförlisning äger sjöman rätt till den i § 41 sjömanslagen stadgade ersättningen enligt tolkningen av ifrågavarande paragraf. De haverier, som inträffa och vilka föranleda att sjömän kortare eller längre tid bliva arbetslösa, äro av avsevärt olika omfattning. Det är således icke ovanligt att efter en lättare grundkänning fartyg intages i docka för besiktning. Fastän fartyget för egen maskin och utan assistens kan avgå till dockningsplatsen, är det vanligt, att besättningen uppsäges. Visar det sig vid dockningen att grundkänningen varit sådan, att fartyget måste repareras och att reparationen tager så lång tid, att det är ekonomiskt fördelaktigt för redaren att avmönstra besättningen, sker detta tämligen ofta. Om någon vecka kanske fartyget är klart att avgå och påmönstras då ånyo samma eller ny besättning. Vid andra tillfällen är haveriet av sådan omfattning, att besättningen nödgas lämna fartyget och detta går till botten. Om fartyget sedan kan bärgas och sättas i stånd, utbetalas vanligtvis icke hyra och kosthåll för längre tid än under den stipulerade uppsägningstiden. Under kriget har hänt, att fartyg exempelvis förolyckats på grund av krigsåtgärd i tysk hamn och besättningen fått avresa till Sverige. Fartyget har kunnat bärgas och hembogseras för reparation. Hyra och ersättning har i sådant fall icke utbetalats enligt § 41 i sjömanslagen utan har sjöman endast åtnjutit hyra under den stipulerade uppsägningstiden samt fri resa till svensk hamn. Då de två månadshyror, som äro stipulerade i sjömanslagens § 41, ursprungligen avsågo utgöra arbetslöshetsunderstöd i anledning av fartygs förolyckande, förefaller det vara tämligen oriktigt, att begränsa detta arbetslöshetsunderstöd till att utgå till enbart fall, då fartyg totalförlist. Oss förefaller det riktigare, att ersättning enligt sjömanslagens § 41 skall utgå i samtliga fall, då fartyg på grund av haveri nödgas avmönstra sin besättning.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi värdsamt hemställa, att Kungl. kommerskollegium måtte tillstyrka att den i motionen begärda lagändringen vidtages.

Stockholm den 6 mars 1944.

Svenska maskinbefälsförbundet

ANDERS SÖRE.

---

## Bilaga E.

## Till Riksdagens första lagutskott.

Sedan Sveriges redareförening genom skrivelse den 8 februari 1944 beretts tillfälle avgiva yttrande över motion nr 397 i Andra Kammaren till årets riksdag av herrar Carl Lindberg och Sven Lundgren om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri, får föreningen härmed anföra följande.

Vid konferens i Genua 1920 antogs en konvention angående ersättning för arbetslöshet vid fall av fartygs förolyckande. I konventionen stadgas, att, därest fartyg förolyckas, d. v. s. helt går bort, ombordanställd äger rätt till ersättning för den arbetslöshet, som förorsakas av fartygets förolyckande. Ersättningen må dock begränsas till ett belopp, motsvarande två månaders hyra.

Frågan om Sveriges anslutning till 1920 års Genuakonvention med därav betingade ändringar i gällande lagstiftning blev aktuell redan påföljande år. Efter att hava behandlats vid olika tillfällen upptogs frågan inom Socialdepartementet, och utarbetades där en promemoria, vid vilken var fogat förslag till ändring av 6 och 41 §§ i 1922 års sjömanslag, som gick ut på att tillförsäkra sjöman sådan rätt till arbetslöshetshyra vid fartygs förolyckande, som omförmåles i 1920 års Genuakonvention. Sveriges redareförening, som beredd tillfälle yttra sig över den ifrågavarande promemorian, avstyrkte i skrivelse den 12 december 1933 till statsrådet och chefen för Socialdepartementet, att Sverige skulle ratificera konventionen i fråga. Därvid framhölls bland annat såsom skäl, att konventionens genomförande skulle medföra ökade kostnader för sjöfartsnäringen och att omfattande åtgärder vidtagits av såväl statliga som kommunala myndigheter för att med allmänna medel bereda understöd åt arbetslösa. Då dessa åtgärder även innefattade sjöfolk, ansåg föreningen det rimligt, att de allmänna reglerna för bibringande av arbetslöshetshjälp tillämpades jämväl i det fall, då arbetslöshet uppstode tillfölje fartygs förlisning, helst som arbetsgivaren i dylika fall vore helt oförskyld till att sjömannens tjänsteavtal upphörde.

Vid 1934 års riksdag framlades emellertid, i trots av dessa gensagor, proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 6 och 41 §§ i sjömanslagen. Förslaget utmynnade i, att i lagen skulle införas föreskrifter om sjömans rätt till arbetslöshetshyra i huvudsak efter bestämmelserna i 1920 års Genuakonvention. I propositionen framhölls bland annat, att »vid fartygs förlisning lära förhållandena få anses så säregna, att en avvikelse från vad i allmänhet gäller i fråga om beredande av arbetslöshetshjälp är väl försvarlig». Beträffande de betänkligheter, som anförts mot genomförande av Genuakonventionen i Sverige på grund av de ekonomiska verkningarna för sjöfartens vidkommande, framhöll departementschefen, att undersökningar, som verkställdes, givit vid handen, att den genomsnittliga årliga kostnaden för rederinäringen efter en ersättningstid av två månader kunde beräknas till endast omkring 67.000 kronor. Dessa beräkningar hade gjorts med utgångspunkt från antalet totalförlisningar under tioårsperioden 1923—1932, det antal sjömän, som härvid kommit i land samt de under sagda tid gällande avlöningarna. Efter att hava berört möjligheterna för redarna att hålla sig skadeslösa genom försäkring, framhöll

departementschefen att »det lärer utan vidare vara klart, att i ett fartygs driftkostnader belopp, som här nämnts, spela en helt underordnad roll.» 1934 års riksdag biföll ifrågavarande proposition och utfärdade lag i ämnet den 18 maj 1934, vilken trädde i kraft den 1 januari 1935. — Genua-konventionen ratificerades av Sverige den 15 juni 1934.

Under de år, som förflutit efter lagens ikraftträdande, har det visat sig, att departementschefens antaganden beträffande de ekonomiska konsekvenserna för sjöfarten icke hållit streck. Under den tid av något mera än nio år lagen varit i kraft, hava fartygsförklisningarna uppgått till sådant antal, att de understödsbelopp, redarna på grund härav nödgats utgiva, blivit icke oväsentligt högre. Under åren 1935—1943 hava nämligen, enligt offentliga statistiska uppgifter, icke mindre än 311 svenska fartyg, *totalförlist*. Av utav föreningen verkställd utredning framgår, att två månaders hyra till envar besättningsman, som kommit i land efter dessa fartygs förklisningar, i medeltal per år lågt räknat utgör något mer än 200.000 kronor.

Att under sådana förhållanden skärpa redarens skyldighet att utgiva arbetslöshetsunderstöd på sätt yrkats i motion nr 397 i Andra kammaren till årets riksdag, nämligen att redaren skulle bli skyldig utgiva dylik ersättning icke blott vid fartygs totalförklisning utan jämväl i de fall, då fartyg på grund av *haveri* måste tagas ur trafik och besättningsman avmönstras, måste föreningen bestämt avråda från. De fall, då fartyg måste tagas ur trafik på grund av haverier, äro betydligt större än antalet totalförklisningar, varför ett genomförande av förslaget skulle komma att medföra merutgifter för sjöfartens vidkommande, som man icke kan bortse ifrån.

Det må även framhållas, att ändringar i 6 och 41 §§ sjömanslagen tillkommit efter internationellt samarbete. Konventionen har, enligt tillgängliga uppgifter, ratificerats av 28 länder. Ett antal sjöfartsländer hava emellertid icke anslutit sig till konventionen och sålunda icke i sin lagstiftning infört föreskrifter om arbetslöshetshyra för sjöfolk vid fartygs förolyckande. Därest Sverige nu skulle skärpa här ifrågavarande föreskrifter, skulle de svenska redarna ensamma få bära pålagor, vilka icke förekomma i andra länder. Efter krigets upphörande kommer sjöfarten att i hög grad bliva beroende av konkurrensen från andra sjöfartsländer. Man har härvid grundad anledning antaga, att dessa länder komma att göra allt i syfte återerövra tidigare marknader och även skapa nya sådana. Det gäller då för den svenska sjöfarten att stå rustad för att möta den skärpta konkurrensen från utländskt håll. Den sjöfartsnäring, som härvid betungas av de största utgifterna, kommer uppenbarligen att stå sig sämst i konkurrensen. Med anledning härav bör man i avseende å nya författningsföreskrifter, som öka de bördor den svenska sjöfartsnäringen har att bära, framgå med synnerlig försiktighet och framför allt icke antaga sådana bestämmelser, som gå utöver förefintliga internationella konventioner eller sakna motsvarighet i andra länder.

Härutöver vill föreningen beröra vissa påståenden, som göras av motionärerna. Bland annat framhålles, att »bestämmelsen om två månaders hyra till besättningsman, som blivit arbetslös till följd av fartygs förolyckande, är ganska illusorisk». Som exempel anföres, att arbetslöshetshyra icke betalas därest sjöman blivit uppsagd eller själv sagt upp sig och fartyget därefter förkliser, innan uppsägningstiden utgått. Då konventionen föreskriver, att ersättning endast skall utgå för arbetslöshet, som direkt försakats av fartygs förolyckande, är motionärernas antagande härutinnan

riktigt. I propositionen till 1934 års riksdag med förslag till ändring av 6 och 41 §§ sjömanslagen understrykes också, att rätt till här ifrågavarande ersättning måste begränsas till arbetslöshet, som *direkt* förorsakats av förlisning, något som i och för sig måste anses rimligt. Sjöman, som skulle hava slutat sin tjänst, även om fartyget icke gått förlorat, kan ju icke hava skäligen anspråk på här ifrågavarande ersättning. Att bestämmelsen till följd härav skulle vara illusorisk är emellertid icke riktigt, då det endast i ett mycket begränsat antal fall torde förhålla sig så, att sjöman skulle hava lämnat tjänsten oavsett förlisningen.


Än vidare framhålla motionärerna, att ersättning jämlikt 6 och 41 §§ sjömanslagen icke utbetalats i det fall att fartyg bärgas. Det kan icke undgås att gränsfall förekomma här liksom på andra områden, ett förhållande, som emellertid icke är av den art, att det motiverar en ändring av lagen på sätt motionärerna nu påyrka.

Med anledning härav får Sveriges redareförening hemställa, att utskottet måtte medverka därtill, att det yrkande, som göres i motion nr 397 i Andra kammaren, att redarens ersättningsskyldighet till sjöman vid fartygs förolyckande måtte utsträckas att avse jämväl haveri ävensom vad i övrigt framhålles i motionen icke måtte föranleda till någon riksdagens åtgärd.

Göteborg den 3 mars 1944.

Sveriges Redareförening

G. CARLSSON.

  
H. F. Reuterskiöld.

*Bilaga F.*

Till Riksdagens första lagutskott.

Genom skrivelse den 8 dennes har Svenska sjöfolksförbundet beretts tillfälle att avgiva yttrande över motion nr 397 i Andra kammaren av herrar Lindberg och Lundgren om rätt till hyra under viss tid för sjöman, som blivit arbetslös till följd av fartygs haveri.

Sjöfolksförbundets styrelse får med anledning därav å förbundets vägnar anföra följande.

Till den uttömmande motivering som motionärerna presterat finnes föga att tillägga. Givet är, att det är en sjömannen alldeles ovidkommande omständighet, om fartyget efter timad sjöolycka inom längre eller kortare tid kan bärgas och iståndsättas eller om det, som en följd av olyckan, kan anses för alltid förlorat. För sjömannen är det huvudsaken att han genom den timade olyckan har blivit utan anställning och arbetsinkomst.

Med utgångspunkt från, att avsikten med stadgandet i sjömanslagens § 41 andra stycket varit att giva sjömannen ett, visserligen begränsat men dock skydd mot umbäranden till följd av olyckan, synes det vara föga konsekvent, att detta göres beroende på huruvida fartyget kan bärgas eller icke då ju konsekvenserna för honom bli desamma.

Under dessa omständigheter synes den av motionärerna påyrkade lagändringen vara välmotiverad.

Göteborg den 21 februari 1944.

Svenska sjöfolksförbundet.

NICKLAS OLSSON.

---