

Nr 44.

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till ny sjömanslag m. m. dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 31 mars 1952 dagtecknad proposition, nr 170, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

1. sjömanslag;
2. lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen; samt
3. lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

Lagförslagen äro av följande lydelse:

1) Förslag

till

Sjömanslag.

Härigenom förordnas som följer.

(Gällande lag:)

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §.

Det åligger redaren att sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningsvillkoren.

2 §.

Är ej överenskommelse träffad om tjänsteavtalets varaktighet, skall avtalet anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning, dock med rätt för befälhavaren, om han varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, att tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings- eller lastningshamn.

3 §.

Befälhavare kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl, som i 4 eller 5 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för tre månader samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

4 §.

Avskedas befälhavare på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äger han rätt till hyra för tre månader efter avgången från tjänsten.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

1 KAP.

Om befälhavarens tjänsteavtal.

1 §.

Redaren skall sörja för att skriftligt avtal upprättas med befälhavaren om anställningsvillkoren.

2 §.

Är ej annat överenskommet, skall avtalet anses slutet att tre månader efter det uppsägning å någondera sidan skett upphöra i svensk hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning; dock äger befälhavaren, om han varit i tjänst på fartyget ett år, att tre månader efter uppsägning frånträda avtalet jämväl i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn.

3 §.

Befälhavaren kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl som i 4 eller 5 § sägs därtill föranlett, äger han rätt till lön för tre månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till sin hemort här i riket.

4 §.

Avskedas befälhavaren på grund av sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget, äger han rätt till lön för tre månader från det han lämnade tjänsten. Har

(Gällande lag:)

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där befälhavaren genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han förteगत den vid tjänstens antagande; i sådant fall är befälhavaren icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

5 §.

Avskedas befälhavare på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är han icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat, eller förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten.

Om befälhavarens rätt till hyra vid arbetslöshet, till fri hemresa med hyra och underhåll under resan samt till ersättning för förlorade effekter gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

7 §.

Om hyra vid dödsfall, om vård och fri hemresa vid sjukdom samt om begravning skall vad i 24, 28 och 30 §§ är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

8 §.

Åtnjuter befälhavaren andel av fartygets frakt (kaplake) eller av annan

(Kungl. Maj:ts förslag:)

han vid tjänstens antagande förteगत sjukdomen eller skadan, är han dock ej berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten. Detsamma gäller, utom såvitt angår könsjukdom, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande.

5 §.

Avskedas befälhavaren på grund av oduglighet, oredlighet, grovt fel eller grov försummelse i tjänsten, är han icke berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten.

6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot lön och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget, lasten och de ombordvarande.

Om befälhavarens rätt till lön vid arbetslöshet samt till fri hemresa med lön och underhåll under resan gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

7 §.

Beträffande befälhavaren skall följande äga motsvarande tillämpning:

1. om fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring vad i 26 § stadgas, såframt han icke avskedats jämlikt 5 §;

2. om vård och fri hemresa med underhåll vid sjukdom vad i 28 § stadgas;

3. om lön vid dödsfall, om begravning och eldbegängelse samt om kvarlåtenskap vad i 24, 29 och 30 §§ stadgas; samt

4. om ersättning för förlust av personlig egendom vad i 42 § stadgas.

8 §.

Åtnjuter befälhavaren andel av fartygets frakt (kaplake) eller av er-

(Gällande lag:)

inkomst av resan eller andel av redarens vinst å rörelsen (tantiem), och upphör avtalet före resans slut eller räkenskapsårets utgång, äger befälhavaren av den honom sålunda tillförsäkrade gottgörelse erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd eller hela räkenskapsåret belöper på tjänstetiden. Är befälhavaren enligt 3, 4, 6 eller 7 § berättigad att erhålla hyra för längre tid än han varit i tjänst, skall nu nämnda gottgörelse för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med det belopp, varmed dubbla beloppet av *förste styrmans hyra* må överstiga hans fasta befälhavarehyra.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 §.

Befälhavaren äger å redarens vägnar antaga fartygets besättning av såväl befäls- som manskapsgrad.

Vid antagandet av maskinpersonalen skall han samråda med *förste maskinisten*.

10 §.

Minderårig under femton år må ej användas i skeppstjänst.

I eldartjänst må ej användas den, som icke uppnått sexton års ålder.

Å fartyg, som huvudsakligen framdrives medelst ånga, må, då fartyget nyttjas i annan fart utanför svenskt farvatten än i Öresund eller å Oslofjorden intill Laurvig, i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare ej användas den, som icke uppnått aderton års ålder.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

sättning för överliggetid eller av annan inkomst av resan eller andel av redarens vinst å rörelsen (tantiem), och upphör avtalet före resans slut eller räkenskapsårets utgång, äger befälhavaren av den honom sålunda tillförsäkrade gottgörelsen erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd eller hela räkenskapsåret belöper på tjänstetiden.

Föreligger enligt 3, 4, 6 eller 7 § rätt till lön för längre tid än befälhavaren varit i tjänst, skall nu nämnda gottgörelse för tiden efter det han lämnade tjänsten utgå med det belopp, varmed dubbla beloppet av *den främste styrmannens lön* må överstiga hans fasta befälhavarlön.

2 KAP.

Om besättningens tjänsteavtal.

Om tjänsteavtalets ingående.

9 §.

Befälhavaren äger å redarens vägnar antaga fartygets besättning av såväl befäls- som manskapsgrad.

Vid antagandet av maskinpersonalen skall befälhavaren såvitt möjligt inhämta förslag från maskinchefen. Han bör samråda med den främste av styrmännen vid antagandet av däckspersonalen och med föreståndaren för ekonomiavdelningen vid antagandet av denne underställd personal.

10 §.

I skeppstjänst må icke användas yngling under femton år och ej heller kvinna under aderton år.

Den som icke uppnått aderton års ålder må ej användas i eldartjänst eller i tjänst såsom kollämpare.

Från stadgandet i andra stycket, såvitt angår den som uppnått femton års ålder, äger Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, för särskilda fall medgiva undantag.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

A fartyg i fart väster om linjen Hanstholm—Lindesnäs och bortom Cuxhaven må minderårig under sexton år under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 ej användas i skeppstjänst i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Vad här sagts skall dock icke utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till skeppstjänst av följande slag, nämligen

(Jfr 57 § första stycket.)

a) skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods;

(Jfr 57 § andra stycket.)

b) skeppstjänst som erfordras för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs;

c) deltagande i sådana övningar med bärgnings- och eldsläckningsredskap samt andra säkerhetsanordningar som i enlighet med vad därom särskilt stadgas varda anställda;

d) skeppstjänst som erfordras för vidtagande av åtgärd som blivit påbjuden av tull- eller hälsovårdsmyndighet;

e) skeppstjänst som föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

Från stadgandet i första stycket, såvitt angår minderårig som uppnått fjorton års ålder, samt från vad i tredje stycket finnes stadgat äger Konungen, eller den myndighet åt vilken Konungen må hava uppdragit prövningen därutinnan, för särskilda fall medgiva undantag.

11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren fördes med *motbok*, upprättad enligt av kommerskollegium fastställt formulär, vilken skall innehålla:

1. sjömannens fullständiga namn, födelseår, födelsedag, födelseort och hemort;

2. befattning, vari sjömannen antagits;

3. resa eller tid, för vilken tjänst-avtalet gäller, eller avmönstringsort eller uppsägningstid, som avtalats;

11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren fördes med *avräkningsbok*, upprättad enligt av kommerskollegium fastställt formulär, vilken skall innehålla:

1. sjömannens fullständiga namn, födelseår, födelsedag, födelseort och hemort;

2. befattning, vari sjömannen antagits;

3. resa eller tid, för vilken tjänst-avtalet gäller, eller avmönstringsort eller uppsägningstid, som avtalats;

(Gällande lag:)

4. *hyra*, som överenskommits, så ock, där *hyran* är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;

5. övertidersättning, som avtalats, där sådan ersättning icke skall utgå enligt lag; samt

6. övriga anställningsvillkor.

I *motboken* skall anteckning ske om tjänstgöringens början och slut, så ock om uppsägning av tjänsteavtalet och dagen därför. Övertidersättning, som sjöman förtjänar, så ock vad av *hyran* och övertidersättningen utbetalas eller avdrages skall likaledes införas i *motboken*; vid utbetalning i annat myntslag än det, vari *hyran* är bestämd, skall kursen angivas.

Är tjänsteavtalet ingånget med tillämpning av kollektivavtal, skall befälhavaren sörja för att exemplar av kollektivavtalet finnes tillgängligt å fartyget.

Angående sjömans på- och avmönstring samt vad därvid skall iakttagas gäller vad Konungen förordnar.

Om tiden för tjänsteavtalets bestånd.

12 §.

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningstid, och utgår tiden under resa, gäller tjänsteavtalet till fartygets ankomst till *närmaste lossnings- eller lastningshamn*.

13 §.

Är ej *överenskommelse träffad om tjänsteavtalets varaktighet*, äger vardera parten uppsäga avtalet att upphöra i envar *hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning*; är *sjömannen svensk och antagen här i riket*, må dock avtalet icke från någondera sidan uppsägas till upphörande annorstädes än i *svensk lossnings- eller lastningshamn*.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

4. *lön*, som överenskommits, så ock, där *lönen* är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;

5. övertidersättning, som avtalats, där sådan ersättning icke skall utgå enligt lag; samt

6. övriga anställningsvillkor.

I *avräkningsboken* skall anteckning ske om tjänstgöringens början och slut, så ock om uppsägning av tjänsteavtalet och dagen därför. Övertidersättning, som sjöman förtjänar, så ock vad av *lönen* och övertidersättningen utbetalas eller avdrages skall likaledes införas i *avräkningsboken*; vid utbetalning i annat myntslag än det, vari *lönen* är bestämd, skall kursen angivas.

Är tjänsteavtalet ingånget med tillämpning av kollektivavtal, skall befälhavaren sörja för att exemplar av kollektivavtalet finnes tillgängligt å fartyget.

Angående sjömans på- och avmönstring samt vad därvid skall iakttagas gäller vad Konungen förordnar.

Om tjänsteavtalets upphörande.

12 §.

Är sjöman antagen för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningstid och utgår tiden under resa, gäller tjänsteavtalet till fartygets ankomst till *svensk hamn*; dock skall, där *fartyget dessförinnan anlöper utländsk lossnings-, lastnings- eller upplägningshamn, avtalet upphöra i den hamnen*.

13 §.

Är ej *annat överenskommet*, äger vardera parten uppsäga *tjänsteavtalet* att upphöra i envar *svensk hamn, som fartyget anlöper. Detsamma gäller, om sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och han stannar kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas*.

Är *sjömannen icke svensk eller är han icke antagen här i riket*, må

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Uppsägningstiden vare en månad, om sjömannen tillhör befälsgraden, och sju dagar, om han tillhör manskapsgraden.

14 §.

Har sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och stannar han kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas, äger vardera parten uppsäga avtalet att efter tid, som i 13 § andra stycket sägs, upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning eller lastning.

15 §.

Ändå att annat följer av tjänsteavtalet eller av bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn, äger sjöman, om han efter sista påmönstringen varit i tjänst på fartyget ett år eller i fråga om segelfartyg ett och ett halvt år, åtnjuta den uppsägningsrätt, som i 14 § sägs.

16 §.

Sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i detta kapitel äger fråntråda avtalet, är pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två eller i fråga om segelfartyg fyra dagar efter ankomstdagen.

Skall sjöförklaring avgivas, är sjöman pliktig att mot hyra och underhåll kvarstanna å orten, till dess sådana förklaring avgivits.

17 §.

Tillåter ej myndighet å utländsk ort, där sjöman skulle avgå från

tjänsteavtalet uppsägas att upphöra jämväl i utländsk hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller upplägning.

Uppsägningstiden är en månad för maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning och radiotelegrafist samt sju dagar för övriga sjömän.

14 §.

Uppsäges sjöman, vilkens anställning varat sex månader, från tjänst å fartyg med minst tio mans besättning, äger han senast tre dagar före uppsägningstidens utgång påkalla samråd rörande uppsägningen inom sådan nämnd, varom i 64 § förmäles. Sjömannen äger vid nämndens sammanträde framlägga sin sak.

15 §.

Även om annat följer av tjänsteavtalet eller av bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn, äger sjöman, om varit i tjänst på fartyget ett år, uppsäga tjänsteavtalet att efter tid, som i 13 § sista stycket sägs, upphöra i envar hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller upplägning.

Vad nu stadgats gäller ej, i den mån sjömannen vid ny mönstring uttryckligen samtyckt till att kvarstanna i tjänst på fartyget, dock högst ett år.

16 §.

Sjöman, som på grund av tjänsteavtalet eller bestämmelse i detta kapitel äger fråntråda avtalet, är pliktig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras, dock icke utöver två dagar eller, i fråga om segelfartyg som upplägges, fyra dagar efter ankomstdagen.

Skall sjöförklaring avgivas, är sjöman pliktig att mot lön och underhåll kvarstanna å orten, tills förklaringen avgivits.

17 §.

Tillåter ej myndighet å utländsk ort, där sjöman skulle avgå från

(Gällande lag:)

tjänsten, sjömannen att inkomma i det främmande landet, eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som han ej kan ställa, är han pliktig att kvarstå i tjänsten, till dess fartyget ankommer till ort, där sådant hinder för avmönstringen ej möter.

Om hyran.

18 §.

Hyra utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord eller, om han från förhyrningsorten måst företaga resa för att komma till fartyget, från och med den dag resan anträdes.

Hyran löper till och med den dag han avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av bestämmelse i detta kapitel förut upphört.

För den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten utgår ej hyra.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

tjänsten, sjömannen att inkomma i det främmande landet, eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som han ej kan ställa, är han pliktig och, därest så utan avsevärd olägenhet kan ske, även berättigad att kvarstå i tjänsten, till dess fartyget ankommer till ort, där avmönstring kan äga rum.

Om lönen.

18 §.

Lön utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord. Har han dessförinnan på redarens begäran överlämnat sjöfartsbok eller andra sedvanliga handlingar eller har han måst resa från anställningsorten för att komma till fartyget, utgår dock lönen från och med den dag handlingarna överlämnades eller resan anträddes.

Lönen löper till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen. Lider han då av sjukdom eller skada, har han jämväl därefter rätt till lön för tid, under vilken han på grund härav är arbetsoförmögen, dock icke när han uppbär lön hos annan arbetsgivare och i intet fall utöver två månader i utrikes fart och en månad i inrikes fart.

Sjöman är ej berättigad till lön för tid, då han utan laga skäl håller sig från tjänsten, eller då han till följd av sjukdom eller skada, som han företogat vid tjänstens antagande, är oförmögen till tjänstgöring. Ej heller äger han åtnjuta lön för tid, då han är satt ur stånd att tjänstgöra till följd av sjukdom eller skada, som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande. Vad sist är stadgat gäller dock ej, där sjömannen är svensk och arbetsoförmågan uppkommit till följd av könssjukdom.

Om förlust i vissa fall av rätt till lön efter tjänsteförhållandets upphörande stadgas i 33 §.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Vid beräkning av *hyra* för del av månad räknas månaden till trettio dagar.

Vid beräkning av *lön* för del av månad räknas månaden till trettio dagar.

19 §.

Betalning av *hyra* må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än *en gång i veckan*.

19 §.

Betalning av *lön* må fordras allenast när fartyget ligger i hamn och icke oftare än *var sjunde dag i samma land*.

Hyran skall betalas i reda penningar, såvida sjömannen ej begär anvisning å redaren. Betalning kan fordras i ortens myntslag efter den kurs, som bankinrättning på platsen betalar för det mynt, vari *hyran* är bestämd.

Lönen skall betalas i reda penningar, såvida sjömannen ej begär anvisning å redaren. Betalning kan fordras i ortens myntslag efter den kurs, som bankinrättning på platsen betalar för det mynt, vari *lönen* är bestämd.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända *hyresmedel* till Sverige, äger härför enligt föreskrifter, som Konungen meddelar, utan kostnad anlita svensk konsul; och vare staten ansvarig för sådana penningförsändelser.

Svensk sjöman, som vill från utlandet sända *lönesmedel* till Sverige, äger härför enligt föreskrifter, som Konungen meddelar, utan kostnad anlita svensk konsul. För sådana penningförsändelser är staten ansvarig.

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av *hyran* efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

20 §.

Sjöman äger fordra, att viss del av *lönen* efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank. *Han må dock icke kräva utbetalning efter flera än tre samtidigt löpande dragsedlar*.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga *hyran* icke förslår till *täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom*.

Utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga *lönen* icke förslår till *att täcka sjömannen ålagd disciplinbot eller på grund av tjänsteförhållandet uppkommen fordran, som av sjömannen medgives eller eljest är klar*.

21 §.

Av *hyra*, som skall kontant utbetalas till sjömannen, äger befälhavaren att varje gång betalning sker innehålla en tredjedel, till dess sjömannen avgår från tjänsten. Innehållet belopp må dock icke vid någon tid överstiga *hyra* för en halv månad.

21 §.

Av *lön*, som skall kontant utbetalas till sjömannen, äger befälhavaren att varje gång betalning sker innehålla en tredjedel, till dess sjömannen avgår från tjänsten. Innehållet belopp må dock icke vid någon tid överstiga *lön* för en halv månad.

22 §.

Är *hyra* fastställd till visst belopp för resa, skall den i *motboken* gjorda anteckning om resans antagliga var-

22 §.

Är *lön* fastställd till visst belopp för resa, skall den i *avräkningsboken* gjorda anteckningen om resans

(Gällande lag:)

aktighet lända till efterrättelse vid beräkning av *hyra* i fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Andras resan, så att den kommer att vara längre tid än vid *förhyrningen* antogs, äger sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till *hyran*; förlänges eljest resan, skall för den överskjutande tiden utgå *tillägghyra*, beräknad efter den å *förhyrningsorten* gängse *månadshyra*. Underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade *hyran* ändock utgå till fullo.

23 §.

Varder besättningen under resa *förminskad*, skall därigenom inbesparad *hyra* för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt *stadgat*.

24 §.

Dör sjöman, utgår *hyran* till och med dödsdagen, där icke hans rätt till *hyra* på grund av bestämmelse i detta kapitel förut upphört. Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade eller måste antagas senast hava inträffat, skall vid beräkning av *hyran* så anses, som om sjömannens död inträffat vid utgången av den tid, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av *lön* i fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Andras resan, så att den kommer att vara längre tid än vid *anställningen* antogs, äger sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till *lönen*; förlänges eljest resan, skall för den överskjutande tiden utgå *tillägglön*, beräknad efter den å *anställningsorten* gängse *månadslönen*. Underskrides den för resan beräknade tiden, skall den avtalade *lönen* ändock utgå till fullo.

23 §.

Minskas besättningen under resa, skall därigenom inbesparad *lön* för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarblivna i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas, dock allenast i mån som de icke åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt *föreskrivet*.

Vad nu är stadgat äger, såvitt angår kökspersonalen, tillämpning jämväl under fartygets uppehåll i hamn.

24 §.

Dör sjöman, utgår *lönen* till och med dödsdagen, där icke hans rätt till *lön* på grund av bestämmelse i detta kapitel förut upphört. Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade eller måste antagas senast hava inträffat, skall vid beräkning av *lönen* så anses som om sjömannens död inträffat vid utgången av den tid som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

Var sjömannen svensk och efterlämnade han hustru eller barn under sexton år, skall till de sålunda efterlevande utgå tillägglön för en månad, såframt hans död inträffat medan han var i redarens tjänst eller å tid, då han var berättigad till lön jämlikt 18 § andra stycket andra

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

punkten. I sistnämnda fall må dock avdragas vad utbetalts eller skall utbetalas jämlikt berörda stadgande.

25 §.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer, än rätteligen tillkom honom, äger han ändå behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24 §, 32 § första stycket, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

25 §.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer än rätteligen tillkom honom, äger han ändå behålla vad han uppburit, där tjänstgöringen upphört av sådan anledning, som i 24, 32, 34, 38, 39, 40 eller 41 § sägs.

Om hemresa efter längre tids tjänstgöring.

26 §.

Vill svensk sjöman, som i utlandet avgår från sin tjänst, resa till sin hemort här i riket, skall av kostnaden för resan med underhåll hälften bestridas av statsmedel och hälften gäldas av redaren, såframt sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren två år i följd och icke haft tillfälle att lämna tjänsten i svensk hamn under det senast förflutna året. Beräknas fartyget inom sex månader uppnå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen ej berättigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. Vill sjöman, som uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande, erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Hemresan skall ordnas av svenske konsuln eller, om svensk konsul icke finnes å platsen, av befälhavaren. Ordnas hemresan av konsuln, skall befälhavaren på begäran ställa säkerhet för redarens andel. Kan åt sjömannen inom skälig tid beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort varifrån han bekvämligen kan resa hem, är han pliktig att antaga tjänsten, såframt hans hälsotillstånd medgiver det och han anställes i egenskap motsvarande den, vari han förut varit anställd, och på lika förmånliga villkor.

Om förlust i vissa fall av rätten till fri hemresa stadgas i 33 §.

(Gällande lag:)

Om sjukvård och begravning.

26 §.

Sjöman är pliktig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarundersökning, dock utan kostnad för sjömannen.

27 §.

Är sjöman sjuk eller skadad, skall befälhavaren sörja för att han erhåller nödig vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Finnes anledning antaga, att sjöman är behäftad med sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren, såvitt ske kan, låta den sjuke undergå läkarundersökning. Där det ombord icke kan träffas betryggande åtgärder mot smittfaran, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land.

Kan sjuk eller skadad sjöman icke själv taga vård om sina tillhörigheter, skall befälhavaren draga försorg om dem.

Kvarlämnas sjuk eller skadad sjöman i utlandet, skall befälhavaren överlämna honom åt svenske konsulns försorg eller, om svensk konsul icke finnes på platsen, på annat sätt skaffa honom lämplig vård ävensom underrätta närmaste svenske konsul om de vidtagna åtgärderna.

28 §.

Kostnaden för sjömans sjukvård skall bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten. Varder sjöman, som är sjuk eller skadad, vid tjänstetidens utgång skild från tjänsten eller dessförinnan avskedad, utan att skäl, som i 33 § sägs, därtill föranlett, äger han jämväl efter anställningens upphörande åtnjuta vård

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om sjukvård och begravning.

27 §.

Sjöman är pliktig att, när befälhavaren så påfordrar, underkasta sig läkarundersökning, dock utan kostnad för sjömannen. Kan det antagas, att sjöman är sjuk eller skadad, skall befälhavaren såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, där sådan undersökning ej framstår såsom uppenbart opåkallad.

Befälhavaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Finnes anledning antaga, att sjöman lider av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren låta bringa honom i land, därest det ombord icke kan träffas betryggande åtgärder mot smittfaran.

Kan sjuk eller skadad sjöman icke själv taga vård om sina tillhörigheter, skall befälhavaren draga försorg om dem.

Kvarlämnas sjuk eller skadad sjöman i utlandet, skall befälhavaren överlämna honom åt svenske konsulns försorg eller, om svensk konsul icke finnes på platsen, på annat sätt skaffa honom lämplig vård ävensom underrätta närmaste svenske konsul om de vidtagna åtgärderna. På begäran av sjömannen skall befälhavaren underrätta hans närmaste anhöriga.

28 §.

Kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman skall, med de i tredje stycket omförmälda undantagen, bestridas av redaren, så länge sjömannen är kvar i tjänsten.

Är sjöman sjuk eller skadad vid tjänsteförhållandets upphörande, äger han, med de undantag som följa av tredje och fjärde styckena, jämväl

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor efter avmönstringen; har avmönstring ej ägt rum, räknas tiden från det fartyget gått vidare. I nu nämnt fall är svensk sjöman, som i utlandet avgår från tjänsten, dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket; kan åt honom beredas tjänst å fartyg, som är bestämt till Sverige eller till ort, varifrån han bekvämligen kan resa hem, är han pliktig att antaga tjänsten, så framt hans hälso-tillstånd medgiver det och han anställs i egenskap motsvarande den, vari han förut varit anställd, och på lika förmånliga villkor.

Vad nu är stadgat äger ej tillämpning, där sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förteगत den; i sådant fall är sjömannen pliktig att själv bekosta sjukvården och är icke berättigad till fri hemresa. Redarens utlägg för kostnad, som nu sagts, må avdragas å sjömannens hyra.

Kvarlämnas i utlandet svensk sjöman, som är behäftad med könssjukdom i smittsamt skede, skall kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter det hans anställning upphört bestridas av statsmedel enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

29 §.

Dör sjöman, skall befälhavaren sörja för hans begravning och om dödsfallet underrätta hans närmaste anhöriga.

Befälhavaren skall jämväl föranstalta om uppteckning av vad den avlidne efterlämnat å fartyget ävensom sörja för kvarlåtenskapens avlämnande till delägarna i boet eller till annan för deras räkning. Inträffar dödsfallet utom riket och kan kvarlåtenskapen icke utan skada eller olägenhet be-

därefter åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor. Tiden räknas från dagen för avmönstringen eller, om avmönstring icke ägt rum, från den dag fartyget gått vidare. Är sjömannen svensk och avskedas han jämlikt 32 § eller lider han vid avgången från tjänsten av sjukdom eller skada av beskaffenhet att kunna föranleda avsked, är han dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket. Skall resan företagas från utlandet, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket stadgas.

Har sjömannen vid tjänstens antagande förteगत sjukdomen eller skadan, är han pliktig att själv bekosta vården och är icke berättigad till fri hemresa. Detsamma gäller, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan uppsåtligen eller genom grovt vållande, dock icke där sjömannen är svensk och sjukdomen är könssjukdom.

Kvarlämnas i utlandet svensk sjöman, som lider av könssjukdom i smittsamt skede, skall kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter det hans anställning upphört bestridas av statsmedel.

29 §.

Dör sjöman, skall befälhavaren underrätta hans närmaste anhöriga om dödsfallet ävensom sörja för hans begravning. Sker eldbegängelse, skall befälhavaren ock sörja för att urna innehållande askan hemsändes.

Befälhavaren skall snarast möjligt låta i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne efterlämnat å fartyget ävensom sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till delägarna i boet eller till annan för deras räkning. Har dödsfallet inträffat utom riket, skall befälhavaren överlämna förteck-

(Gällande lag:)

hållas ombord, skall befälhavaren antingen överlämna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma; och vare i sistnämnda fall befälhavaren skyldig att efter ankomsten till svensk hamn redovisa för försäljningssumman inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

30 §.

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten. Samma lag vare, där sjöman efter anställningens upphörande dör, medan han ännu vårdas på redarens bekostnad.

31 §.

Har i fall, där svensk konsuls bistånd ej kunnat erhållas, befälhavare nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke ålegat redaren, äger denne därför undfå ersättning av statsmedel.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

ningen till närmaste svenske konsul. Kan kvarlåtenskapen ej utan skada eller olägenhet behållas ombord eller beräknas fartyget icke anlöpa svensk hamn inom ett år, skall jämväl kvarlåtenskapen överlämnas till konsuln. I den mån egendomen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse, må den dock dessförinnan av befälhavaren säljas på lämpligt sätt eller bortscaffas. Därest försäljning sker, är befälhavaren skyldig att efter ankomsten till svensk hamn redovisa för försäljningssumman inför ombudsman vid sjömanshus här i riket.

30 §.

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten eller ännu vårdades på redarens bekostnad. Sker eldbegängelse, skola jämväl därav föranledda kostnader anses såsom begravningskostnad.

31 §.

När befälhavaren i utlandet överlämnar sjuk eller skadad sjöman åt svensk konsuls försorg, skall han för kostnad som enligt 28 och 30 §§ åvilat redaren ställa säkerhet, som kan av konsuln godkännas. Detsamma gäller beträffande lön, vartill sjömannen må vara berättigad jämlikt 18 § andra stycket andra punkten. Lönebelopp, som är till betalning förfallet, skall tillställas konsuln. I den mån beloppet icke erfordras till att täcka utgifter för sjömannens räkning, skall konsuln på begäran överlämna detsamma till sjömannen, såframt denne icke befinner sig i sådant tillstånd, att han är oförmögen att handhava sina angelägenheter.

Har i fall, där svensk konsuls bistånd ej kunnat erhållas, befälhavare nödgats för svensk sjömans sjukvård eller begravning göra utgift, som icke ålegat redaren, äger denne därför undfå ersättning av statsmedel.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om befälhavares rätt att avskeda sjöman.

32 §.

Är sjöman till följd av sjukdom eller skada för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst, eller lider han av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, äger befälhavaren avskeda honom. *I nu nämnda fall äger sjömannen åtnjuta, utöver full hyra, så länge han kvarstår i tjänsten, hyra för två månader, om han tillhör befälsgraden, och för en månad, om han tillhör manskapsgraden.*

Har sjömannen ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande, eller har han förtegit den vid tjänstens antagande, är han berättigad till hyra allenast för den tid han varit i stånd att förrätta tjänsten.

33 §.

Befälhavare äger vidare avskeda sjöman:

1. om han finnes vara oduglig till den tjänst, för vilken han blivit antagen;

2. om han icke infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan *man* måst antagas i hans ställe;

3. om han gör sig skyldig till *grov* tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans *befallningar*, våld å överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten;

4. om han gör sig skyldig till förskingring, stöld eller annat *grovt* brott eller beträdes med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods.

Innan sjöman, som är ombord, avskedas av nu nämnd anledning, skall

Om befälhavarens rätt att avskeda sjöman.

32 §.

Är sjöman till följd av sjukdom eller skada för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller lider han av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, äger befälhavaren avskeda honom.

Om sjömans rätt till lön gäller i sådant fall vad i 18 § sägs.

33 §.

Befälhavaren äger vidare avskeda sjöman:

1. om han finnes vara oduglig till den tjänst, för vilken han blivit antagen;

2. om han icke infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måst antagas i hans ställe;

3. om han gör sig skyldig till *svårare* tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans *order*, våld å överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten;

4. om han gör sig skyldig till förskingring, stöld eller annat *svårare* brott eller *döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kunna utsätta fartyget för äventyr*, eller beträdes med att hava ombord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods; eller

5. om han drager *twist om tjänsteförhållandet inför utländsk myndighet*.

Innan befälhavaren avskedar sjöman jämlikt denna paragraf, skall

(Gällande lag:)

såvitt möjligt med honom hållas förhör, som i 64 § sägs.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna paragraf, är icke berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs, därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad att erhålla hyra för två månader, om han tillhör befälsgraden, och för en månad, om han tillhör manskapsggraden, så ock fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn äger tillämpning och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Visar sjöman, att han kan få fartyg att föra eller erhålla befordran till styrman eller maskinist eller till styrman eller maskinist av högre grad än den han innehar, eller att det efter tjänstens antagande inträffat omständighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bliva fri från tjänsten, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad

(Kungl. Maj:ts förslag:)

förhör hållas enligt bestämmelserna i 64 §. Förhöret skall äga rum, även om sjömannen är förhindrad att vara personligen tillstädes.

Sjöman, som avskedas jämlikt denna paragraf, är icke berättigad till lön för längre tid än han förrättat tjänsten. Avskedas sjöman enligt första stycket 2, är han dock bibehållen vid rätten till lön jämlikt 18 § andra stycket andra punkten, om han var utan skuld.

Avskedas sjöman enligt första stycket 1, 3, 4 eller 5, är han icke berättigad till fri hemresa enligt 26 §. Detsamma gäller, om han avskedas enligt första stycket 2 och det befinnes att han avsiktligt lämnat tjänsten.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, är han berättigad att erhålla lön för två månader, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist, och för en månad, om han tillhör den övriga besättningen, så ock fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket.

Om sjömans rätt att erhålla entledigande.

35 §.

Visar sjöman, att han kan få tjänst av högre grad på fartyg än den han innehar eller annan tjänst vars antagande är av väsentlig betydelse för honom, äger han rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter duglig man i sitt ställe.

Detsamma gäller, om det efter tjänstens antagande inträffat omstän-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

utgift för redaren sätter *annan* duglig man i sitt ställe.

dighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bliva fri från tjänsten.

I fall, som nu nämnts, utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.

36 §.

Råder i hamn, till vilken fartyget är bestämt, elakartad farsot, *som vunnit större utbredning*, äger sjöman, såframt detta kommit till hans kännedom först efter det han antagits, rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förhållandet. *I nu nämnt fall utgår hyra för den tid sjömannen varit i tjänst.*

Samma lag vare, där fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigförande *makt* eller utsättas för krigsskada, eller där fara, som nu sagts, väsentligt ökats.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och *varder denna väsentligt ändrad*, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, *äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider, dock icke utöver hyra för en månad, om han tillhör befälsgraden, och för en halv månad, om han tillhör manskapsgraden, samt fri resa med underhåll till förhyrningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är sjömannen berättigad att erhålla vad som sålunda är bestämt såsom högsta ersättning.*

38 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt ut-

36 §.

Råder i hamn, till vilken fartyget är bestämt, elakartad farsot, äger sjöman, såframt detta kommit till hans kännedom först efter det han antagits, rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förhållandet.

Detsamma gäller, där fara föreligger för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller där fara, som nu sagts, väsentligt ökats.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och *ändras denna väsentligt*, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, *är berättigad till lön för en månad, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist, och för en halv månad, om han tillhör den övriga besättningen, så ock fri resa med underhåll till anställningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten.*

38 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som därmed skall företagas, eller är det så bristfälligt ut-

(Gällande lag:)

rustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början *uppenbart* hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äger sjöman *rätt att* erhålla entledigande *samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.*

Samma lag vare, där befälhavaren i strid mot stadgandet i 59 § underlåter att efterkomma framställning om syn å fartyget.

39 §.

Visar sjöman, att han misshandlats av befälhavaren, eller att han ombord misshandlats av andra, utan att befälhavaren givit honom påkallat skydd, eller att befälhavaren förhållit honom försvarlig kost, äger han *rätt att* erhålla entledigande *samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.*

40 §.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äger sjöman *rätt att* erhålla entledigande *samt åtnjuta ersättning, som i 34 § sägs.*

Timar annan förändring av äganderätten till fartyget eller ombytes befälhavare, vare det ej laga skäl för sjömannen att lämna tjänsten.

Om tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande.

41 §.

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 tillstådes, till dess sjöförklaringen avgivits.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

rustat eller så illa bemannat eller så hårt eller olämpligt lastat eller så olämpligt barlastat, att livsfara för de ombordvarande kan antagas därigenom uppkomma under resan, eller äro besättningens bostäder vid resans början hälsofarliga, och underlåter befälhavaren att vidtaga de åtgärder, som erfordras för undanröjande av förefintliga fel och brister, äger sjöman erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

39 §.

Visar sjöman, att han misshandlats av befälhavaren, eller att han ombord misshandlats av andra, utan att befälhavaren givit honom påkallat skydd, eller att befälhavaren förhållit honom försvarlig kost, äger han erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

40 §.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, äger sjöman erhålla entledigande *med rätt till lön och fri hemresa med underhåll enligt bestämmelserna i 34 §.*

Övergår fartyget eljest till ny ägare, har sjömannen rätt till entledigande.

Om tjänsteavtalets upphörande vid haveri.

41 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller *drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord*, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot *lön* och underhåll deltaga i bärgningen och bliva tillstådes, till dess sjöförklaringen avgivits.

(Gällande lag:)

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. Kostnaden 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.

Om utländsk sjömans likställighet med svensk sjöman.

42 §.

Konungen äger, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att *förmån, som enligt 28 och 41 §§ tillförsäkrats svensk sjöman, skall tillkomma jämväl utländsk sjöman.*

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

Åtnöjes sjöman icke med avräkning, som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger han begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Uppstår, medan fartyget befinner

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av *händelse, varom i första stycket förmåles*, äger han rätt till *lön* 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 *lön*.

Upphör *svensk sjömans anställning till följd av haveri*, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock *lön* under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. *Skall resan företagas från utlandet*, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket är stadgat.

Om förlust av personlig egendom.

42 §.

För förlust av *personlig egendom* vid fartygets förolyckande eller till följd av *sjöröveri eller av brand eller annat haveri, som drabbat fartyget*, är svensk sjöman berättigad att erhålla ersättning av redaren enligt grunder, som Konungen fastställer.

(Jfr 87 §.)

Om tvist angående tjänsteförhållandet.

43 §.

Åtnöjes sjöman icke med avräkning, som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger han begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet.

Uppstår, medan fartyget befinner

(Gällande lag:)

sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, skall tvisten hänskjutas till avgörande av svenske konsuln på stället eller, om sådan där icke finnes eller hinder möter för hans anlitande, den svenske konsul, som därefter under resan först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under prövning vid domstol här i riket.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, må tvisten hänskjutas till avgörande av svensk konsul. Tvisten må ej dragas inför utländsk myndighet.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse, intill dess saken kan komma att prövas av domstol här i riket. Innebär beslutet åläggande att gälda penningbelopp över etthundra kronor, äger mönstringsförrättaren eller konsuln, där han finner saken tvivelaktig och omständigheterna i övrigt tala därför, bestämma, att beloppet eller del därav skall nedsättas hos honom i avvaktan på att saken prövas av domstol. Nedsatt belopp skall jämte avskrift av beslutet översändas till kommerskollegium. Sedan sex månader förflutit efter det beslutet gavs, må beloppet utbetalas, såframt ej, enligt vad till kommerskollegium anmäls eller eljest är kollegium bekant, domstol annorledes förordnat eller saken är under domstols prövning.

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om befälet å fartyg.

44 §.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

(Jfr 46 § andra stycket.)

45 §.

Styrman åligger särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och därtill hörande observationer

3 KAP.

Om skeppstjänsten.

Om arbetsledningen ombord.

44 §.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

Avlider befälhavaren eller blir han urståndsatt att föra fartyget eller överger han tjänsten, skall den främste av styrmännen träda i hans ställe, till dess befälhavare förordnats.

45 §.

Styrman åligger särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och därtill hörande observationer

(Gällande lag:)

och beräkningar; att, där ej annat följer av 47 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn å fartyget med tillbehör och utrustning; att hava tillsyn å lastningen och lossningen ävensom tillse, att därvid föres nödig anteckning över godset; samt att övervaka stuvningen av last och proviant.

Om *styrmans* skyldighet att föra skeppsdagboken stadgas i sjölagen.

46 §.

Vid befälhavarens frånvaro eller förfall äger *styrmannen* eller, om flera *styrmän* finnas, den främste av dem, som äro tillstädes, att i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Avlider befälhavaren, eller varder han urståndsatt att föra fartyget, eller övergiver han tjänsten, skall *styrmannen* eller, om flera *styrmän* finnas, den främste av dem träda i hans ställe, till dess befälhavare förordnats.

47 §.

Maskinist åligger särskilt att leda maskintjänsten och ansvara för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande kolboxar, tankar och tunnlar; att hava tillsyn å förråd av kol och andra maskinförnödenheter samt vid mottagandet kontrollera beskaffenheten och mängden därav; samt att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäder.

Inträffar ofall eller förmärkes fel inom de delar av fartyget med till-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

och beräkningar; att, där ej annat följer av 46 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn å fartyget med tillbehör och utrustning; att hava tillsyn å lastningen och lossningen ävensom tillse, att därvid föres nödig anteckning över godset; samt att övervaka stuvningen av last *ävensom av proviant*, i den mån annat ej följer av 47 §. Om *hans* skyldighet att föra skeppsdagboken stadgas i sjölagen.

Vid befälhavarens frånvaro eller vid förfall för honom skall den främste av de tillstädesvarande *styrmännen* i fall, för vilka befälhavaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

(Jfr 44 § andra stycket.)

46 §.

Maskinchefen leder och är ansvarig för maskintjänsten. Det åligger honom särskilt att sörja för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande *utrymmen*; att hava tillsyn å *drivmedels- och bränsleförråd* samt andra maskinförnödenheter ävensom vid mottagandet kontrollera beskaffenheten och mängden därav; att mellan maskinisterna fördela deras åligganden; samt att utöva uppsikt över maskinpersonalen och hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäderna. Om *hans* skyldighet att föra maskindagboken stadgas i sjölagen.

Inträffar ofall eller förmärkes fel inom de delar av fartyget med till-

(Gällande lag:)

behör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall *han* ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

Om *maskinists* skyldighet att föra maskindagboken stadgas i sjölagen.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

behör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall *maskinchefen* ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

48 §.

Äro flera maskinister å fartyget, är förste maskinisten ansvarig för fullgörandet av allt, vad till maskintjänsten hör. Han fördelar mellan maskinisterna deras åligganden.

Vid förste maskinistens frånvaro eller förfall äger den främste av de övriga maskinister, som äro tillstädes, att i fall, för vilka förste maskinisten icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

Vid maskinchefens frånvaro eller vid förfall för honom skall den främste av de tillstädesvarande maskinisterna i fall, för vilka maskinchefen icke meddelat föreskrift, i dennes ställe träffa avgörande, som ej kan tåla uppskov.

47 §.

Föreståndaren för ekonomiavdelningen leder och är ansvarig för arbetet inom avdelningen. Det åligger honom särskilt att övervaka stuvningen av proviant, som skall förvaras i därför särskilt inredda utrymmen; att utöva tillsyn över provianten; att svara för tillagningen och serveringen av kosten; samt att sörja för rengöringen av de utrymmen, som befälhavaren bestämmer.

48 §.

Radiotelegrafisten åligger särskilt att förestå radiotjänsten. Han är inför befälhavaren ansvarig för driften, skötseln och underhållet av fartygets radiotelegrafinstallation. Om hans skyldighet att hålla vakt vid radiotelegrafapparat samt att föra dagbok gäller vad därom är särskilt stadgat.

Förmärkes fel i radiotelegrafinstallationen, skall radiotelegrafisten ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

(Gällande lag:)

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §.

Befälhavaren och envar annan överordnad skall *behandla* sina underordnade med välvilja och hovsamhet. *Kroppslig aga må ej tilldelas någon.*

Envar skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, med hövlighet bemöta överordnad samt noggrant iakttaga allt, som för bevarande av ordning och skick ombord föreskrives. Då *underlydande* mottager *befallningar*, skall han genom *tydliga* och *lämpliga* svar utmärka, att *dessa uppfattats.*

50 §.

Sjöman *åligger* att noggrant *åtlyda* förmans *befallning* angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Skada, som uppkommer genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, är han pliktig att ersätta; dock äger rätten med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas.

Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods.

51 §.

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid. *Han må därefter icke utan tillstånd gå från skeppsbord.*

Under fartygs uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats *må* sjöman *icke vägras tillstånd* att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörandet av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhalning.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 §.

Befälhavaren och envar annan överordnad skall *bemöta* sina underordnade med välvilja och hovsamhet.

Envar skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, med hövlighet bemöta överordnad samt noggrant iakttaga allt, som för bevarande av ordning och skick ombord föreskrives. Då *sjöman* mottager *en order*, skall han genom *tydligt* och *lämpligt* svar utmärka, att *han uppfattat den.*

50 §.

Sjöman *skall* noggrant *efterkomma* förmans *order* angående tjänsten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

Skada, som uppkommer genom sjömans fel eller försummelse i tjänsten, är han pliktig att ersätta; dock äger rätten med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt nedsätta ersättningen efter ty skäligt prövas.

Om tillträde av och utevaro från tjänsten samt om medtagande av gods.

51 §.

Sjöman skall inställa sig till tjänstgöring ombord å därför bestämd tid.

Under fartygs uppehåll i hamn eller eljest å säker ankarplats *har* sjöman *rätt* att under fritid gå i land, såvida ej sjömannens kvarstannande ombord är av behovet påkallat med hänsyn till fartygets, lastens eller de ombordvarandes säkerhet, fullgörandet av nödvändig skeppstjänst eller fartygets förestående avresa eller förhalning.

(Gällande lag:)

Under dylikt uppehåll skall sjöman, på därom av honom gjord framställning, beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12, eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

Där så lämpligen kan ske, äger sjömannen rätt att i fall som avses i andra och tredje styckena kostnadsfritt anlita fartygets båtar för att komma i land.

Var der sjöman hindrad att i rätt tid komma ombord, åligger honom att utan dröjsmål underrätta befälhavaren.

52 §.

Underlåter sjöman, som påmönstrats å fartyg, att i rätt tid tillträda tjänsten, eller går han i land utan tillstånd, eller kommer han icke tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land, äger befälhavaren, såvida fartyget eljest icke har tillräcklig besättning, rätt att för hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet.

53 §.

Rymmer sjöman, äger befälhavaren på lämpligt sätt försälja hans ombord kvarlämnade tillhörigheter.

Åtgå försäljningssumman och innesående hyran icke till täckande av

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Under sådant uppehåll skall sjöman på därom av honom gjord framställning beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden å dag då affärs- och expeditiionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtioåtta timmar, må dock sådant landlov kunna påfordras allenast såvida fartygets avgång ej därigenom fördröjes.

I den mån så lämpligen kan ske med hänsyn till kostnaderna och övriga omständigheter, skall befälhavaren utan kostnad för besättningen anordna sådan båtförbindelse, att besättningen kan utnyttja sin rätt att i fall, varom i andra och tredje styckena förmåles, vistas i land.

Blir sjöman hindrad att i rätt tid komma ombord, åligger honom att utan dröjsmål underrätta befälhavaren.

52 §.

Underlåter sjöman, som påmönstrats å fartyg, att i rätt tid tillträda tjänsten eller går han i land utan att vara berättigad därtill eller kommer han icke tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land, äger befälhavaren, såvida fartyget eljest icke har tillräcklig besättning, rätt att för hans inställande i tjänsten anlita vederbörande polismyndighet.

Vad nu stadgats gäller ej fartyg i inrikes fart.

53 §.

Egendom, som sjöman vid tjänsteförhållandets upphörande kvarlämnar ombord, skall förvaras för hans räkning. För gäld, som sjömannen ådragit sig i tjänsten, äger redaren av egendomen innehålla så mycket som svarar mot gälden, till dess sjömannen gör rätt för sig eller ställer säkerhet.

I den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna el-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

redarens ersättningsanspråk, äger sjömannen sist inom ett år efter rymnings utgåva vad som återstår; framställer han ej begäran därom inom nämnda tid, skola medlen av redaren insändas till kommerskollegium och användas på sätt i 69 § sägs.

ler övriga omständigheter icke utan olägenhet kan förvaras, må den säljas på lämpligt sätt. Försäljning må ock ske, där sjömannen icke inom ett år från det tjänsteförhållandet upphörde hos redaren begärt att återfå egendomen. Har sjömannen rymt, skall redaren efter utgången av nämnda tid insända försäljningssumman samt inestående lön till kommerskollegium att användas på sätt i 69 § sägs.

54 §.

Förnödenheter för personligt bruk äger sjöman medtaga i skälig omfattning, så framt de ej kunna utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Utan befälhavarens tillstånd må han ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

För olovligen medtaget gods är sjömannen pliktig att erlægga frakt; vållas skada, skall jämväl denna ersättas.

Finnes anledning antaga, att något olovligen medtagits ombord, äger befälhavaren låta undersöka besättningens gömmor. Vad olovligen medtagits må befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord.

Om skeppsarbetet, kosthållet och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten.

Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

54 §.

Förnödenheter för personligt bruk äger sjöman medtaga i skälig omfattning, såframt de ej kunna utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Utan befälhavarens tillstånd må han ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

Har gods olovligen medtagits, är sjömannen pliktig att erlægga frakt samt, om skada vållas, ersättning enligt vad i 50 § andra stycket sägs.

Finnes anledning antaga, att något olovligen medtagits ombord, äger befälhavaren låta i vittnens närvaro undersöka besättningens gömmor. Vad olovligen medtagits må befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om så är nödvändigt, kasta över bord.

Om skeppsarbetet, kosten och hälsovårdsförhållandena.

55 §.

Vid skeppsarbetets anordnande skall hänsyn tagas till envars ställning i tjänsten samt, såvitt möjligt, jämväl till hans fortsatta utbildning.

Den, som har ledningen av arbetet, är pliktig tillse, att nödiga anordningar till skydd mot olycksfall och ohälsa finnas vidtagna i enlighet med gällande föreskrifter.

Sjöman är pliktig att använda förefintliga skyddsanordningar samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa och olycksfall.

(Gällande lag:)

56 §.

Om arbetstiden å fartyg och om semester gäller vad därom är särskilt stadgat.

Å fartyg, för vilket *sådan* lag icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å söndag och helgdagar.

(Jfr 10 § fjärde stycket.)

57 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äger besättningen därför undfå skäligen ersättning.

Befälhavaren äger att med avseende å klimat och hälsoförhållanden föreskriva lämplig omväxling i kosten, dock må besättningens rätt icke därigenom inskränkas.

Äger utvikt av proviant rum, må befälhavare ej förvägra besättningen att kontrollera vikten.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

56 §.

Om arbetstiden å fartyg och om semester gäller vad därom är särskilt stadgat.

Å fartyg, för vilket lag om *arbetstid* icke gäller, må besättningen ej å söndagar eller här i riket brukliga helgdagar åläggas arbete, som kan tåla uppskov.

Envar av besättningen, som så önskar, bör såvitt möjligt beredas tillfälle till bön och gudstjänst å söndag och helgdagar.

57 §.

Sjöman under sexton år må ej under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 användas till *arbete* i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilolid av minst nio timmar.

Vad nu sagts utgör dock ej hinder för minderårigs nyttjande till skeppstjänst, *därest detta* ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs.

Från stadgandet i första stycket äger Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, medgiva undantag, såvitt angår fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton.

58 §.

Befälhavaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med föreskrifter, som Konungen meddelar.

Finner befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äger besättningen därför undfå skäligen ersättning.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

(Gällande lag:)

58 §.

Befälhavaren skall hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

Om rätt att påkalla syn å fartyget.

59 §.

Gör mer än halva antalet av besättningen hos befälhavaren framställning om syn för utrönande av något av de i 38 § omnämnda förhållanden, eller gör förste maskinisten sådan framställning i fråga om de delar av fartyget med tillbehör och utrustning, som stå under hans tillsyn, åligger det befälhavaren att anhålla om förrättande av syn, inom riket hos vederbörande tillsynsmyndighet och utom riket hos svensk konsul; finnes icke svensk konsul på platsen, skall befälhavaren göra ansökning om syn hos närmast varande svenske konsul eller ock hos vederbörande myndighet på orten begära förordnande för besiktningsmän att förrätta syn.

Göres hos befälhavaren framställning om syn först efter det lastning påbörjats och måste last lossas för att synen skall kunna äga rum, är befälhavaren icke pliktig att efterkomma framställningen, med mindre någon styrman eller maskinist deltagar i framställningen eller den göres av förste maskinisten i vad avser hans verksamhetsområde.

Befinnes vid anställd syn, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt synen, ersätta därigenom orsakad kostnad och förlust.

När syn enligt denna paragraf hållits utom riket, skall vederbörande konsul, om han haft befattning med synen, men eljest befälhavaren ofördröjligen insända rapport därom till kommerskollegium.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

59 §.

Befälhavaren skall hava tillsyn å hälsovården, bostäderna och renligheten ombord samt tillse, att de föreskrifter, som härutinnan meddelas, noggrant iakttagas.

(Gällande lag:)

Om tvångsmedel.

60 §.

När det prövas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren eller, vid hans frånvaro eller förfall, den som i hans ställe förer befälet, medelst tvång skaffa sig lydnad. Är fartyget statt i fara eller utbryter myteri ombord eller eljest när nöden kräver, är han berättigad att bruka varje medel, som är nödvändigt för framtvängande av lydnad eller återställande av ordningen; och åligger det envar av besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gärningsmannen saklös, där ej prövas, att större våld brukats än nöden krävde.

61 §.

Begår någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott av den art, att svårare straff än fängelse därå kan följa, är befälhavaren, där icke brottet av ortens myndighet beivras, pliktig att, så snart ske kan, med den brottslige hålla förhör, som i 64 § sägs.

Befälhavaren skall tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget, och äger för sådant ändamål, där det prövas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan överlämnas till svensk konsul eller till polismyndighet här i riket; befälhavaren är dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

4 KAP.

Om disciplinstraff.

62 §.

Befälhavaren äger ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar:

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Om tvångsmedel.

60 §.

När det prövas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, äger befälhavaren eller, vid hans frånvaro eller vid förfall för honom, den som i hans ställe förer befälet medelst tvång skaffa sig lydnad. Är fartyget statt i fara eller utbryter myteri ombord eller eljest när nöden kräver, är han berättigad att bruka varje medel, som är nödvändigt för framtvängande av lydnad eller återställande av ordningen; och åligger det envar av besättningen att i ty fall, jämväl utan särskild anmaning, lämna befälhavaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, är gärningsmannen saklös, där ej prövas, att större våld brukats än nöden krävde.

61 §.

Begår någon av besättningen, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott av den art, att svårare straff än fängelse därå kan följa, är befälhavaren, där icke brottet av ortens myndighet beivras, pliktig tillse, att så snart ske kan med den brottslige hålles förhör enligt bestämmelserna i 64 §.

Befälhavaren skall tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget, och äger för sådant ändamål, där det prövas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar ombord till dess han kan överlämnas till svensk konsul eller till polismyndighet här i riket; befälhavaren är dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

4 KAP.

Om disciplinbot.

62 §.

Disciplinbot, innebärande mistning av lön för högst sju dagar, må åläggas sjöman i följande fall:

(Gällande lag:)

1. om han underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten, eller *om han utan tillstånd* går i land, eller *om han icke kommer tillbaka* i rätt tid efter att hava varit i land;

2. om han försummar att anmäla förfall, som hindrar honom att i rätt tid komma ombord;

3. om han genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller fara;

4. om han är berusad i tjänsten;

5. om han förslösar eller eljest på otillbörligt sätt behandlar proviant;

6. om han låter obehörig person hålla sig dold ombord, eller *om han oaktat förbud* låter någon komma ombord;

7. om han olovligen skaffar ombord rusdrycker eller annat, som kan föranleda oordning eller äventyr, eller om han olovligen förer sina tillhörigheter från bord;

8. om han uppför sig oskickligt mot överordnad eller underlåter att hörsamma förmans *befallningar* angående tjänsten; eller

9. om han ombord eller eljest i tjänsten yppar gräl eller annan ofred eller annorledes bryter mot ordning och skick.

Besträffning, som nu sagts, må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

63 §.

Besträffning må ej åläggas tidigare än tolv timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 §.

Innan besträffning ålägges, skall utredning om förseelsen och de närmare omständigheterna därvid ske vid förhör. Förhöret hålles av befälhavaren i närvaro av två gode män, som befälhavaren utser bland de mest erfarna. Såvitt möjligt skall en av dem

(Kungl. Maj:ts förslag:)

1. om han underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller utan *att vara därtill berättigad* går i land eller icke kommer tillbaka i rätt tid efter att hava varit i land;

2. om han försummar att anmäla förfall, som hindrar honom att i rätt tid komma ombord;

3. om han genom försummelse i tjänsten åstadkommer skada eller fara;

4. om han är berusad i tjänsten;

5. om han förslösar eller eljest på otillbörligt sätt behandlar proviant;

6. om han låter obehörig person hålla sig dold ombord eller oaktat förbud låter någon komma ombord;

7. om han olovligen skaffar ombord rusdrycker eller annat, som kan föranleda oordning eller äventyr, eller om han olovligen förer sina tillhörigheter från bord;

8. om han uppför sig oskickligt mot överordnad eller underlåter att hörsamma förmans *order* angående tjänsten; eller

9. om han ombord eller eljest i tjänsten yppar gräl eller annan ofred eller annorledes bryter mot ordning och skick.

Disciplinbot må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

63 §.

Disciplinbot må ej åläggas tidigare än tjugufyra timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 §.

Fråga om åläggande av disciplinbot skall prövas av en disciplin-nämnd bestående av befälhavaren såsom ordförande samt två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Nämnden sammankallas av befälhavaren.

(Gällande lag:)

vara styrman eller maskinist och den andra tillhöra manskapet; är den, som skall förhöras, själv styrman eller maskinist, skola dock om möjligt båda gode männen tillhöra befälet.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Angår saken sjöman, som tillhör befälsgraden eller är föreståndare för ekonomiavdelningen eller radiotelegrafist, skola de båda ledamöterna såvitt möjligt vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller annan av befälsgraden. Rör saken annan sjöman, skola om möjligt den ene ledamoten tillhöra manskapsgraden och företrädesvis vara en av manskapet utsedd förtroendeman samt den andre vara antingen maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, dücks- eller ekonomipersonalen.

Såsom nämndens beslut gäller den mening varom flertalet i nämnden enar sig eller, om alla tre äro av olika mening, den som är för sjömannen näst lindrigast.

Under förhöret höras sjömannen och de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken. Såväl sjömannen som gode männen äga få frågor framställda angående sådant, som kan bidra till sakens utredning. Avgivna förklaringar, så ock det beslut, befälhavaren träffar, införas i skeppsdagboken och uppläsa för sjömannen och gode männen. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av befälhavaren och gode männen genom deras underskrifter, och äga gode männen därvid foga de erinringar, vartill förhöret kan giva anledning.

Har befälhavaren icke iakttagit vad sålunda är föreskrivet rörande formerna för förhöret, vare beslut om bestraffning utan verkan.

Vill sjöman enligt vad nedan sägs klaga över befälhavarens beslut, vare han berättigad erhålla avskrift av det vid förhöret antecknade och av beslutet.

65 §.

Bestraffningen skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra

Innan nämnden fattar beslut, skola sjömannen och de personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, höras inför nämnden. Vid förhöret äger sjömannen få frågor framställda angående sådant som kan bidra till sakens utredning. Avgivna förklaringar samt nämndens beslut införas i skeppsdagboken och uppläsa. Jämväl från beslutet avvikande mening antecknas i skeppsdagboken. Riktigheten av det antecknade bestyrkes av ordföranden och ledamöterna genom deras underskrifter.

Har vad sålunda är föreskrivet om handläggningen av disciplinäre icke iakttagits, är beslut om disciplinbot utan verkan.

På begäran äger sjömannen erhålla avskrift av det vid förhöret antecknade och av beslutet.

65 §.

Disciplinbot skall lämpas efter förseelsens mer eller mindre svåra

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande. Finnes förseelsen vara ringa och är anledning att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, bör till straff ej dömas.

Befälhavaren äger ej vid domstol åtala eller till åtal angiva förseelse, för vilken han ålagt bestraffning, med mindre han i beslutet om straffets åläggande gjort uttryckligt förbehåll därom.

66 §.

Befälhavaren äger, när skäl därtill äro, före sjömans avgång från tjänsten helt eller delvis efterskänka straffet.

Beslut om straffets efterskänkande skall införas i skeppsdagboken samt underskrivas av befälhavaren och två vittnen; sker det ej, vare beslutet utan verkan.

67 §.

Nöjes ej sjöman åt beslut, varigenom befälhavaren ålagt honom bestraffning, äger han begära prövning av beslutet antingen vid avmönstringen av den mönstringsförrättaren, som verkställer denna, eller ock före avmönstringen av mönstringsförrättaren i första hamn under resan, där sådan finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Mönstringsförrättaren undersöka, huruvida bestraffningen må anses vara laglig och skälig, samt meddele däröver beslut. Beslutet skall införas i skeppsdagboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen.

Har prövning av befälhavarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, äger sjömannen utföra sin talan vid domstol här i riket inom ett år efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

beskaffenhet, de omständigheter, varunder förseelsen begåtts, samt den felandes tidigare uppförande. Finnes förseelsen vara ringa och är anledning att antaga, att den felande skall låta sig rättas allenast genom varning, bör disciplinbot icke åläggas.

Befälhavaren äger ej till åtal angiva förseelse, som varit föremål för disciplinnämnds prövning, med mindre han i anslutning till nämndens beslut gjort uttryckligt förbehåll därom.

66 §.

Befälhavaren äger, när skäl därtill äro, före sjömans avgång från tjänsten helt eller delvis efterskänka ålagd disciplinbot. Beslut härom skall införas i skeppsdagboken samt underskrivas av befälhavaren och två vittnen; sker det ej, är beslutet utan verkan.

67 §.

Är sjöman missnöjd med disciplinnämnds beslut, äger han begära prövning av beslutet antingen vid avmönstringen av den mönstringsförrättaren, som verkställer denna, eller ock före avmönstringen av mönstringsförrättaren i första hamn under resan, där sådan finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Mönstringsförrättaren skall undersöka, huruvida disciplinboten må anses vara laglig och skälig, samt däröver meddela beslut. Beslutet skall införas i skeppsdagboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen.

Har prövning av disciplinnämnds beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, äger sjömannen utföra sin talan vid domstol här i riket inom ett år efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

(Gällande lag:)

68 §.

Är i fall, som i 67 § första stycket sägs, befälhavaren eller sjömannen missnöjd med mönstringsförrättarens beslut, äger han, om beslutet meddelats av mönstringsförrättare i stad, där *rådstuvurätt* finnes, hos *rådstuvurättens ordförande* begära prövning av beslutet. Har beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där *rådstuvurätt* ej finnes, må sådan begäran göras hos *rådstuvurättens ordförande* vid fartygets ankomst till första hamn, där *rådstuvurätt* finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Begäran, som nu sagts, skall göras så snart ske kan och i god tid före fartygets avgång. Prövningen skall företagas av *rådstuvurättens ordförande eller annan lagfarens ledamot av rätten, som rätten för ändamålet förordnar*.

Då prövning, som här avses, påkallats, inkalle *domaren* ofördröjligen *befälhavaren* och sjömannen samt övriga personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, därvid befälhavaren skall förstängas att förete skeppsdagboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den, som ej hörsammar kallelsen, må dömas till böter och vid vite, *som tillika må utdömas*, åläggas att iakttaga inställelse. Sedan *domaren* hört klaganden och de övriga, vilkas hörande *han* finner nödigt, *meddele han* utan uppskov beslut i saken. Beslutet skall införas i skeppsdagboken. Talan mot beslutet må ej föras.

Finner *domaren* till följd av fartygets avgång från orten sig icke kunna avgöra saken, äger *han* avskrivna *densamma* från vidare handläggning.

Har prövning av mönstringsförrättarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, *vare om befälhavarens och sjömannens rätt att klandra* beslutet vid domstol här i riket lag, som i 67 § andra stycket sägs.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

68 §.

Är i fall, som i 67 § första stycket sägs, befälhavaren eller sjömannen missnöjd med mönstringsförrättarens beslut, äger han, om beslutet meddelats av mönstringsförrättare i stad, där *rådhusrätt* finnes, hos *denna rådhusrätt* begära prövning av beslutet. Har beslutet meddelats av mönstringsförrättare utom riket eller här i riket å ort, där *rådhusrätt* ej finnes, må sådan begäran göras hos *rådhusrätten* vid fartygets ankomst till första hamn, där *rådhusrätt* finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Begäran, som nu sagts, skall göras så snart ske kan och i god tid före fartygets avgång. *Vid prövningen skall rådhusrätten hava den sammansättning som i rättegångsbalken är i allmänhet föreskriven för domförhet vid huvudförhandling.*

Då prövning som här avses påkallats, *skall rätten* ofördröjligen *inkalla disciplinnämnden* och sjömannen samt övriga personer, som antagas kunna lämna upplysning i saken, därvid befälhavaren skall förstängas att förete skeppsdagboken; finnes mönstringsförrättaren på platsen, må jämväl denne inkallas. Den som ej hörsammar kallelsen må dömas till böter, *ej överstigande trehundra kronor*, och vid vite åläggas att iakttaga inställelse. Sedan *rätten* hört klaganden och de övriga, vilkas hörande *rätten* finner nödigt, *skall den* utan uppskov *meddela* beslut i saken. Beslutet skall införas i skeppsdagboken. Talan mot beslutet må ej föras.

Finner *rätten* till följd av fartygets avgång från orten sig icke kunna avgöra saken, äger *den* avskrivna *saken* från vidare handläggning.

Har prövning av mönstringsförrättarens beslut ej skett i den ordning, nu är stadgad, *gäller om befälhavarens och sjömannens rätt att klandra* beslutet vid domstol här i riket vad i 67 § andra stycket sägs.

(Gällande lag:)

69 §.

Hyra, som på grund av *bestrafning* frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas i eller fogas vid skeppsdagboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Därvid skall tillika överlämnas avskrift av *beslutet angående bestraffningen*, så ock vad vid förhöret jämlikt 64 § antecknats. Medlen jämte avskriften skola insändas till kommerskollegium.

Hysesmedel, som nu sagts, skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra den egentliga besättningen.

70 §.

Beträffande de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen, skall vad i denna lag är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10, 26 och 27 §§, 28 § *tredje stycket* samt 29, 31, 49, 50, 54, 57, 58, 60 och 61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro pliktiga att efter förmåga förrätta det arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

69 §.

Lön, som på grund av *disciplinbots åläggande* frångått sjöman, skall befälhavaren vid sjömannens avmönstring överlämna till mönstringsförrättaren mot kvitto, som tecknas i eller fogas vid skeppsdagboken; äger avmönstring ej rum, skall redovisning ske till ombudsmannen vid sjömanshuset i första svenska hamn, som fartyget anlöper, efter det sjömannen lämnat tjänsten. Därvid skall tillika överlämnas avskrift av *disciplinnämndens beslut*, så ock vad vid förhöret jämlikt 64 § antecknats. Medlen jämte avskriften skola insändas till kommerskollegium.

Lönemedel, som nu sagts, skola användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter, som Konungen meddelar.

5 KAP.

Om personer ombord, som icke tillhöra den egentliga besättningen.

70 §.

Beträffande de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen, skall vad i denna lag är stadgat för sjöman äga motsvarande tillämpning.

71 §.

Med avseende å de ombord anställda personer, som icke äro antagna av redaren eller befälhavaren, skall vad i 10 och 27 §§, 28 § *fjärde stycket*, 29 §, 31 § *andra stycket*, 49, 50, 54 samt 57—61 §§ är stadgat äga motsvarande tillämpning.

De äro pliktiga att efter förmåga förrätta det arbete, som befälhavaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem.

(Gällande lag:)

72 §.

Å sjömän, som hemsändas genom försorg av konsul enligt vad i sjölagens stadgas, skola de i 71 § första stycket omförmälda stadgandena äga motsvarande tillämpning.

Där så påkallas, äro de pliktiga att, mot skäligen gottgörelse, efter förmåga biträda vid skeppstjänsten, därvid nödig hänsyn skall tagas till envars tidigare tjänsteställning.

6 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med böter:

1. om han i strid mot stadgande i 10 § använder någon i skeppstjänst;

2. om han vägrar förse den, som antagits, med motbok;

3. om han åsidosätter skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande;

4. om han underlåter att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas;

5. om han underlåter i fall, som 43 § omförmäler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut;

6. om han vägrar någon utan laga skäl tillstånd att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §;

7. om han bryter mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet; eller

8. om han underlåter att fullgöra, vad honom enligt 59 § sista stycket åligger i fråga om däri omförmäld rapport.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom i 1, 5 eller

(Kungl. Maj:ts förslag:)

72 §.

För sjömän, som av befälhavaren medtagas enligt vad i 34 § sjölagen sägs, gäller vad i 71 § är stadgat.

6 KAP.

Ansvarsbestämmelser.

73 §.

Befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, straffes med dagsböter:

1. om han i strid mot stadgande i 10 eller 57 § använder minderårig till arbete;

2. om han vägrar förse den, som antagits, med avräkningsbok;

3. om han åsidosätter skyldighet, som enligt denna lag åligger honom mot sjuk eller skadad person eller till undanröjande av smittfara för de ombordvarande;

4. om han underlåter att iakttaga vad i denna lag stadgas om hållande av förhör, innan någon avskedas;

5. om han underlåter i fall, som 43 § omförmäler, att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättares eller konsuls beslut;

6. om han utan laga skäl vägrar någon att gå i land enligt bestämmelserna i 51 §; eller

7. om han bryter mot vad i denna lag är föreskrivet om kosthållet.

Lika med befälhavare straffes redare, där förseelse, varom i 1, 5 eller

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

ler 7 förmäles, skett med hans vetenskap och vilja.

Har i fall, varom i 1 sägs, *användandet av minderårig skett med den minderåriges faders eller målsmans vetenskap och vilja, vare jämväl fadern eller målsmannen förfallen till böter, högst femtio kronor.*

74 §.

Missbrukar befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, den tvångsrätt eller den rätt att taga någon å fartyget anställd i förvar eller *den bestraffningsrätt*, som tillkommer honom enligt denna lag, eller behandlar han någon ombord anställd med onödig hårdhet, straffes med *böter* eller med fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

75 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandra sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårande omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med *böter*.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till *böter*.

7 förmäles, skett med hans vetenskap och vilja.

Har *minderårig* i fall, varom i 1 sägs, *använts till arbete, är jämväl den som har vårdnaden om den minderåriga, där användandet skett med hans vetenskap och vilja, förfallen till böter, högst femtio kronor.*

74 §.

Missbrukar befälhavare eller den, som är satt i befälhavares ställe, den tvångsrätt eller den rätt att taga någon å fartyget anställd i förvar, som tillkommer honom enligt denna lag, eller behandlar han någon ombord anställd med onödig hårdhet, straffes med *dagsböter* eller med fängelse i högst sex månader, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må han tillika för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för vars utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

(Jfr 76 §.)

75 §.

Asidosätter ordförande eller annan ledamot av disciplinnämnd sin skyldighet att med oväld och noggrannhet pröva till nämnden hänskjutet ärende, straffes med dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Jfr 75 §.)

76 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandra sig tjänsten att inställa sig ombord, då det honom åligger, eller avviker han i avsikt, som nu sagts, olovligen från fartyg, straffes, om rymningen sker under sådana omständigheter, att fartyg eller människor därigenom utsättas för fara, eller eljest under synnerligen försvårade omständigheter, med fängelse i högst ett år eller med *dagsböter*.

Gör sjöman, som är påmönstrad å fartyg, sig eljest skyldig till rymning, dömes till *dagsböter*.

76 §.

Var, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller fängelse i högst ett år.

77 §.

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, straffes med *böter* eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårade, med fängelse i högst ett år.

Överfaller han med våld eller hot om våld befälhavaren eller annan förman i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårade, till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till *böter* dömas.

78 §.

Göra ombord anställda myteri, dömes anstiftare eller anförare till fängelse eller till straffarbete i högst två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till *böter*. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och an-

77 §.

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, straffes med *dagsböter* eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårade, med fängelse i högst ett år.

Överfaller han med våld eller hot om våld befälhavaren eller annan förman i tjänsten eller för att honom till någon tjänsteåtgärd tvinga eller därifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till fängelse eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårade, till straffarbete i högst två år. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till *dagsböter* dömas.

78 §.

Göra ombord anställda myteri, dömes anstiftare eller anförare till fängelse eller till straffarbete i högst två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader eller, där omständigheterna äro synnerligen mildrande, till *dagsböter*. Övas vid myteriet våld å person eller egendom, må anstiftare eller anförare dömas till straffarbete i högst sex år och an-

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

nan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, *varde* ock gärningsmannen *straffad*, enligt vad i 4 kap. 1 § strafflagen *skils*.

79 §.

Är någon å fartyget anställd genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes med *böter* eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium.

80 §.

Medtager någon å fartyget anställd utan befälhavarens tillstånd gods, vars förande utsätter fartyg eller last för äventyr, straffes med *böter* eller fängelse i högst sex månader.

81 §.

Den, som mot bättre vetande föranleder syn, på sätt i 59 § sägs, dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

82 §.

Har någon å fartyget anställd på annat sätt, än här ovan är sagt, gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med *böter*.

83 §.

Har den, som begått brottslig handling, varom i 75—82 §§ förmäles, för samma handling *undergått bestraff-*

annan deltagare till straffarbete i högst två år.

För våld eller annan brottslig gärning, som vid myteri begås, *skall* ock gärningsmannen *straffas* enligt vad i 4 kap. 1 och 2 §§ strafflagen *sägs*.

79 §.

Är någon å fartyget anställd genom vårdslöshet eller försummelse i tjänsten vållande till sjöolycka, straffes med *dagsböter* eller med fängelse i högst ett år, där ej gärningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Är den skyldige *maskinchef*, styrman, maskinist eller *radiotelegrafist*, må han, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, där för sådan rättighets utövande särskilda villkor äro stadgade. Om sådan påföljd skall domstolen ofördröjligen underrätta kommerskollegium *eller, i fråga om radiotelegrafist, telegrafstyrelsen*.

80 §.

Medtager någon å fartyget anställd utan befälhavarens tillstånd gods, vars förande utsätter fartyg eller last för äventyr, straffes med *dagsböter* eller fängelse i högst sex månader.

81 §.

Har någon å fartyget anställd på annat sätt, än här ovan är sagt, gjort sig skyldig till förseelse i tjänsten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med *dagsböter*.

82 §.

Har den, som begått brottslig handling varom i 76—81 §§ förmäles, för samma handling *ålagts dis-*

(Gällande lag:)

ning enligt 62 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fästa skäligt avseende; och må i ty fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under vad eljest bort följa å gärningen eller ock alldeles bortfalla.

84 §.

Brott, som i 73 § 6, 75 §, 76 §, 77 § första stycket, 81 eller 82 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, *lände till efterrättelse* vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

85 §.

I avseende å straff, vartill efter denna lag dömes, gälle, där ej här ovan är annorlunda stadgat, vad allmän lag föreskriver.

7 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

86 §.

Rådstuvurätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

Att sådant mål i visst fall må upp- tagas av häradsrätt är särskilt stad- gat.

87 §.

Om *rådstuvurätts* behörighet att upptaga tvistemål enligt denna lag gälle i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid *rådstuvurätten* i den ort där fartyget finnes. *Finnes ej rådstuvurätt* å ort, där svaranden enligt vad sålunda är föreskrivet må sökas, äge kåranden instämna tvisten till den *rådstuvu- rätt*, som är närmast den orten.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

ciplinbot enligt 62 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fästa skäligt avseende och må i ty fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under vad eljest bort följa å gärning- en eller ock alldeles bortfalla.

83 §.

Brott, som i 73 § 6, 76 §, 77 § första stycket eller 81 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att *befälhavaren eller målsägan- de* angivit brottet till åtal; skall brot- tet straffas efter allmän lag, *gäller* vad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

7 KAP.

Om laga domstol och rättegång.

84 §.

Rådhusrätt är första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

Att sådant mål i visst fall må upp- tagas av häradsrätt är särskilt stad- gat.

85 §.

Om *rådhusrätts* behörighet att upp- taga tvistemål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad angående laga domstol i tvistemål i allmänhet är stadgat. Talan må ock väckas vid *rådhusrätten* i den ort där fartyget finnes. *Är ej rådhusrätt* å ort, där svaranden enligt vad sålunda är fö- reskrivet må sökas, äger kåranden in- stämna tvisten till den *rådhusrätt*, som är närmast den orten. *Finnes ej behörig domstol efter vad nu är sagt, må tvisten upptagas av rådhusrätten i fartygets hemort eller, om där ej är rådhusrätt, av den rådhusrätt, som är närmast.*

(Gällande lag:)

(Kungl. Maj:ts förslag:)

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

88 §.

(Lagrummet har upphört att gälla i följd av lag den 20 december 1946.)

89 §.

Om *rådstuvurätts* behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag gälla i tillämpliga delar vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat. Finnes ej *rådstuvurätt* å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, må åtal väckas vid den *rådstuvurätt*, som är närmast den orten.

86 §.

Om *rådhusrätts* behörighet att upptaga brottmål enligt denna lag gäller i tillämpliga delar vad angående laga domstol i brottmål i allmänhet är stadgat. Finnes ej *rådhusrätt* å ort, vid vars domstol den tilltalade enligt vad sålunda är föreskrivet har att svara, må åtal väckas vid den *rådhusrätt*, som är närmast den orten.

8 KAP.

Särskilda bestämmelser.

87 §.

Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna, att *vad enligt 18, 24, 26, 28, 41 och 42 §§ gäller till förmån för svensk sjöman skall tillämpas jämväl beträffande utländsk sjöman.*

(Jfr 42 §.)

88 §.

Närmare föreskrifter för de fall, där i denna lag omförmäld kostnad skall helt eller delvis bestridas av statsmedel, meddelas av Konungen.

90 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag och av lagen om semester finnas tillgängliga å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter, högst etthundra kronor.

89 §.

Befälhavaren skall tillse, att ett exemplar av denna lag och ett av lagen om semester finnas tillgängliga å fartyget. Åsidosätter han skyldighet, som nu sagts, straffes med böter, högst etthundra kronor.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1923.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

Genom denna lag upphäves sjömanslagen den 15 juni 1922 (nr 270).

Utan hinder av vad i 10 § första och andra styckena finnes stadgat må den, som i där omförmäld tjänst

(Gällande lag:)

Där i lag eller *särskild* författning förekommer hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelse i stället tillämpas.

(Kungl. Maj:ts förslag:)

vid tiden för lagens ikraftträdande användes i enlighet med äldre lag, fortfarande användas i samma tjänst.

Där i lag eller författning hänvisas till lagrum, som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

2) Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen.¹

Härigenom förordnas, att 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen skola, 36 och 287 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

(Nuvarande lydelse.)

34 §.

Befälhavaren vare pliktig att till sådant antal och *mot den betalning*, som av Konungen fastställes, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja. *Konungen äge ock, under förutsättning av ömsesidighet, förordna, att samma förbindelse skall äga rum i avseende å sjöfolk från annat land.*

36 §.

Skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn och *ansvar*, av styrmannen; maskindagboken föres, *likaledes* under befälhavarens tillsyn och *ansvar*, av *maskinisten*. Anteckningarna i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt; vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall — — — — — i dagboken.

(Föreslagen lydelse.)

34 §.

Befälhavaren vare pliktig att till sådant antal och *med rätt till den gottgörelse*, som av Konungen fastställes, till bestämelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsulerna att besörja, *eller som äger rätt till fri hemresa jämlikt 26 § sjömanslagen. Utan betalning vare befälhavaren pliktig medtaga urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman, så ock hans efterlämnade effekter, såvitt de utan olägenhet kunna medtagas.*

Konungen *äger* under förutsättning av ömsesidighet förordna, att *förpliktelse som i första stycket sägs skall gälla jämväl i avseende å befälhavare eller sjöman från annat land, hans aska eller efterlämnade effekter.*

36 §.

Skeppsdagboken föres av befälhavaren eller, under hans tillsyn, av styrmannen. Maskindagboken föres, under befälhavarens tillsyn, *antingen av maskinchefen eller, under dennes tillsyn, av maskinisten*. Anteckningarna i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för varje dygn och till sjöss för varje vakt; vad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

¹ Beträffande 34 och 295 §§, jfr SFS 1922:271.

(Nuvarande lydelse.)

(Föreslagen lydelse.)

287 §.

287 §.

Försummar befälhavare — — — — — fyra år.

Samma lag vare, där styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

Samma lag vare, där *maskinchef*, styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

295 §.

295 §.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga *sjöfolk*, straffes med böter.

Vägrar befälhavare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga *befälhavare eller sjöman, hans aska eller efterlämnade effekter*, straffes med böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

3) Förslag

till

Lag

om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

Härigenom förordnas som följer.

Konungen äger under förutsättning av ömsesidighet förordna, att tvist mellan befälhavaren å fartyg med hemort i annat land och besättningen angående tjänsteförhållandet icke må upptagas vid svensk domstol.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1953.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehaft sex i anledning av propositionen väckta motioner, nämligen

inom *första* kammaren

nr 492 av herrar *Björnberg* och *Arrhén*,

nr 493 av herrar *Uhlén* och *Bergman*,

nr 494 av herr *Åman* samt

inom *andra* kammaren

nr 624 av herrar *Svensson* i Göteborg och *Lindberg*,

nr 625 av herr *Hagård* och

nr 626 av herr *Dahlgren m. fl.*

Av motionerna är I: 492 likalydande med II: 625 och I: 493 med II: 624. Vad motionärerna hemställt återgives i det följande i samband med utskottets behandling av motsvarande delar av propositionen.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för de genom propositionen framlagda förslagen, ävensom i fråga om de skäl, motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden, får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas i det följande, hänvisa till propositionen och motionerna.

A. Inledning.

Den 23 februari 1864 utfärdades vårt lands första moderna sjölag. Den utgjorde en sammanfattning av bestämmelser rörande de viktigaste av de ämnen, som omedelbart hänförde sig till sjöfarten. Bland bestämmelserna funnos föreskrifter, som avhandlade sjöfolkets anställningsvillkor och tjänsteförhållanden i övrigt.

1864 års sjölag upphävdes genom sjölagen den 12 juni 1891. Också denna lag, som tillkom efter samverkan med Danmark och Norge, upptog stadganden om sjöfolkets arbetsförhållanden. Sjöfolkets sociala ställning blev genom lagen i åtskilliga hänseenden förbättrad.

Vid tiden för det första världskrigets slut överenskoms mellan Danmark, Norge och Sverige att samarbetet på sjörettens område skulle återupptagas för revision av den gällande sjölagstiftningen. Till detta samarbete anslöt sig sedermera även Finland. Från svensk sida deltog den s. k. sjölagskommittén. Samarbetet ledde bl. a. därtill, att de stadganden i 1891 års sjölag, som rörde besättningen samt befälhavarens tjänsteavtal och förhållande till besättningen, utbrötos ur sjölagen och sammanfördes till en särskild lag, benämnd »sjömanslag». De fyra ländernas sjömanslagar utfärdades, den svenska år 1922, de danska och norska år 1923 samt den finska år 1924. Lagarna voro i stort sett överensstämmande. Den nya lagstiftningen innebar ytterligare framsteg för sjöfolket på det sociala området.

Det är emellertid icke endast det nordiska samarbetet, som utövat inflytande på sjömanslagen. Det må erinras om ått Sverige genom att ansluta sig till Nationernas förbund inträdde såsom medlem i Internationella arbetsorganisationen i Genève. Denna organisation har vid olika tillfällen behandlat frågor angående sjöfolkets arbetsförhållanden och i anslutning därtill antagit konventioner i ämnet, vilka därefter underställts medlemsstaternas lagstiftande församlingar. Från svenskt håll har eftersträfvats att så långt möjligt ratificera dessa konventioner. Denna strävan har under årens lopp lett till en del ändringar i sjömanslagen. Sålunda infördes år 1925 föreskrifter om minimiålder för eldare och kollämpare ombord å fartygen (prop. nr 15/1925; r. skr. nr 39) och år 1934 tillkommo regler, som tillförsäkrade sjöfolket viss ersättning vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande (prop. nr 137/1934; r. skr. nr 216). I samband med tillkomsten av 1938 års sjöarbetstidslag upptogos slutligen bestämmelser om nattvila för minderåriga sjömän under sexton år (prop. nr 224/1938; r. skr. nr 304).

Från norskt håll framfördes vid slutet av 1930-talet förslag om nordisk samverkan för att utreda frågan om anslutning till tre av arbetsorganisationen antagna förslag till konventioner om sjömäns anställningsavtal och om hemförskaffning av sjömän samt angående redares förpliktelser, då sjöman drabbas av sjukdom, olycksfall eller döden. Bl. a. i anledning härav tillkallade dåvarande chefen för justitiedepartementet, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande, genom beslut den 2 april 1938 en särskild utredningsman att såsom sakkunnig utreda frågan om Sveriges anslutning till de tre konventionerna. Efter överläggningar med delegerade från Danmark, Finland och Norge framlade den sakkunnige (1938 års sjömanslagsutredning) den 27 april 1939 ett betänkande med förslag till vissa ändringar i sjömanslagen (SOU 1939: 21). Till följd av det andra världskrigets utbrott blev sjömanslagsutredningens förslag aldrig prövat av statsmakterna. Icke heller i Danmark eller Finland ledde förslaget till någon åtgärd. I Norge däremot lades förslaget till grund för lag om ändring i vissa delar av sjömanslagen, vilken lagändring trädde i kraft den 1 oktober 1939.

Kort tid efter det andra världskrigets slut uppkom ånyo frågan om ändringar i sjömanslagen. Den 18 januari 1946 tillkallade Kungl. Maj:t utredningsmän — 1946 års sjömanskommitté — för att verkställa utredning och avgiva förslag om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden. Enligt direktiven skulle därvid även sjömanslagen upptagas till revision. Härom anförde departementschefen, att utredningen borde skyndsamt överväga, huruvida det av 1938 års sjömanslagsutredning avgivna förslaget borde, utan att eventuellt nya förslag till ändringar avvaktades, underställas riksdagens prövning, ävensom att utredningen beträffande sjömanslagens bestämmelser i övrigt borde överväga möjligheten att för sjöfolket skapa större trygghet i anställningen. Vidare framhölls i direktiven, att enighet mellan de nordiska staterna borde eftersträvas i fråga om ändringar av lagen. Slutligen uttalades, att utredningen borde behandla frågan om Sveriges anslutning till de förslag till konventioner, vilka kunde komma att antagas av Internationella arbetsorganisationen vid en blivande konferens i Seattle år 1946, samt utarbета de förslag till ändringar i svensk lagstiftning, som kunde erfordras för sådan anslutning eller i samband därmed eljest kunde anses behövliga.

Hösten 1948 hölls i Rättvik efter inbjudan av den svenska regeringen en konferens mellan representanter för de fyra nordiska länderna, därvid frågor som ägde samband med sjömanslagens revision dryftades. Därefter hölls i april 1950 på inbjudan av den danska regeringen ett möte i Köpenhamn, där slutgiltiga överläggningar i ämnet ägde rum mellan en representant för envar av de fyra ländernas regeringar. Vid detta möte fastslogs inledningsvis att det, med hänsyn till de många ändringsförslag som framkommit, vore mest ändamålsenligt att utarbета utkast till en helt ny sjömanslag; härvid borde dock gällande lags uppställning i möjligaste mån följas. Vidare rådde enighet därom, att mötet icke skulle behandla de avsnitt av sjömanslagen, som upptaga ansvarsbestämmelser eller andra föreskrifter av offentligrättslig karaktär. Vid mötets slut förelåg ett av de fyra regeringsrepresentanterna

utarbetat utkast till ny sjömanslag i fyra parallelltexter. Utkasten voro i flertalet frågor överensstämmande, men i en del avseenden hade enighet om en gemensam linje icke uppnåtts.

Sedan det vid mötet i Köpenhamn utarbetade utkastet till ny sjömanslag jämte en kortfattad redogörelse för de föreslagna ändringarna i maj 1950 överlämnats till chefen för handelsdepartementet, blevo utkastet och redogörelsen i september samma år av denne tillställda sjömanskommittén för att beaktas vid och tjäna såsom ledning för kommitténs fortsatta arbete med sjömanslagens revision.

Kommittén har sedermera den 10 augusti 1951 avgivit betänkande (SOU 1951: 22) med förslag till

- 1) ny sjömanslag; samt
- 2) ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen.

Betänkandet är undertecknat av kommitténs nuvarande ledamöter, nämligen f. d. ordföranden i Landsorganisationen i Sverige A. Lindberg, tillika ordförande, ombudsmannen i Svenska sjöfolksförbundet E. Berggren, kommerserådet G. Böös, sjökaptenen D. Forssblad, direktören i Sveriges redareförening H. F. Reuterskiöld, ordföranden i sjöfolksförbundet, riksdagsmannen J. Svensson, ordföranden i Svenska maskinbefälsförbundet A. Söre och direktören i Sveriges fartygsbefälsförening N. H. Åkesson.

Kommitténs förslag är icke enhälligt. Särskilda yttranden ha på en rad punkter avgivits av kommittéledamöterna Böös, Forssblad och Reuterskiöld.

Över betänkandet ha yttranden avgivits av hovrätten för västra Sverige, socialstyrelsen, delegationen för det internationella socialpolitiska samarbetet, medicinalstyrelsen, statskontoret, kommerskollegium, Stockholms rådhusrätt, Sveriges fartygsbefälsförening, Inrikesjöfartens befälsförening, Sveriges radiotelegrafistförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewartsföreningen, Landsorganisationen i Sverige, Sveriges redareförening, Kanalflottans rederiförening, Sveriges segelfartygsförening och Svenska arbetsgivareföreningen. Vid kommerskollegii yttrande ha fogats utlåtanden från sjömanshusen i riket. Till arbetsgivareföreningens yttrande ha fogats utlåtanden från sågverksförbundet, Norrlands stuvareförbund och Stockholms Transport- & Bogseringsaktiebolag. Vidare har chefen för utrikesdepartementets arvs- och ersättningsbyrå överlämnat en promemoria i ämnet. Vid denna ha fogats utlåtanden från beskickningarna i Helsingfors, Mexiko och Rio de Janeiro samt från generalkonsulaten i London, New York och San Francisco.

På grundval av sjömanskommitténs förslag ha inom handelsdepartementet upprättats förslag dels till ny sjömanslag och dels till lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen. Vidare har med anledning av en mellan Sverige och Storbritannien ingången konsularkonvention inom departementet utarbetats förslag till lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

B. Propositionens huvudsakliga innehåll.

Det genom propositionen framlagda förslaget till sjömanslag bygger i huvudsak på gällande sjömanslag. Förslaget upptager emellertid åtskilliga ändringar och jämkningar, huvudsakligen ägnade att förbättra sjöfolkets anställningsvillkor och sociala förmåner.

Sålunda föreslås, att nuvarande regler om befälhavares och sjömans rätt att åtnjuta skadestånd vid kontraktsstridigt avsked förenklas. En tillämpning av de förenklade reglerna skulle i övervägande antalet fall medföra, att sjöfolket får en mera tillfredsställande gottgörelse än för närvarande (3 och 34 §§).

I förslaget upptages en ny bestämmelse av innehåll att om sjöman, vilkens anställning varat sex månader, blir uppsagd från tjänst å fartyg med minst tio mans besättning, sjömannen äger påkalla samråd angående uppsägningen inom en nämnd, bestående av befälhavaren som ordförande och två ledamöter ur besättningen (14 §). Vidare förordas att den befälhavaren enligt gällande lag tillkommande rätten att ålägga sjöman disciplinstraff skall överflyttas på en nämnd med sådan sammansättning som nyss sagts (64 §).

I fråga om de sociala förmånerna må nämnas att förslaget innehåller ett nytt stadgande, enligt vilket svensk ombordanställd under vissa förutsättningar äger rätt att efter två års tjänstgöring i främmande fartyg erhålla fri resa till Sverige på redarens och statens gemensamma bekostnad (7 och 26 §§). Härjämte upptager förslaget den nyheten, att om svensk ombordanställd avlider medan han är i redarens tjänst eller ännu vårdas på dennes bekostnad, den ombordanställdes efterlevande hustru eller barn under sexton år bli berättigade till understöd, motsvarande en månadslön (7 och 24 §§).

Vidare ha nu utgående förmåner vid sjukdom i åtskilliga hänseenden utvidgats. Jämlikt gällande lag är sjöman, som avskedas på grund av sjukdom eller skada, berättigad till sjuklön under viss tid efter tjänsteförhållandets upphörande. Enligt förslaget äger i princip varje sjöman, vilken vid avgången från tjänsten är arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada, rätt till sådan lön. Dessutom har den tid, under vilken sjöman av manskapsgraden erhåller sjuklön, i förslaget förlängts från en till två månader, såvitt angår utrikes fart (18 §). I fråga om ombordanställdes rätt till sjukvård på redarens bekostnad gäller för närvarande bl. a., att denna förmån icke må krävas av ombordanställd, som lämnar tjänsten på egen begäran eller blir avskedad för det han i något väsentligt avseende åsidosatt vad enligt tjänstevtalet åligger honom. Förslaget upptager såsom huvudregel, att ombordanställd, som vid avgången från tjänsten är sjuk eller skadad, skall äga rätt till fri sjukvård under närmare angiven tid, oberoende av anledningen till att han lämnat tjänsten (7 och 28 §§). Slutligen må framhållas att enligt förslaget rätten till sjuklön och sjukvård icke, såsom för närvarande, går förlorad, om sjukdomen är könssjukdom (4, 18 och 28 §§).

De i förslaget till lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen upptagna ändringarna äro i huvudsak att anse såsom följdändringar.

I den föreslagna lagen om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg stadgas, att Konungen under förutsättning av ömsesidighet äger förordna, att tvist mellan befälhavaren å fartyg med hemort i annat land och besättningen angående tjänsteförhållandet icke må upptagas vid svensk domstol. Stadgandet ansluter sig till föreskriften i 43 § sjömanslagen, att tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen på svenskt fartyg icke får dragas inför utländsk myndighet, och har tillkommit närmast i anledning av den nya svensk-brittiska konsularkonventionen (jfr prop. 169/1952).

Den nya lagstiftningen föreslås träda i kraft den 1 januari 1953.

C. Allmänna synpunkter.

Sjömanskommitténs betänkande.

Kommittén har i sitt förslag inarbetat de av 1938 års sjömanslagsutredning förordade ändringarna. Kommittén har därvid företagit en del jämförelser, huvudsakligen till sjöfolkets förmån.

Vad angår den förut nämnda sjöfartskonferensen i Seattle år 1946 må erinras därom, att Internationella arbetsorganisationen då antog förslag till nio konventioner på sjöfartens område. Av dem beröra två sjömanslagen, nämligen konventionen (nr 70) angående social trygghet för sjömän samt konventionen (nr 76) angående hyror, arbetstid och bemanning å fartyg. Genom proposition nr 321/1947 anhöll Kungl. Maj:t om riksdagens yttrande angående bl. a. dessa båda konventioner. I skrivelse nr 477 sade sig riksdagen anse, att med avgörandet av frågan om konventionernas ratificering borde, såsom i propositionen uttalats, tills vidare anstå. Riksdagen tillfogade emellertid, att i det fortsatta lagstiftningsarbetet borde eftersträvas att skapa sådana bestämmelser att konventionerna efter hand skulle kunna ratificeras. Konventionen nr 76 behandlades ånyo å en konferens, som hölls med arbetsorganisationen år 1949 i Genève. Där beslöts att konventionen skulle ändras i vissa avseenden och i stället antogs en reviderad konvention (nr 93) angående hyror, arbetstid och bemanning. Även denna konvention har förelagts riksdagen för prövning av ratifikationsfrågan (se prop. nr 207/1950 och r. skr. 238). Det befanns emellertid, att förutsättningarna för en svensk ratificering fortfarande icke förelågo.

Beträffande Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för sjömän framhåller sjömanskommittén, att beröringspunkter föreligga mellan konventionen och sjömanslagen bl. a. i fråga om de föreskrifter, som tillförsäkra de ombordanställda särskilda förmåner, då de till följd av oavsiktligen ådragen sjukdom eller skada kvarlämnas utomlands. Enligt konventionen skall sjöman i sådant fall vara berättigad *dels* till sjukvård tills han

blivit återställd eller dessförinnan hemsänts, *dels* till kost och logi tills det är möjligt för honom att erhålla passande arbete eller han dessförinnan hemsänts *och dels* till full hyra under viss tid, vilken i närmare angivna fall icke må understiga 12 veckor. Sjömanslagens bestämmelser äro i jämförelse härmed i åtskilliga hänseenden avsevärt mindre förmånliga för de ombordanställda. Kommittén framhåller, att den eftersträvat att avpassa sitt förslag efter konventionens föreskrifter, men att kommittén icke funnit möjligt att bringa förslaget helt i överensstämmelse med konventionen. Såsom huvudsakligt skäl härför andrager kommittén, att sjöfolket i så fall skulle komma i en alltför gynnsam ställning i förhållande till andra arbetstagare. Sålunda har kommittén icke velat föreslå, att den tid, under vilken en i utlandet kvarlämnad sjöman äger på redarens bekostnad åtnjuta sjukvård, skall utsträckas utöver nu gällande 12 veckor. I anslutning härtill framhåller emellertid kommittén, att frågan om obligatorisk sjukförsäkring för sjöfolk utreddes av kommittén och att det vore sannolikt att denna utredning skulle utmyнна i förslag, som skulle komma att ytterligare närma svensk lagstiftning på detta område till konventionen. Vidare omtalar kommittén, att den icke ansett sig böra föreslå, att hyran till en i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman skall kunna utgå under längre tid än två månader från tjänsteförhållandets upphörande.

I fråga om Genèvekonventionen nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning å fartyg (Seattlekonventionen nr 76) erinrar kommittén därom, att konventionen, såvitt angår sjömanslagen, har betydelse beträffande bestämmelserna i 10 § om nattvila för minderåriga, ävensom att en jämförelse mellan konventionens och sjömanslagens bestämmelser härutinnan visar, att konventionen icke kan ratificeras förrän lagen ändrats. Kommittén har emellertid utformat hithörande bestämmelser så, att i detta avseende hinder för ratifikation icke längre föreligger.

Vidare lämnar kommittén en redogörelse för de överläggningar i ämnet, som förekommit mellan de nordiska länderna. Av redogörelsen framgår att det gemensamma målet varit att försöka få så likalydande lagar som möjligt. En granskning av de fyra ländernas Köpenhamns-utkast giver också vid handen, att de föreslagna lagtexterna i huvudsak äro överensstämmande, men att ej så fåtaliga skiljaktigheter finnas såväl i mindre väsentliga hänseenden som i frågor av större vikt. En jämförelse mellan det svenska Köpenhamns-utkastet och sjömanskommitténs förslag visar, att kommittén i stort sett följt utkastet. Kommittén har dock i en del betydelsefulla avseenden föreslagit jämkningar och tillägg.

De av sjömanskommittén föreslagna ändringarna äro så gott som undantagslöst till fördel för de ombordanställda. Kommittén har uppenbarligen strävat efter att skapa lagregler, som äro ägnade att för sjöfolket öka tryggheten i anställningen.

Kommittéledamoten *Böös* har i sitt särskilda yttrande framhållit angelägenheten av att den nordiska gemenskapen upprätthålles på förevarande rättsområde och anser det vara önskvärt att ytterligare försök till samman-

jämkning av de skilda nordiska förslagen göres, innan slutgiltiga lagstiftningsåtgärder vidtagas. Böös tillägger, att det synes honom som om det danska förslaget, vilket i flertalet punkter ansluter sig till Köpenhamnsutkastet, är bäst ägnat att tagas till rättesnöre i sådana avseenden där ej rent nationella skiljaktigheter möjligen olikheter.

I sitt gemensamma särskilda yttrande erinra kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* inledningsvis därom, att kommittén i ett flertal frågor — däribland de flesta av betydelsefull natur — icke kunnat enas, vilket medfört att kommittén i dessa frågor stannat för majoritetsbeslut. Innebörden av dessa beslut får ses mot bakgrunden av att de ombordanställda haft fyra representanter i kommittén, medan rederinäringen haft endast två. Enligt de båda reservanternas mening skulle, därest intressegrupperna företräts av lika antal representanter, majoritet inom kommittén icke ha förelegat för åtskilliga av de förslag, vilka nu formellt framstå såsom kommitténs förslag.

I försättningen av sitt yttrande anföra *Forssblad* och *Reuterskiöld*, att redan gällande sjömanslag upptager föreskrifter av den art, att deras skälighet måste ifrågasättas — detta gäller framförallt övervältrandet av det ekonomiska ansvaret på redaren i fall, då detta enligt *Forssblads* och *Reuterskiölds* mening rimligen borde ha burits av den ombordanställda eller staten. Särskilt redarens långvariga vårdnadsplikt mot sjuka sjömän vilar på synnerligen lösa grunder. Under tider, då tjänsteförhållandet till sjöss hade annan karaktär, fanns måhända visst fog för att låta arbetsgivaren betala sjukvårdskostnaderna för sjöfolket, men i dagens läge äro förhållandena annorlunda. Sjöfolket har nu i de flesta hänseenden uppnått likvärdiga — i flera fall bättre — förmåner än arbetstagaren i land. Eftersom sjöfolkets organisationer strävat efter detta, borde de också taga den konsekvensen, att likställighet åvägbringas i lagstiftningshänseende även beträffande sådana sociala förmåner, där sjömännen nu ha företräde. Avvikelser från denna princip höra få ske endast i de enstaka fall, där sjöfartens säregna natur därtill föranleder. Det synes därför obilligt att redaren, då sådant fall ej är för handen, skall genom lagstiftning ställas i ett säriläge i förhållande till andra arbetsgivare. Slutligen anse reservanterna, att det ej går att bortse från de ekonomiska följderna för sjöfartsnäringen, vilken redan nu är överhövan belastad med lagar och förordningar av skilda slag, något som i tider av nedåtgående konjunkturer måste leda till ett försämrat konkurrensiläge med ty åtföljande uppläggnings av fartyg och arbetslöshet bland sjöfolket.

Remissinstanserna.

De över sjömanskommitténs förslag hörda myndigheterna och organisationerna tillstyrka i allmänhet, att förslaget lägges till grund för en ny sjömanslag. I de hänseenden, som beröras av de utav herr Böös samt herrar *Forssblad* och *Reuterskiöld* anmälda skiljaktiga uppfattningarna, bryta sig emellertid också i remissvaren meningarna starkt.

I fråga om *Seattlekonventionen* nr 70 om social trygghet för sjömän fastslå *socialpolitiska delegationen*, *sjöfolksförbundet* och *landsorganisationen*, att kommittén icke utformat bestämmelserna om rätt till sjuklön och sjukvård på sådant sätt, att denna konvention kan ratificeras. *Sjöfolksförbundet* säger sig förutsätta att, om konventionen blir ratificerad i sådan utsträckning att den träder i kraft, även den svenska lagstiftningen bringas i överensstämmelse med konventionens stadganden i förevarande hänseenden, så att jämväl Sverige kan ratificera densamma.

Landsorganisationen beklagar, att kommittén icke funnit möjligt att i fråga om sjukvård och lön till utomlands kvarlämnad sjöman bringa förslaget i överensstämmelse med konventionen; dock tillägges att, eftersom förslaget i denna del biträts av de ombordanställdas representanter i kommittén, *landsorganisationen* icke för sin del vill yrka sådan ändring att omedelbar ratifikation möjliggöres. *Landsorganisationen* understryker emellertid *sjöfolksförbundets* uttalande i saken.

Beträffande *Genevekonventionen* nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning å fartyg anmärker *socialpolitiska delegationen*, att ett antagande av kommitténs förslag i fråga om nattvila för minderåriga visserligen skulle medföra att ett hinder för ratificering av konventionen bortföle, men att densamma ändock icke torde kunna ratificeras eftersom den upptager bestämmelser om viss minimilön för matros; i Sverige gäller ju den grundsatsen att lagstiftning på löneområdet icke bör ske. *Delegationen* omtalar i detta sammanhang, att fråga väckts om att ur konventionen utbryta de bestämmelser som röra minimilönerna. Enligt *delegationens* mening skulle, om en sådan utbrytning sker, hinder ej längre föreligga att ratificera konventionen.

Landsorganisationen är däremot av den åsikten, att Sverige efter antagandet av kommitténs förslag om nattvila för minderåriga omedelbart kan ratificera konventionen; ratifikation kan ju ske jämväl på grundval av kollektivavtal och de svenska kollektivavtalen tillförsäkra matroserna en omkring dubbelt så hög minimilön som konventionen.

I fråga om det *nordiska samarbetet* understryka *rådhusrätten* och *redareföreningen* samt *sjömanshusen i Kalmar* och *Strömstad* angelägenheten av att de nordiska ländernas sjömanslagar bringas i största möjliga inbördes överensstämmelse med varandra samt anse därför att ytterligare försök till sammanjämkningar böra göras, innan den nya sjömanslagen slutgiltigt antages.

Även *hovrätten* finner det vara av vikt, att överensstämmelse nås mellan de nordiska länderna.

Kommerskollegium har samma uppfattning men anför, att — med hänsyn till vad som är för kollegium känt beträffande frågans behandling på andra håll och det framskridna stadium på vilket saken befinner sig — kollegium icke funnit sig böra förorda ytterligare försök till sammanjämkning.

Socialstyrelsen anser, att hinder icke i och för sig möter mot att de nordiska länderna i vissa avseenden gå utöver den gemensamma ramen; eljest

skulle det resultat, varom enighet skulle kunna nås, komma att bestämmas av den stat, som följer den mest restriktiva linjen. Enligt styrelsens mening bör sålunda, därest omständigheterna i ett visst fall skapa bärande motiv för avvikelse från den gemensamma normen, ingen av staterna känna sig bunden därvid.

Beträffande de i förslaget upptagna bestämmelser, som syfta till säkrare anställningsvillkor samt till utvidgade sociala förmåner för sjöfolket, anläggas olika synpunkter av remissinstanserna. De ombordanställdas organisationer godtaga sålunda i huvudsak ifrågasvarande bestämmelser, under det att arbetsgivarorganisationerna i stort sett ställa sig avvisande. De hörda myndigheterna biträda förslaget på en del punkter men avstyrka detsamma i andra hänseenden.

Redareföreningen framhåller, att gällande sjömanslag i flera hänseenden är betungande för rederinäringen och att denna näring därför ofta framfört yrkanden om lättnader i vissa sjömanslagens långtgående föreskrifter, därvid åberopats bl. a. att näringarna i land icke genom lagstiftning ålagts motsvarande förpliktelser. Föreningen anför vidare, att det visserligen bör erkännas att förhållandena inom yrkena till lands och sjöss vid tillkomsten av den maritima sociallagstiftningen i mångt och mycket voro olikartade, men att det icke kan bestridas att dessa olikheter undan för undan utjämnats, beroende framförallt på den oerhörda utvecklingen inom fartygsteknikens område. Sålunda har sjömännens arbete ombord i hög grad underlättats, varjämte bostadsförhållandena och de sanitära anordningarna på fartygen snabbt förbättrats. Enligt föreningens uppfattning intaga de svenska fartygen härutinnan en ledande ställning. Sammanfattningsvis anför föreningen, att sjöfolket numera icke står tillbaka för arbetstagarna i land, då det gäller sociala förhållanden, och att sjöfolket i flera avseenden har betydande fördelar, som icke tillkomma nämnda arbetstagare. På grund härav ifrågasätter föreningen, om det verkligen kan vara riktigt att lagstiftningsvägen fastställa nya förmåner, som sakna motsvarighet då det gäller arbetstagaren i land. Enligt föreningens mening äro undantagsstadganden berättigade endast i sådana fall där sjöfartens särskilda förhållanden motiverar särslagstiftning. I samband därmed vänder sig föreningen mot strävandena att lagfästa genom enskilda kollektivavtal överenskomna förmåner. Föreningen framhåller, att villkoren i dessa avtal i hög grad äro konjunkturbetonade och därför icke böra fastläsas i lag, något som under dåliga konjunkturer verkar särskilt hämmande på näringens förmåga att hålla fartygen i gång och därmed trygga sysselsättningen för sjöfolket.

Rådhusrätten uttalar såsom sin mening, att då det gäller att tillförsäkra sjöfolket särskilda förmåner av ekonomisk innebörd, vilka sakna motsvarighet i den allmänna sociallagstiftningen i fråga om yrkesverksamhet utom sjöfartens område, man icke bör gå längre än som kan anses klart motiverat av de särskilda betingelser, under vilka sjöfartsnäringens folk arbetar. Rådhusrätten tillägger, att i de fall då sådana hänsyn nödvändiggöra särregler för sjöfolk frågan om vem som skall ekonomiskt belastas därav bör

lösas på ett sådant sätt, att sjöfartsnäringsen icke i strid mot allmänt hylade rättsprinciper ställes i ett ogynnsammare läge än andra näringar. Enligt rådhusrättens mening kan avsteg från denna princip godtagas endast i sådana fall då med fog kan göras gällande, att kostnaden för sjöfolkets särskilda förmåner bör likställas med sådana allmänna kostnader i redcriets verksamhet, vartill hänsyn vanligen tages vid beräklandet av frakterna. Slutligen anför rådhusrätten, att lagstiftaren bör vara särskilt återhållsam, när det gäller sådana sociala undantagsförmåner, som ännu icke vunnit allmänt insteg i sjömanslagstiftningen i konkurrentländerna.

Även *hovrätten* understryker vikten av att icke låta de särregler, som kunna vara motiverade med hänsyn till sjöfartsnäringsens egenart, sträcka sig längre än som betingas av sjömannens speciella arbets- och övriga levnadsförhållanden. Hovrätten framhåller, att man sålunda bör undvika att lagstifta på det område, som avser rena löneförhållanden och som plägar regleras medelst överenskommelser mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Socialstyrelsen påpekar, att varken gällande sjömanslag eller kommitténs förslag till ny sjömanslag innehåller någon bestämmelse, som begränsar lagens tillämplighet till vissa fartyg och att lagen sålunda är avsedd att tillämpas på både in- och utrikesfart, kust- och insjöfart, fraktfart och passagerarefart, bogsering, isbrytning, bärgnings- och dykeriföretag, fiske och annan sjöfart i förvärvsavsikt. Härav följer att lagen har ganska stor räckvidd vid sidan av storsjöfarten, som man eljest gärna har i blickpunkten och som av kommitténs sammansättning att döma blivit främst beaktad vid kommittéarbetet. Enligt styrelsens mening är det utan vidare klart, att en lag, som avpassats efter storsjöfartens förhållanden, icke i allo kan vara så lätt att tillämpa beträffande inrikesfarten, vilken i många fall är mycket lokalt betonad och därigenom står i nära samband med näringarna i land. Styrelsen påpekar, att omständigheterna till och med kunna vara sådana, att arbetstagare inom samma företag icke äro berättigade till samma förmåner. Sålunda gälla exempelvis sjömanslagens bestämmelser om sjukförmåner för den arbetare, som tjänstgör å en företaget tillhörig hamnbåt, under det att den arbetare i företaget, som tjänstgör i land, får nöja sig med de förmåner hans organisation lyckas genomdriva avtalsvägen. Sammanfattningsvis anför styrelsen, att det i fråga om sjömanslagens tillämpning kunde finnas visst fog för en differentiering mellan storsjöfart och sjöfart under väsentligen andra förhållanden. Styrelsen säger sig emellertid icke ha något yrkande på denna punkt till följd av de uppenbara svårigheterna att åstadkomma en tillfredsställande gränsdragning, även om det måhända kunde ligga närmast till hands att skilja mellan inrikes- och utrikesfart. Mot en uppdelning på inrikes- och utrikesfart kan enligt styrelsens mening invändas att den i så måtto skulle kunna leda till orättvisa resultat, som att tjänstgöringsförhållandena på inrikes trader i vissa fall torde få anses jämförbara med exempelvis dem på linjer i utländsk östersjöfart.

Departementschefen.

Sedan århundraden har svensk sjölagstiftning upptagit bestämmelser, som reglera sjöfolkets anställningsvillkor och övriga tjänsteförhållanden. Enligt dessa bestämmelser, vilka alltsedan år 1923 äro sammanförda i sjömanslagen, har det bl. a. ålegat redaren att i olika avseenden sörja för de anställdas välfärd. Ofta är det vanskligt att finna någon allmängiltig rättsgrund för denna redarens skyldighet. Omfånget av hans förpliktelser synes vanligen ha bestämts av hänsyn till billighet och skälighet samt till sjömansyrkets egenart.

Med hänsyn till att den nordiska sjömanslagstiftningen sedan gammalt vilar på gemensam grund är det givetvis angeläget att så långt möjligt här upprätthålla den nordiska enigheten. Därmed är emellertid icke sagt att de fyra lagarna skola vara likalydande. Sålunda må erinras om att redan gällande sjömanslagar skilja sig från varandra på flera punkter. En av anledningarna härtill är, att de nordiska ländernas offentlighetsrättsliga stadganden och ansvarsbestämmelser icke överensstämma. Vidare ha skilda allmänsociala rättsregler bidragit till att sjömanslagarna icke fått samma innehåll. Även skiftande geografiska förhållanden ha medverkat härtill. Det är huvudsakligen nu nämnda omständigheter som medfört, att de fyra Köpenhamns-utkasten skilja sig från varandra i åtskilliga avseenden, ävensom att det svenska kommittéförslaget och de slutgiltiga förslag till ny sjömanslag, vilka i Danmark och Norge under våren 1951 överlämnats till vederbörande departementschefer, avvika från varandra. Det må emellertid framhållas, att de nordiska överläggningarna trots allt lett till att en hel del skiljaktigheter länderna emellan undanröjts. I betraktande av omständigheterna framstår det som föga sannolikt att ytterligare sammanjämningsförsök skulle leda till större resultat. Härtill kommer att nya förhandlingar skulle uppskjuta det slutliga avgörandet på obestämd tid, vilket — såsom kommerskollegium antytt — icke kan anses önskvärt. Tillräckliga skäl kunna därför ej anses föreligga att från svenskt håll taga initiativ till nya nordiska överläggningar. Detta utesluter självfallet icke att vid den nya lagens utformning största hänsyn tages till önskemålet att den nordiska sjömanslagstiftningen blir så enhetlig som möjligt.

I frågan om Sveriges anslutning till Seattlekonventionen nr 70 har kommittén, såsom förut omtalats, icke ansett sig böra föreslå att de förmåner, som enligt gällande sjömanslag tillkomma sjuk eller skadad sjöman, skulle utvidgas i sådan mån att ratificering av konventionen bleve möjlig. Yrkande i denna riktning har ej heller framställts av någon av remissinstanserna. I likhet med kommittén finner jag att, därest konventionens föreskrifter i förevarande hänseende överfördes till sjömanslagen, sjöfolket skulle komma i en mera gynnsam ställning i förhållande till de enskilda arbetstagarna i land än som kan anses tillrådligt. Det må även framhållas att icke heller de

övriga nordiska ländernas lagförslag upptaga sådana regler att ratifikation av konventionen kan ske. Denna konvention torde alltså för närvarande icke böra ratificeras.

Beträffande Genèvekonventionen nr 93, med vilken sjömanslagen har en beröringspunkt såvitt angår nattvila för minderåriga sjömän, har, såsom tidigare omnämnts, kommittén föreslagit sådana bestämmelser att sjömanslagen icke längre skulle komma att strida mot konventionen. Landsorganisationen har i anslutning härtill såsom sin mening uttalat, att hinder ej längre skulle föreligga för en ratifikation. Emellertid kvarstå i konventionen föreskrifter om viss minimilön för matrosar och dessa föreskrifter måste anses lägga hinder i vägen för en svensk anslutning till konventionen. Härtinnan må hänvisas till vad som anförts i prop. nr 207/1950.

Då det gäller att allmänt bedöma i vilken mån kommittéförslaget bör läggas till grund för en ny sjömanslag, är det slående, hur starkt meningarna bryta sig angående lämpligheten eller skäligheten av att lagstiftningsvägen utvidga sjöfolkets sociala förmåner. Otvivelaktigt äro åtskilliga frågor synnerligen svårbedömliga och lösningen av dem fordrar en ingående prövning.

Till en början är det uppenbart att hänsyn måste tagas till de internationella konkurrensförhållandena inom sjöfarten. Vid en revision av sjömanslagen måste därför tillses att sådana ekonomiska bördor icke läggas på sjöfartsnäringen att denna får svårt att hävda sig mot sjöfarten i andra länder. I dylikt fall skulle säkerligen menliga återverkningar uppstå för näringslivet i dess helhet och för sjömännen själva. Emellertid är det ur nu nämnda synpunkter också av vikt, att sjöfolkets berättigade krav på ökad trygghet i anställningen bli tillgodosedda. Eljest kan nämligen inträffa att rekryteringsförhållandena, vilka redan nu äro svåra att bemästra, bli så vanskliga att den svenska sjöfartsnäringen icke kan få yrkeskunnigt folk.

Från flera håll har framhållits att det icke är riktigt att tillerkänna sjöfolket större förmåner än de som gälla för arbetstagarna i land, såvida icke sjömansyrkets särart föranleder därtill. Samtidigt har, framförallt från redarnas sida, gjorts gällande, att den senare tidens utveckling på ifrågasvarande område medfört att den tidigare skillnaden mellan sjömannens och andra arbetstagers arbetsförhållanden så gott som försvunnit. Jag vill ingalunda förneka, att sjömannen av i dag har en i många hänseenden minst lika förmånlig ställning som arbetstagaren i land, men å andra sidan är det uppenbart — åtminstone i fråga om den utrikes sjöfarten — att sjömannens arbets- och levnadsförhållanden fortfarande äro vitt skilda från övriga arbetstagers. Sjömansyrket är hårt och krävande. Livet ombord i fartygen är vanligen enformigt och sjömannens möjligheter till avkoppling äro förhållandevis begränsade. Han lever oftast långt från sitt hemland och skild från sin familj. Särskilt påfrestande är hans belägenhet, om han drabbas av sjukdom eller olycksfall. I anslutning härtill må framhållas att sjömannen under sina sjöresor och besök i olika hamnar på ett helt annat sätt än arbetstagaren i land är utsatt för risken att ådraga sig sjukdom. Under

senare år har erfarenheten visat, att tillströmningen till sjömansbanan visserligen är tillfredsställande, men också att årligen omkring hälften av sjömanskåren avgår. Härav kan dragas den slutsatsen, att sjömansyrket väl lockar den manliga ungdomen men i förvånansvärt ringa utsträckning förmår kvarhålla nybörjarna i yrket. Denna utveckling är icke till fördel för den svenska handelsflottan. Det framgår bäst av det förhållandet att för närvarande besättningarna å svenska fartyg till icke mindre än 25 procent utgöras av utlänningar. Enligt min uppfattning är det sannolikt, att en förbättring av sjöfolkets anställningsvillkor skulle åtminstone i viss mån underlätta rekryteringen till sjöss. Med hänvisning till det sagda synes det mig med fog kunna hävdas att sjömansyrket alltjämt uppvisar sådana särdrag att det är naturligt att tillerkänna sjöfolket förmåner som icke alltid åtnjutas av de enskilda arbetstagarna i land.

En ofta återkommande invändning mot bestämmelserna i kommittéföreläggandet är den, att föreskriften i fråga avser ett spørsmål, som lämpligen icke bör avhandlas i lag utan överlämnas till parterna att av dem lösas genom avtal. Denna invändning kan synas ha fog för sig. Frånsett utövarna av hembiträdesyrket gäller i huvudsak efter legostadgans upphävande för de enskilda arbetstagarna i land den grundsatsen, att anställningsvillkoren skola bestämmas genom frivilliga avtal och sålunda icke genom föreskrifter i lag. Emellertid har denna grundsats aldrig godtagits såvitt angår sjömansyrket. Mig veterligt har icke gjorts gällande att åt parterna inom sjöfartsnäringen borde överlåtas att helt efter eget skön bestämma anställningsvillkoren. Ej heller torde beträffande sjöfolkets arbetsavtal tidigare ha ifrågasatts att begränsa det område, inom vilket sjömanslagen bör vara tillämplig, i vidare mån än att lagen sagts icke böra upptaga bestämmelser av lönereglerande natur. I det hela har, såsom inledningsvis antytts, lagens räckvidd kommit att bestämmas av billighets- och lämplighetsskäl. Det må i detta sammanhang understrykas att sjömanslagens föreskrifter ingalunda uteslutande äro till sjöfolkets förmån. Sjömännen få även underkasta sig regler, som äro till deras nackdel och sakna motsvarighet för arbetstagarna i land.

Hittills framförda synpunkter äga sin giltighet huvudsakligen i fråga om den större utrikes sjöfarten. Såsom socialstyrelsen påpekar, förhåller det sig emellertid otvivelaktigt så, att den mindre sjöfarten och då framförallt den inrikes farten arbetar under andra betingelser. Beträffande vår inrikes sjöfart äro förhållandena i mångt och mycket desamma som för näringslivet i övrigt. Här föreligga obestriddligen i och för sig vägande skäl för att inskränka lagens tillämplighetsområde och sålunda överlämna till parterna att avtalsvägen bestämma anställningsvillkoren. I likhet med socialstyrelsen finner jag det emellertid ytterst vanskligt att åstadkomma en tillfredsställande gränsdragning mellan den sjöfart som skulle omfattas av sjömanslagen och den som skulle lämnas utanför. Ett särskiljande av den mindre sjöfarten skulle vidare innebära en stark brytning med hittillsvarande svensk och nordisk lagstiftningstradition. I så måtto synes det emellertid möjligt att beakta den mindre sjöfartens särilage som hänsyn

därtill kan föranleda till varsamhet på punkter som ha särskilt stor betydelse just för denna sjöfart.

Det av sjömanskommittén framlagda förslaget till ny sjömanslag och till vissa ändringar av sjölagen synes i stort sett uppfylla de krav, som enligt nu anförda synpunkter böra ställas på en lagstiftning om sjöfolkets anställningsvillkor och övriga sociala förhållanden. I vissa hänseenden torde dock förslaget gå längre än som kan anses lämpligt och bör därför underkastas motsvarande jämkningar.

Motionerna I: 492 och II: 625.

I motionerna anföres att förslaget till sjömanslag i väsentliga avseenden avviker från det s. k. Köpenhamns-utkastet, som tillkommit efter gemensamma nordiska överläggningar. Det förefaller motionärerna som om det nordiska samarbetet på sjömanslagstiftningens område vore på väg att brytas. Detta skulle enligt motionärernas mening medföra vissa rent praktiska olägenheter och även i någon mån kunna påverka konkurrensförhållandena. Med hänsyn härtill skulle det vara till fördel för sakfrågornas avgörande, om en ny utredning med sikte på det nordiska samarbetet komme till stånd innan det slutliga avgörandet fattades. Motionärerna hemställa därför, att riksdagen med avslag på propositionen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära, att Kungl. Maj:t ville i samarbete med de nordiska grannländerna utarbeta nytt förslag till sjömanslag m. m. och sedermera förelägga detsamma riksdagen.

Motionärerna understryka vidare, att den föreslagna lagstiftningen kommer att medföra ekonomiskt betungande konsekvenser för den svenska redelinäringen vid en tidpunkt, då konjunkturerna för densamma tendera att bli mindre gynnsamma än tidigare. Beklagligt är också, att sjömanskommittén varit splittrad i bedömandet av viktiga frågor på grund av sin sammansättning. Härigenom har kommitténs prövning i viss mån blivit ensidig.

I motionerna beklagas även att Kungl. Maj:t funnit anledning att i detalj lagstifta på ett område av arbetslivet, där man — trots de speciella svårigheterna på just detta område — dock med förtroende kunnat uppdraga åt arbetsmarknadens parter att avtalsvägen nå fram till reglering av en del utav de detaljfrågor som avses bli reglerade i lagen. De risker för tvister och feltolkningar som detaljlagstiftning lätt för med sig hade därigenom kunnat undvikas till fördel för samarbetet och samförståndet på denna del av arbetsmarknaden.

Slutligen anföra motionärerna, att de nya förmånerna torde ha tillkommit i syfte att säkerställa rekryteringen av de ombordanställda. Denna strävan synes dock på en del punkter ha lett till förslag om förmåner, som i viss grad kunna missbrukas. Förslaget innebär emellertid i en rad avseenden väsentliga förbättringar i sjöfolkets sociala förhållanden, vilket hälsas med tillfredsställelse.

Motionen II: 626.

Motionärerna anföra att förslaget till sjömanslag utformats så, att varken Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för sjömän eller Genèvekonventionen nr 93 om hyror, arbetstid och bemanning å fartyg kunna ratificeras. Enligt motionärernas mening ha de svenska sjömännen rätteligen kunnat vänta, att sjömanslagen får sådan avfattning att ratifikation kan ske.

Utskottet.

I likhet med departementschefen finner utskottet det vara av vikt, att den nordiska sjömanslagstiftningen såvitt möjligt blir enhetlig. Av propositionen framgår också att de nu framlagda förslagen tillkommit efter ingående överläggningar mellan representanter för de nordiska länderna. Ehuru överläggningarna ledde till enighet i flertalet frågor, kunde full överensstämmelse länderna emellan icke uppnås. I propositionen har sjömanslagen utformats i nära anslutning till det svenska Köpenhamns-utkastet. Utskottet delar departementschefens uppfattning, att förnyade nordiska överläggningar icke skulle komma att leda till att de fyra länderna enade sig om en likalydande sjömanslag. Även om rättsuppfattningen inom länderna i stort sett är densamma, ligger det i sakens natur att meningarna av olika skäl i enskilda frågor bryta sig så starkt, att det är omöjligt att finna en helt gemensam linje. Hänsynen till den nordiska gemenskapen får självfallet icke föra så långt, att vårt land skulle anses förhindrat att lösa uppkommande frågor på sätt som bäst överensstämmer med våra förhållanden. På grund av det anförda får utskottet avstyrka bifall till yrkandet i motionerna I: 492 och II: 625, att frågan om ny sjömanslag måtte uppskjutas i avvaktan på förnyade nordiska överläggningar.

Vad angår det i motionen II: 626 berörda spørsmålet om Sveriges anslutning till Seattlekonventionen nr 70 och Genèvekonventionen nr 93 må framhållas, att det i propositionen framlagda förslaget till sjömanslag icke strider mot sistnämnda konvention. Denna upptager emellertid alltför vissa regler om minimilön för matroser. Härutinnan må hänvisas till vad utskottet anfört i sitt utlåtande nr 34/1950. — Beträffande Seattlekonventionen nr 70 förhåller det sig däremot så, att förslaget till sjömanslag strider mot konventionen. I förslaget återfinnas nämligen bestämmelser om rätt till sjuklön och sjukvård, vilka i vissa avseenden äro mindre förmånliga för de ombordanställda, än konventionen föreskriver. I denna fråga ansluter sig utskottet till departementschefens åsikt, att sjöfolket skulle komma i en alltför gynnsam ställning i förhållande till de enskilda arbetstagarna i land, därest konventionens föreskrifter om sjukförmåner överfördes till sjömanslagen. Utskottet har vidare i likhet med departementschefen uppmärksammat, att ingen av de ombordanställdas organisationer yrkat en så långt gående änd-

ring av gällande sjömanslags bestämmelser. — Enligt vad utskottet inhämtat har endast Frankrike ratificerat Seattlekonventionen nr 70, under det att intet land anslutit sig till Genèvekonventionen nr 93. Eftersom sålunda ingen av de större sjöfartsnationerna ratificerat de båda konventionerna, finner utskottet det icke heller angeläget att svensk lagstiftning redan nu bringas helt i överensstämmelse med konventionerna. På grund av det anförda biträder utskottet departementschefens mening, att dessa för närvarande icke böra ratificeras.

Vid bedömandet av spörsmålet i vilken utsträckning sjömanslagen bör reglera sjöfolkets anställningsvillkor och sociala förmåner må till en början framhållas, att vår sjölagstiftning av ålder lämnat utförliga bestämmelser om sjöfolkets skyldigheter och rättigheter i tjänsten. Enligt utskottets mening ha vägande skäl för ett avsteg från denna ordning icke förebringats. Utskottet vill därmed ingalunda bestrida, att åtskilliga frågor i och för sig äro av den art att de — såsom är fallet beträffande arbetstagare i land — skulle kunna överlämnas åt parterna att lösas genom avtal. Av hänsyn till sjöfartssäkerheten är det emellertid ofrånkomligt att — till skillnad från vad som gäller i fråga om övriga arbetstagare — i lag ingående reglera sjöfolkets skyldigheter och åligganden. Härvid må erinras bl. a. om stadgandena angående sjömans lydnessplikt, angående arbetsgivarens rätt att genom löneavdrag disciplinärt ingripa mot sjöman och att med polismyndighets hjälp inställa utebliven sjöman å fartyget samt angående ombordanställds skyldighet att underkasta sig ansvar för vissa brott och förseelser i tjänsten. Det skulle uppenbarligen framstå såsom ett ensidigt gynnande av arbetsgivarparten, om endast de bestämmelser som avhandla sjöfolkets rättigheter skulle borttagas ur sjömanslagen. Den uppfattningen bör icke bibringas de ombordanställda, att lagen icke längre värnar om den trygghet i anställningen som bör tillkomma utövarna av sjömansyrket. Såsom departementschefen antytt bör lagens räckvidd därför bestämmas av billighets- och lämplighets-skäl. De i motionerna I: 492 och II: 625 uttalade farhågorna för att en utförlig lagstiftning i högre grad än avtal skulle vara ägnad att skapa tvister mellan parterna synas utskottet överdrivna.

Såsom departementschefen anført är det stundom vanskligt att bedöma, huruvida en bestämmelse är billig och lämplig. Detta framgår bäst därav, att såväl inom sjömanskommittén som bland remissinstanserna meningarna härutinnan varit splittrade i ett flertal avseenden. Å ena sidan åberopas angelägenheten av att icke lägga sådana bördor på vår sjöfartsnäring, att dess möjligheter att hävda sig på den internationella marknaden försvagas till skada både för vårt land och för sjömännen själva. Vidare skulle det, med hänsyn till att sjömansyrket numera icke är så särpräglat som förr, ej vara befogat att tillerkänna sjöfolket förmåner, som gå avsevärt längre än de för andra arbetstagare gällande. Å andra sidan framhålles nödvändigheten av att göra det krävande och ansvarsfulla sjömansyrket så lockande, att sjöfartsnäringen icke blir lidande genom brist på yrkeskunnig arbetskraft.

Enligt utskottets uppfattning har den svenska rederinäringen — i allt fall såvitt angår den större utrikessjöfarten — vuxit sig så stark, att den utan svårighet kan bära de ökade förmåner, som av sjömanskommittén föreslås skola tillkomma de ombordanställda. Det torde ej heller vara att befara, att konjunkturerna skulle försämras till den grad att de föreslagna förmånerna skulle medföra en för näringen övermäktig belastning. Vidare finner utskottet i likhet med departementschefen, att sjömansyrket alltjämt uppvisar sådana särdrag att det är naturligt att tillerkänna sjöfolket i utrikes fart förmåner, som icke alltid åtnjutas av övriga enskilda arbetstagare. Utskottet ansluter sig även till departementschefens uppfattning, att de nuvarande rekryteringsförhållandena icke äro tillfredsställande. Det kan icke vara till gagn för svensk sjöfart, att årligen drygt halva antalet sjömän lämna sitt yrke. Enligt utskottets mening skulle en förbättring av sjöfolkets anställningsvillkor motverka denna utveckling.

Såsom departementschefen påpekat arbetar den mindre sjöfarten och då framför allt den inrikes farten under andra betingelser än den större utrikes farten. Uppenbarligen har den mindre sjöfarten svårare att hävda sig i konkurrensen. Dessutom har den långt flera beröringspunkter med näringslivet i land än den större sjöfarten. I likhet med departementschefen finner utskottet, att det med hänsyn härtill kunde vara i och för sig befogat att begränsa lagens tillämplighet såvitt angår den mindre sjöfarten. Utskottet biträder emellertid departementschefens åsikt, att en tillfredsställande gränsdragning är ytterst vanskelig att genomföra, och att det därför icke är tillrådligt att bryta mot hittills gällande ordning. Detta hindrar dock icke, att viss hänsyn tages till den mindre sjöfarten. Så har också skett beträffande bestämmelserna om ombordanställds rätt till sjuklön och sjukvård. Utskottet anser sig emellertid böra framhålla att, därest ytterligare undantagsbestämmelser för viss gren av sjöfartsnäringen infördes i lagen, följderna säkerligen skulle bli, att de ombordanställda avtalsvägen tillförsäkrade sig i huvudsak samma förmåner som gälla för sjöfolket i övrigt eller också, att rekrytering- en av arbetskraft avsevärt försvårades för denna del av sjöfarten.

Sammanfattningsvis vill utskottet anföra, att de genom propositionen framlagda lagförslagen synas innebära en skälig avvägning mellan de sinsemellan stridande synpunkter, som under ärendets beredning framkommit från olika håll. Det är endast i ett par avseenden som utskottet funnit skäl föreligga att frångå förslagen. Härom må hänvisas till den följande framställningen.

D. Förslaget till sjömanslag.**1 kap. Om befälhavarens tjänsteavtal.****3 §.***Gällande rätt.*

Enligt 3 § första stycket gällande lag är redaren berättigad att när som helst skilja befälhavaren från dennes befattning. I anslutning därtill stadgas i andra stycket att, därest befälhavaren avskedas innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända och utan att han själv givit anledning därtill, han äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. I tredje stycket lämnas en hjälpregel för det fall, att utredning angående förlusten ej förebringas. Befälhavaren blir då berättigad till en standardersättning, motsvarande hyra för tre månader jämte fri resa med underhåll till den ort, där tjänsten rätteligen skolat frånträdas. Det må i detta sammanhang erinras att uppsägningstiden för befälhavaren enligt 2 § är tre månader. Samma uppsägningstid gäller vanligen enligt avtalen.

Bestämmelserna i 3 § motsvaras för besättningens del av reglerna i 34 §. Sakligt skiljer sig 3 § från 34 § endast såtillvida, att det skadestånd, som utgår enligt hjälpregeln i sistnämnda paragraf, bestämts till hyra för två månader, om sjömannen tillhör befälsgraden, och för en månad om han tillhör manskapsgraden. Av 13 § framgår att uppsägningstiden för befälet är en månad och för manskapet sju dagar. De för sjömännen gällande tjänsteavtalen stadga i huvudsak samma uppsägningstid.

Sjömanskommittén.

Kommittén framhåller inledningsvis, att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked enligt 1891 och 1864 års lagar utgick med standardbelopp. I motiven till 1891 års lag anfördes att det principiellt riktiga visserligen vore, att den avskedade tillerkändes varken mer eller mindre än full ersättning för den skada som åsamkades honom genom kontaktsbrottet, men att — med hänsyn till svårigheten eller omöjligheten att uppskatta skadan, särskilt med de former under vilka tvister därom åtminstone i första hand prövades — det vore nödvändigt att välja en i viss mån godtycklig utväg. Kommittén erinrar därjämte om att i motiven till gällande sjömanslag framhålles, att denna synpunkt visserligen vore värd synnerligt beaktande, men att den syntes kunna nöjaktigt tillgodoses genom att regeln om standardersättning bibehölles såsom en hjälpregel att användas i de fall då ersättningsfrågan icke utreddes. Kommittén påpekar även, att den norska sjömanslagen icke föreskriver annan form för gottgörelse vid kontraktsstridigt avsked än standardersättning, samt att den danska lagen intager samma ståndpunkt såvitt angår besättningen.

I fortsättningen omnämner kommittén, att under de nordiska överläggningarna önskemål framkommit från danskt och finskt håll om att de

övriga länderna skulle ansluta sig till den norska ståndpunkten. Därvid hade från norsk sida vitsordats att regeln om standardersättning visat sig synnerligen praktisk och uppenbarligen bidragit till att förhindra tvister, varför den avgjort vore att föredraga framför en regel, vars tillämpning förutsatte prövning av omständigheterna i varje särskilt fall. Kommittén tillägger, att de nordiska överläggningarna även utmynnade i att samtliga fyra länders Köpenhamns-utkast upptogo den norska lagens regler om standardersättning.

Kommittén övergår därefter till att redogöra för huvudgrunderna i svensk rättspraxis på förevarande område. Det framhålls, att en sjömans tjänstevtal vanligen torde vara slutet att efter viss uppsägningstid upphöra i svensk hamn. Kommittén anför härefter följande.

»Tvekan torde icke råda därom, att sjömannen till följd av avtalets innehåll i princip är förhindrad att lämna fartyget annorstädes än i svensk hamn och att han förty gör sig skyldig till icke endast kontraktsbrott utan även rymning, om han lämnar fartyget i utländsk hamn. Saken ställer sig emellertid annorlunda ur arbetsgivarens synpunkt. Från redarhåll har med skärpa hävdats, att kontraktsbrott icke föreligger från arbetsgivarens sida, om sjömannen avmönstras i utlandet, blott han får ersättning, motsvarande fri resa med underhåll till svensk hamn samt hyra under den tid, som normalt kan beräknas åtgå för hemresan, dock minst under tid som svarar mot den avtalade uppsägningstiden. Från arbetstagarnas sida har lika bestämt gjorts gällande, att ett avskedande föreligger, så snart sjömannen blir avmönstrad i utlandet. Till en början intog svensk rättspraxis samma ståndpunkt som redarna (jfr ex. NJA 1931:91), men genom arbetsdomstolens dom nr 19/1934 får anses vara slutgiltigt fastslaget, att en i utlandet verkställd avmönstring, när avtalet föreskriver frånträdande i svensk hamn, är att betrakta såsom ett sådant avskedande ur tjänsten, som enligt 34 § sjömanslagen medför skyldighet för redaren att utgiva ersättning för sjömannens förlust. Norsk rättspraxis är så sträng på denna punkt, att sjömannen anses vara avskedad, om fartyget lämnar den norska hamn där sjömannen ilandsatts, innan uppsägningstiden gått till ända.»

Kommittén påpekar vidare, att enligt arbetsdomstolens tolkning av den svenska sjömanslagens nuvarande skadeståndsregler det sjömannen tillkommande skadeståndet icke kan bestämmas till högre belopp än som erfordras för att försätta sjömannen i samma ställning som om han snarast möjligt efter den tidpunkt, då avskedandet ägde rum, blivit med fartyget förd till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande och tillika fått åtnjuta uppsägningstid. I anslutning därtill anmärker kommittén att, även om sålunda grunden för skadeståndets beräkning får anses klar, omständigheterna i det särskilda fallet kunna vara sådana att de inbjuda till tvister. Sålunda ha parterna måhända olika uppfattning om storleken av det belopp, som erfordras för att försätta sjömannen i nyssnämnda ställning, eller ock kan från arbetsgivarens sida exempelvis påstås, att det är möjligt för sjömannen att resa med den eller den lägenheten, under det att sjömannen gör gällande, att tiden är för knapp för detta. Vidare kan tvist uppstå angående i vad mån särskilda omständigheter, såsom tillstötande sjukdom, inverka på ersättningens storlek.

Enligt kommitténs mening är en avvikelse från vedertagna grundsatser på skadeståndsrättens område försvarad med hänsyn till sjöfartsnäringens särart. Kommittén föreslår därför, att den befälhavaren och sjöman tillkommande ersättningen vid kontraktsstridigt avsked alltid skall utgå med standardbelopp. Härigenom skulle även enighet uppnås med övriga nordiska länder.

I fråga om skadeståndets storlek föreslår kommittén, att detta för befälhavaren bestämmes till hyra för tre månader med rätt till fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till hemorten här i riket. Möjlighet att resa till hemorten i riket innefattar en nyhet.

Det må redan här anmärkas att kommittén i fråga om besättningen föreslår, att skadeståndet såväl beträffande befäl som manskap skall utgå med belopp motsvarande hyra för två månader.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja bibehålla nuvarande skadeståndsregler. De anse, att tillämpningen av dessa regler icke givit anledning till särskilda svårigheter, samt att icke heller i övrigt bärande skäl förebringats för ett avsteg från allmänt vedertagna principer på skadeståndsrättens område. Ett sådant avsteg är enligt deras åsikt desto mindre berättigat som man på andra områden, där sjömansyrkets särart icke föranleder till annat ståndpunktstagande, strävar efter att få de till sjöss gällande bestämmelserna i samklang med motsvarande föreskrifter i land. Reservanterna kunna icke heller finna det riktigt, att befälhavare eller besättningsmän, som efter avsked erhålla ny anställning — vilket då det gäller allt befäl åtminstone för närvarande kan ske utan tidsutdräkt — skola intill en tid av tre respektive två månader uppbära dubbel hyra. I den praktiska tillämpningen av den norska sjömanslagen synas också reglerna om standardersättning enligt reservanternas mening ofta ha lett till stötande resultat och den förenkling av skadeståndsberäkningen, som vinnes genom dylika regler, torde sålunda icke uppvägas av betydande olägenheter ur rättvisesynpunkt.

Remissinstanserna.

Kommerskollegium samt de ombordanställdas organisationer tillstyrka kommitténs förslag, att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked städse skall utgå med s t a n d a r d b e l o p p.

Kommerskollegium understryker emellertid, att man genom en återgång till standardersättningen släppt själva grunden för att ersättning i föreliggande fall skall utgå, nämligen att vederbörande skall gottgöras för en verklig och oförskylld förlust. I allmänhet torde standardersättningen överstiga denna förlust; i vissa fall kanske förlust icke föreligger. Givet är dock att i undantagsfall den verkliga förlusten kan vara större än nämnda ersättning. Kollegium har emellertid med hänsyn till att den av kommittén föreslagna regeln måste bidra till att förhindra tvister mellan parterna och sålunda

visa sig praktisk, särskilt med de former under vilka dylika tvister i första hand prövas, funnit sig icke böra avstyrka regelns återinförande i sjömanslagen.

Även *fartygsbefälsföreningen* anser, att ifrågavarande regel är ägnad att förhindra tvister.

Maskinbefälsförbundet framhåller, att 34 § i sin nuvarande lydelse i stort sett är utan betydelse för sjömännen. Enligt förbundets uppfattning är det ytterst sällan som en jämlikt nämnda lagrum avskedad sjöman erhåller ersättning för den förlust han lider genom avskedandet. Framförallt gäller detta, då sjömannen avskedas i utländsk hamn. Förbundet hänvisar till den av kommittén lämnade redogörelsen för gällande rättspraxis och anmärker i anslutning därtill att sjömannens förlust vanligen icke täckes av den ersättning som sålunda tillerkännes honom. Förbundet understryker emellertid, att nämnda praxis icke medfört att tvister kunnat undvikas. Så blir fallet endast om i lagen föreskrives, att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked skall utgå med standardbelopp.

Också *sjöfolksförbundet* hyser den åsikten, att nuvarande skadestandsregler äro utan betydelse för sjöfolket och att kommitténs förslag skulle innebära en avsevärd förbättring samt giva sjömännen ett relativt gott skydd i anställningen.

Hovrätten, socialstyrelsen, rådhusrätten samt *redare- och övriga arbetsgivareorganisationer* ansluta sig till reservanternas uppfattning, att nuvarande skadestandsregler böra bibehållas.

Rådhusrätten kan icke finna en avvikelse från vedertagna principer på skadestandsrättens område motiverad med hänsyn till sjöfartsnäringens särart. Enligt rådhusrättens mening tager nuvarande hjälpregel tillbörlig hänsyn därtill. Rådhusrätten tillägger emellertid, att det uppenbarligen många gånger kan te sig svårt att i det ögonblick, då anställningen upphör och därmed frågan om skadeståndets utbetalande aktualiseras, bedöma i vad mån den avskedade kommer att lida ekonomisk förlust genom avskedandet. Det kan då givetvis rent praktiskt ligga nära till hands att ansluta sig till principen om standardersättning för att undvika anledning till eventuella tvister. Oaktat denna lösning valts i samtliga fyra nordiska länders Köpenhamnsutkast, anser sig rådhusrätten böra avstyrka att dylika överväganden läggas till grund för en lagstiftning, som berör skadestandsrätten.

Icke heller enligt *hovrättens* och *socialstyrelsens* mening är det berättigat att säga, att en avvikelse från vedertagna rättsgrundsatser på denna punkt är försvarad med hänsyn till sjöfartsnäringens särart.

Kanalflottans rederiförening anser kommitténs förslag innebära en summarisk rättskipning, som strider mot svensk rättsåskådning.

I frågan om storleken av den befälhavaren tillkommande standardersättningen anmärker *fartygsbefälsföreningen*, att kommittén torde förbisett att den föreslagna gottgörelsen icke täcker förlust för sådan befälhavare som har längre uppsägningstid än tre månader och att den icke heller kan anses skälig för befälhavare som anställes för

viss tid (seglation, ett år eller dylikt). Föreningen hemställer därför om sådan utformning av 3 §, att i intet fall standardersättningen för befälhavare må vara mindre än hyra under hans uppsägningstid eller kvarstående tid enligt tjänstgöringskontrakt. Vidare yrkar föreningen, att ersättningen i allt fall skall bestämmas till hyra för sex månader.

Departementschefen.

»Hänsynen till sjöfartssäkerheten har sedan gammalt ansetts fordra att redaren skall vara berättigad att när som helst skilja såväl befälhavaren som sjöman från tjänsten. Denna rätt föreligger sålunda även om avskedandet skulle stå i strid med tjänsteavtalet. Lagen har alltid upptagit föreskrifter, som ålagt redaren att utgiva skadestånd till den obehörigen avskedade. Skadestandsreglerna ha icke hela tiden varit uppbyggda på samma sätt. Enligt 1864 och 1891 års sjölagar fick den avskedade en på förhand skönsmässigt bestämd ersättning, motsvarande viss tids lön, varjämte han hade rätt till fri hemresa med underhåll på redarens bekostnad. I gällande sjömanslag däremot är huvudprincipen den, att ersättningen till den avskedade skall motsvara varken mer eller mindre än den förlust han lidit genom avskedandet.

Kommittén förordar nu med hänvisning huvudsakligen till lämplighets- skäl en återgång till förut tillämpade skadestandsregler. Enligt kommitténs åsikt bör sålunda ett avsteg göras från allmänt gällande principer på skadestandsrättens område. Uppenbart är att ett sådant avsteg kan rättfärdigas endast av hänsyn till de säregna förhållandena inom sjöfartsnäringsen. I sådant hänseende må framhållas att flertalet av de tvister, som kunna uppstå angående storleken av den sjöman tillkommande ersättningen vid kontraktsstridigt avsked, till följd av stadgandet i 43 § i första hand bli prövade av mönstringsförrättaren. Eftersom denne sällan torde vara juridiskt skolad, är det av särskild betydelse att lagens regler äro lätta att tillämpa. För en regel om standardersättning tala även andra synpunkter. Såsom av maskinbefäls- och sjöfolksförbundens yttranden framgår är det bland sjömännen en utbredd uppfattning, att de enligt nuvarande skadestandsregler i allmänhet erhålla en otillbörligt låg ersättning. För den enskilde sjömannen framstår det som en orättvisa att redaren är lagligen berättigad att, i strid mot det mellan parterna ingångna avtalet, avskeda sjöman utan annan påföljd än skyldighet att betala honom den ersättning som skulle utgått vid uppsägning i vanlig ordning; sjömannen däremot är förfallen till ansvar för rymning, om han lämnar tjänsten i strid mot avtalet. Det synes mig icke kunna bestridas att ett sådant betraktelsesätt har ett visst fog. Skall lagen upptaga en regel om standardersättning, fordrar billigheten uppenbarligen att regeln så utformas, att den avskedade i övervägande antalet fall blir ordentligt gottgjord. Därvid kan det av lätt insedda skäl ej undgås att den avskedade ofta kommer att erhålla större gottgörelse än som motsvarar hans

verkliga förlust. Denna omständighet synes dock ej ägnad att ingiva allvarligare betänkligheter. Det må erinras att beträffande den enskilda arbetsanställningen i land utvecklingen i viss mån går i den riktningen att arbetsgivaren har svårt att avskeda en arbetstagare utan att kunna åberopa något i arbetsavtalet särskilt angivet skäl. Såsom inledningsvis antytts är det av hänsyn till sjöfartsnäringsens särart uteslutet att ifrågasätta något liknande beträffande anställning å ett fartyg. I betraktande bland annat härav ter det sig knappast obilligt om den ombordanställda, som utan vidare måste finna sig i ett kontraktsstridigt avsked, kan påräkna en ej alltför snävt tilltagen ersättning. Till stöd för förslaget om standardersättning må slutligen också framhållas att samtliga nordiska utkast upptaga en dylik regel.

Vad härefter angår frågan om storleken av befälhavarens ersättning finner jag i likhet med kommittén, att den bör motsvara lön för tre månader med rätt för befälhavaren att erhålla fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, därest 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten i riket. Skäl synes ej föreligga att ge ersättning för längre tid än enligt gällande hjälpregel. Gentemot fartygsbefälsföreningens yttrande vill jag slutligen framhålla, att 3 § endast såtillvida torde vara av tvingande natur, som befälhavaren icke på förhand kan avsäga sig rätten att vid kontraktsstridigt avsked erhålla den i lagen angivna ersättningen. Det är sålunda intet som hindrar att befälhavaren genom avtal med redaren tillförsäkras sig en högre ersättning.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

Motionärerna understryka, att den föreslagna regeln om standardersättning innebär ett avsteg från allmänna skadeståndsregler. Genom regeln uppstår risk för missbruk av skadeståndsmöjligheterna. Ombordanställd blir berättigad till lön under viss tid, även om han erhåller ny anställning samma dag. Enligt motionärernas mening böra sådana frestelser till missbruk undanröjas redan i lagstiftningen. Härtill kommer att den nuvarande ordningen i många fall är till fördel för sjöfolket. Framför allt gäller detta ombordanställd med längre uppsägningstid än den tid, som enligt förslaget normerar standardersättningens storlek.

Utskottet.

En lagbestämmelse om standardersättning skulle såsom framhållits från flera håll innebära ett avsteg från allmänt tillämpade skadeståndsregler. Fråga uppstår då, om förhållandena till sjöss kunna anses vara så särpräglade att detta avsteg är påkallat. I anslutning härtill må anmärkas att 43 § sjömanslagen upptager den i och för sig lämpliga och praktiska regeln, att tvist mellan befälhavaren och sjöman angående tjänsteförhållandet i första hand må avgöras av mönstringsförrättaren eller konsuln. Dessa befattningshavare torde, såsom departementschefen påpekat, vanligen sakna juridisk utbildning, varför det är av betydelse att lagens bestämmelser äro lätta att tillämpa. Det må vidare erinras om att före tillkomsten av gällande

sjömanslag skadeståndet vid kontraktsstridigt avsked i princip utgick med standardbelopp, ehuru detta även då innebar ett avsteg från eljest tillämpade skadeståndsregler. Slutligen förtjänar framhållas att norrmännen behöllö bestämmelsen om standardersättning i gällande lag, och att de icke heller nu önska frångå denna ordning.

Såsom departementschefen antytt följer av en regel om standardersättning, att gottgörelsen måste bestämmas till så högt belopp att den avskedade icke vanligen lider förlust. Detta kan å andra sidan innebära, att redaren får betala den avskedade en ersättning som överstiger den verkliga förlusten. En sådan ordning kan vid första anblicken förefalla stötande. Sjömanslagens ståndpunkt, att redaren äger att när som helst och utan angivande av skäl skilja ombordanställd från tjänsten utan hänsyn till avtalets föreskrifter om tid och ort för tjänstens frånträdande, lär emellertid icke vara förenlig med eljest vedertagen uppfattning om arbetstagares trygghet i anställningen. Detta framträder särskilt tydligt mot bakgrunden därav, att straff för rymning kan ådömas sjöman, som lämnar tjänsten i strid med tjänsteavtalets bestämmelser. Något liknande förekommer icke beträffande arbetstagare i land. Att utövaren av sjömansyrket får avstå från den trygghet i anställningen, som anses böra tillkomma andra arbetstagare, har sin grund i hänsynen till sjöfartssäkerheten. I likhet med departementschefen kan utskottet därför icke finna det obilligt, om den ombordanstälde vid kontraktsstridigt avsked kan påräkna en ej alltför snävt tilltagen ersättning. I anslutning till vad i motionerna I: 492 och II: 625 anförts därom att en regel om standardersättning skulle inbjuda till missbruk må invändas, att det ligger i regelns natur att den avskedade äger rätt till den föreskrivna ersättningen, oberoende av huruvida och när han tillträder annan tjänst. Eftersom det ligger i arbetsgivarens hand att vidtaga den åtgärd, som berättigar den ombordanstälde till ersättningen, kan det icke bli tal om missbruk från dennes sida.

I fråga om storleken av det befälhavaren tillkommande skadeståndet ansluter sig utskottet till departementschefens förslag, att ersättningen bör bestämmas till lön för tre månader jämte i förekommande fall rätt till fri resa med underhåll.

Med anledning av motionärernas påpekande, att en regel om standardersättning stundom skulle vara till nackdel för den ombordanstälde, vill utskottet understryka riktigheten av departementschefens invändning häremot, nämligen att lagens bestämmelser icke äro tvingande i den meningen, att den ombordanstälde skulle vara förhindrad att genom uttryckligt förbehåll i avtalet tillförsäkra sig högre ersättning än den i lagen angivna. Ett lagstadgande av t. ex. det innehållet, att ombordanställd under alla förhållanden äger rätt till lön under tid motsvarande uppsägningstiden, skulle innebära ett avsteg från själva principen om standardersättning.

På grund av det anförda får utskottet avstyrka motionerna I: 492 och II: 625 i denna del.

4 §.

Gällande rätt.

I lagrummet lämnas för närvarande regler angående hyran för det fall, att redaren avskedar befälhavaren därför att denne till följd av sjukdom eller skada är ur stånd att föra fartyget. Huvudregeln är att befälhavaren äger rätt att av redaren erhålla hyra för tre månader efter avgången från tjänsten (sjukhyra). Lagrummet upptager emellertid vidare det stadgandet att, om befälhavaren ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller förtegat den vid tjänstens antagande, han icke är berättigad till hyra för längre tid än han förrättat tjänsten.

I huvudsak likartade regler för besättningen återfinnas i 32 § gällande lag.

I detta sammanhang må anmärkas att såväl befälhavaren (se 7 och 28 §§) som sjöman (se 28 §) är berättigad till sjukvård på redarens bekostnad under närmare angiven tid. Även här gäller dock den begränsningen, att förmånen icke utgår där vederbörande ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller förtegat den vid tjänstens antagande.

Slutligen må tilläggas att enligt 28 § sjömanslagen gäller att, då fråga är om svensk sjöman som kvarlämnas i utlandet och är behäftad med könsjukdom i smittsam skede, kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter anställningens upphörande bestrides av statsmedel.

Sjömanskommittén.

I anslutning till denna paragraf upptager sjömanskommittén frågan om könssjukdomarnas ställning till behandling. Inledningsvis framhåller kommittén, att gällande sjömanslag icke lämnar särbestämmelser för dessa sjukdomar, men att enligt rådande rättsuppfattning en könssjukdom är att betrakta såsom självförvållad intill dess vederbörande visat, att han oförskyllt ådragit sig sjukdomen. Såsom kommittén anmärker följer därav så gott som undantagslöst att en ombordanställd, vilken ådragit sig en könssjukdom, icke kan kräva sjukhyra och ej heller sjukvård på redarens bekostnad. Kommittén hävdar, att uppfattningen om könssjukdomarna tidigare torde varit en annan. Därvid hänvisas till att redaren under den tid 1864 års sjölag gällde ansågs pliktig att bekosta vården av könssjuk sjöman, oaktat jämväl denna lag befriade redaren från skyldigheten att bestrida vårdkostnader, uppkomna på grund av sjukdom som sjöman ådragit sig genom grovt vållande. Beträffande 1891 års sjölag anför kommittén, att lagen visserligen stadgade rätt för redaren att å sjömans hyra avkorta vad redaren utgivit för dennes räkning för vård som föranletts av könssjukdom, men att varken av lagens ordalydelse eller av förarbetena till lagen med säkerhet kan utläsas, huruvida anledningen till denna lagens inställning var att sådan sjukdom ansågs vara självförvållad.

Vidare anför kommittén följande:

Kommittén hävdar till en början, att det icke är förenligt med vår tids uppfattning att utan vidare fastslå, att en könssjukdom skall vara att betrakta såsom ådragen genom eget grovt vållande. Enligt kommitténs mening bör tvärtom utgångspunkten — liksom beträffande alla andra sjukdomar — vara den, att sjukdomen icke är att anse såsom självförvållad. Vad särskilt angår sjömansyrket måste i denna fråga hänsyn tagas till yrkets särart och de förhållanden varunder vederbörande lever. Kommittén har vidare beaktat, att gällande praxis måste fresta den, som ådragit sig en könssjukdom, att i det längsta söka dölja sin sjukdom, eftersom han eljest riskerar att själv få bekosta erforderlig vård samt förlora sina löneförmåner. En sådan ordning är icke till fördel vare sig för den sjuke eller hans omgivning. Det är kommittén bekant, att det stora danska rederiet »Det Østasiatiske Kompagni» i Köpenhamn ändrat inställning till könssjukdomarna. Från och med år 1947 har detta rederi såsom ett led i kampen mot könssjukdomarna i fråga om sjukvård jämställt dem med andra sjukdomar. Rederiet anser nämligen, att härigenom större säkerhet vinnes för att sjukdomsfallen skola komma under behandling i rätt tid. Rederiet har vidare funnit, att den nya ordningen icke blivit särskilt kostsam för rederiet, framförallt beroende därpå att en i tid behandlad könssjukdom numera endast i undantagsfall blir så elakartad att arbetsförmåga uppstår eller sjukhusvård i land erfordras.

Med stöd av vad sålunda anförts finner kommittén det böra lagfästas, att den rätt till hyra och fri sjukvård som enligt sjömanslagen tillkommer sjuk befälhavare eller sjöman icke skall gå förlorad av den anledningen att sjukdomen är en könssjukdom. Enligt kommitténs mening är det skäligt att sjöfartsnäringen och icke den enskilde får bära de utgifter som kunna uppkomma i sådant sammanhang. Kommittén anser emellertid, att en lagbestämmelse därom icke bör göras undantagslös. Sålunda synes det kommittén naturligt, att bestämmelsen blir tillämplig endast i fråga om svenskt sjöfolk. Detta sammanhänger med det förhållandet att svenska sjömän, som äro anställda å utländska fartyg, torde få avstå från hyra samt själva bekosta vården, då fråga är om könssjukdom. De sålunda föreslagna reglerna överensstämmer med dem, som upptagits i de fyra Köpenhamns-utkasterna. Härutöver bör emellertid enligt kommitténs mening utsägas att, där den ombordanställda ådragit sig könssjukdomen avsiktligen, han icke äger kräva hyra eller sjukvård på redarens bekostnad.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* förklara sig icke kunna biträda kommitténs förslag i fråga om könssjukdomarna. Enligt deras mening är det stötande mot rättskänslan att stadga så långt gående förmåner för sjömännen i fall, där de ha särskild anledning till försiktighet. Reservernerna framhålla, att könssjukdomarna äro mycket vanliga bland sjömännen och att desamma ofta äro förorsakade av vårdslöshet från deras sida. De föreslagna reglerna äro enligt reservernernas åsikt uppenbarligen ägnade att motverka alla de försök till förbättring å detta område, som sedan lång tid tillbaka gjorts från skilda håll.

Remissinstanserna.

Samtliga *sjöfolksorganisationer* ansluta sig till förslaget om könssjukdomarna. Sålunda finner *maskinbefälsförbundet* det vara på tiden, att den nuvarande, helt förlegade inställningen till könssjukdomarna ändras. Enligt förbundets mening föreligger icke någon rimlig anledning till att en könssjuk sjöman skall försättas i sämre ställning än sjöman, som ådragit sig annan sjukdom. Det kan icke vara riktigt att låta moraliska värdeomdömen vara avgörande för frågans lösning. Förbundet framhåller vidare, att enligt de engelska kollektivavtalen (särskild lagstiftning saknas) de veneryska sjukdomarna icke äro att likställa med självförvållade sjukdomar. Enligt förbundets åsikt innebär kommitténs förslag ett viktigt framsteg i kampen mot könssjukdomarna.

Jämväl *medicinalstyrelsen* biträder kommitténs uppfattning, att könssjukdomar böra jämnställas med övriga sjukdomar och att utgångspunkten bör vara den, att könssjukdomarna icke äro att anse som självförvållade. I anslutning härtill anför styrelsen följande.

Genom behandlingsmedlens utveckling under senare år är det numera möjligt att behandla könssjukdomar i färskt stadium så snabbt, att dessa sjukdomar knappast behöva medföra arbetsoförmåga under mer än något dygn. Gonorré behöver sålunda som regel blott behandlas med *en* injektion av penicillin, och syfilis i färskt stadium under några dagar, ehuru det vid brådskande fall även vid syfilis är möjligt att giva en så stor engångsdos, att vidare behandling kan undvaras eller givas vid ett senare tillfälle. Komplikationer (t. ex. gonorroisk bitestikelinflammation, »nedslag») eller äldre stadier av sjukdomarna kräva längre tids behandling men inträda mycket oberäkneligt och i fråga om syfilis kanske först 3—50 år efter smittans ådragande.

De två övriga könssjukdomarna, *ulcus molle* och *lymfogranuloma inguinale*, vilka sjukdomar äro synnerligen sparsamt förekommande i Sverige, kräva längre behandling (4—7 dagar) men då behandlingen består i intagande av tabletter kan den utan större olägenhet försiggå ombord och medför endast i undantagsfall arbetsoförmåga.

Av det ovan sagda framgår, att färska fall av könssjukdomar numera kunna behandlas med en engångsdos eller under några få dagar. Komplikationer inträda oregelbundet och efter lång tid blott i fall, som ej behandlats, varför man ur praktisk synpunkt kan bortse från dem. Avsiktligt ådragna könssjukdomar torde sålunda i praktiken komma att bli utan betydelse som anledning till avmönstring.

På grund av det anförda finner styrelsen ej skäl att föreslå annan ändring i de av kommittén föreslagna reglerna än att bestämmelsen om avsiktligen ådragen könssjukdom skall utgå.

Kommerskollegium förklarar sig icke vilja taga ställning till frågan huruvida könssjukdom utan vidare bör anses förvärvad genom grovt vållande eller ej. Kollegium anser emellertid, att enahanda rätt till ersättning vid sådan sjukdom som vid annan sjukdom torde vara ägnad att gagna sjukdomens bekämpande. Med hänsyn till den försvinnande ringa betydelse, undantaget för avsiktligen ådragen könssjukdom torde kunna få, och oklarheten

om gränsen mellan uppsåt och avsikt anser kollegium lagrummet böra erhålla sådan lydelse, att därav framgår att sjömannen, därest könssjukdomen är uppsåtligt ådragen, förlorar rätten till sjukhyra och sjukvård på redarens bekostnad.

Socialstyrelsen — som inledningsvis understryker att en könssjukdom enligt gällande praxis i regel är att betrakta såsom självförvållad — finner de av kommittén anförda sociala skälen för att jämställa könssjukdomarna med andra sjukdomar i och för sig värda allt beaktande men ifrågasätter om fog föreligger att ålägga redaren att utge sjukhyra i sådant fall. Styrelsen erinrar därvid om att en i utlandet kvarlämnad sjöman, som lider av könssjukdom i smittsamt skede, får sina sjukvårdskostnader ersatta av staten.

Hovrätten ställer sig mycket tveksam till de av kommittén föreslagna särreglerna vid könssjukdom och förklarar sig icke kunna uttala någon uppfattning i frågan huruvida reglerna äro ägnade att underlätta de försök till förbättring av hygienien på detta område, som hittills gjorts, eller ej. Enligt hovrättens mening synes det emellertid vara att gå väl långt att ålägga redaren att betala sjukhyra och sjukvård även vid grovt vållande. I anslutning härtill ifrågasätter hovrätten, att man skulle kunna tänka sig en bevisregel som medförde viss säkerhet för att icke könssjukdom i varje fall ansåges ådragen genom grovt vållande. Häremot kan emellertid lätt invändas, att ett sådant schematiskt bedömande icke bör ifrågakomma, utan att verklig utredning måste fordras. Samtidigt framhåller hovrätten, att de praktiska svårigheterna att förebringa dylik utredning av värde äro uppenbara, varför man torde få avstå från att uppställa en bevisregel. Dock bör ordet »avsiktligt» utbytas mot ordet »uppsåtligt».

Hovrättens yttrande, som avgivits av presidenten och tre av hovrättens ledamöter, är icke enhälligt. Två av ledamöterna förklara sig icke ha något att erinra mot de av kommittén föreslagna reglerna.

Rådhusrätten kan icke finna, att bärande skäl förebragts för förslaget att tillerkänna könssjuk sjöman sjukhyra även i det fall, att det kan bevisas att han ådragit sig sjukdomen uppsåtligt eller genom grovt vållande. Enligt rådhusrättens mening har tillbörlig hänsyn till sjöfartsnäringsens särart tagits, om man — i strid med vad tidigare ansetts vara riktigt — lägger bevisbördan på redaren, då det gäller att bedöma huruvida grovt vållande föreligger eller ej. Däremot anser rådhusrätten att av humanitära skäl sjukvård knappast kan förvägras en könssjuk sjöman.

Generalkonsulatet i New York hyser starka betänkligheter mot kommitténs förslag såsom icke ägnat att befordra försiktighet hos sjöfolket. Konsulatet ifrågasätter om det icke vore mera praktiskt med en regel, enligt vilken rätten till sjukhyra och sjukvård vid könssjukdom förlorades i fall där vederbörande sjöman underlåtit att följa lämnade anvisningar för profylaktisk behandling.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivarorganisationer motsätta sig kommitténs förslag i fråga om könssjukdomarna.

Redareföreningen framhåller, att förslaget i verkligheten innebär, att redaren blir skyldig att utgiva ersättning till envar sjöman, som lider av vene-

risk åkomma. Enligt föreningens åsikt är kommitténs förslag på denna punkt absurt och vilar på en tyvärr mycket nedsättande bedömning av sjöfolkets moraliska kvalifikationer. Föreningen frågar sig om det verkligen kan vara meningen, att sjömännen, som mycket väl känna till riskerna av sexuella eskapader i hamnarna, skulle medgivas laglig rätt att övervältra de ekonomiska följderna därav på sin arbetsgivare utan att behöva iakttaga någon som helst varsamhet. Föreningen måste bestämt rikta sig mot detta förslag, som står i strid med gängse uppfattning om rätt och billighet och som säkerligen skulle i hög grad medverka till spridningen av könssjukdomarna. Tvärtom hade man bort rekommendera åtgärder ägnade att motverka överföringen av dessa sjukdomar. Enligt föreningens åsikt skulle det vara lämpligt om fartygen i sådant syfte ombord medförde preparat, avsedda för detta ändamål, och att preparaten mot skäligen ersättning tillhandahölls sjömännen.

Departementschefen.

»Såsom kommittén framhållit är rättsuppfattningen för närvarande den, att könssjukdom är att betrakta såsom självförvållad, såvida icke den sjuke kan visa att sjukdomen är oförskyllt ådragen. Eftersom detta endast i undantagsfall torde vara möjligt, blir följderna att ombordanställd som lider av könssjukdom får avstå från lön om han skulle bli arbetsoförmögen eller avskedad på grund av sjukdomen, och vidare får han, med undantag för det i 28 § tredje stycket omförmälda fallet, själv bekosta sjukvården. Denna praxis måste anses klart otillfredsställande. Såsom kommittén påpekat, medför den, att den sjuke frestas att dölja sin sjukdom till skada både för sig själv och andra. Det är även naturligt, att sjukdomens art — jämte den omständigheten att ett avskedande icke medför några ekonomiska uppoffringar — hos redarna kan skapa en benägenhet att välja denna utväg för att slippa behålla den sjuke ombord. Nu angivna omständigheter måste i viss mån verka hämmande på den kamp, som sedan flera år inom vårt land förts mot könssjukdomarna. Detta är desto mera betänkligt som erfarenheten visar, att könssjukdomarna äro särskilt vanliga bland sjöfolk, framförallt bland unga sjömän, och att smittan införes i landet huvudsakligen genom sjöfolket.

Det är ingalunda en tillfällighet, att utövarna av sjömansyrket äro särskilt utsatta för könssjukdom. Härtill bidra åtskilliga av yrkets särart betingade omständigheter, på vilka det icke torde vara nödvändigt att närmare ingå. Det ligger därför ingenting orimligt i tanken, att kostnaderna i samband med dessa sjukdomar skola bäras av sjöfartsnäringsen och icke av den enskilde sjömannen. Det må erinras om att 1864 års sjölag intog denna ståndpunkt. En ändring skedde visserligen i och med tillkomsten av 1891 års lag, men den huvudsakliga anledningen härtill torde ha varit, att könssjukdomarna ansågos åsamka rederierna alltför betungande utgifter.

Såsom medicinalstyrelsen framhållit har läkarvetenskapens framsteg under senare år medfört, att könssjukdomarna numera äro ganska lätta att bota. Behandlingsmetoderna äro enkla och kostnaderna äro förhållandevis

små. Endast i undantagsfall tager en i tid behandlad sjukdom sådan vändning, att arbetsoförmåga uppstår. Ur kostnadssynpunkt torde det alltså icke vara betänkligt att införa en lagbestämmelse, som ålägger redaren att bestrida dessa utgifter.

Om nu anförda omständigheter väsentligen stödja kommittémajoritetens förslag, kan det emellertid ej förnekas, att de häremot gjorda invändningarna äga en viss tyngd. Såsom bl. a. socialstyrelsen och hovrätten framhållit, är det en långtgående ändring, om man ålägger redarna att betala sjuklön och sjukvård ej blott i fall, då sjömannen utan eget vållande eller trots vanliga profylaktiska åtgärder drabbas av könssjukdom, utan också i fall, då han utan vidare underlåtit vidtaga varje som helst försiktighetsmått och sedan blivit sjuk. Jag har därför — i anslutning till hovrättens yttrande — öfvervägt möjligheterna att uppställa en bevisregel, som å ena sidan, till skillnad från rådande praxis, ger säkerhet för att könssjukdom icke i alla eller ens flertalet fall betraktas som självförvållad men å andra sidan berövar den, som försummat vidtaga alla försiktighetsåtgärder och därför själv har ansvaret, från åtminstone förmånen av sjuklön. Det har emellertid visat sig, att en sådan gränsdragning möter avsevärda svårigheter; att uppställa en helt schematisk bevisregel är för övrigt ur flera synpunkter mindre tilltalande.

Den av kommittén föreslagna regeln är, såsom kommerskollegium funnit, ägnad att underlätta kampen mot könssjukdomarna. Den ombordanställda skulle med denna regel icke längre ha anledning att dölja sin sjukdom, och det torde därför kunna antagas, att han omedelbart efter det symptomen framträtt kommer att anmäla sig för att erhålla lämplig behandling. Denna omständighet får anses avsevärt väga över den i vissa yttranden påpekade risken att vetskaper om ovillkorlig rätt till sjukhyra och fri sjukvård skulle avtrubba sjöfolkets intresse att iakttaga varsamhet, använda profylaktiska preparat etc.

Med hänsyn till det anförda och med understrykande av att här är fråga om ett yrke med alldeles särskilda förhållanden har jag ansett mig böra förordna kommitténs med övriga nordiska utkast överensstämmande förslag, att det undantag, som lagen stadgar beträffande självförvållad sjukdom, i princip icke skall gälla könssjukdom. Endast i så måtto synes förslaget icke böra godtagas som den av kommittén uppställda särregeln för »avsiktligt» ådragen könssjukdom — ett föga praktiskt fall — torde kunna utgå.

På de av kommittén anförda skälen bör den föreslagna utvidgningen av sjukförmånerna icke gälla utländska sjömän.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

I motionerna understrykes vikten av att minska könssjukdomarna bland sjömännen. Enligt motionärernas uppfattning skulle dock ett åläggande för rederinäringen att stå för de följder i ekonomiskt avseende, som en könssjukdom kan draga med sig, i varje fall icke bidra till att minska dessa

sjukdomar. Det synes även obilligt att övervältra ansvaret för enskild arbetstagers handlande på arbetsgivaren. Samhället har numera i stort sett åtagit sig kostnaderna för könssjukas behandling. Av sjömansyrkets speciella rytm och fritidsförhållanden följer emellertid att könssjukdomarna vunnit stor utbredning bland sjömän. Trots detta måste hävdas att en i hamn ådragen könssjukdom är beroende på oförsiktighet från den sjukes sida, eftersom möjligheten till preventiv eller förebyggande åtgärd i övrigt numera i regel står till buds.

Utskottet.

Enighet torde råda därom att könssjukdomarna äro betydligt vanligare bland sjömännen än andra samhällsgrupper, ävensom att den huvudsakliga anledningen härtill är att söka i sjömansyrkets särart. Redan denna omständighet utgör, såsom departementschefen framhållit, ett vägande skäl för att rederinäringen och icke den enskilde sjömannen skall bära de utgifter, som kunna uppkomma i samband med dessa sjukdomar. En ofta återkommande invändning häremot är, att en sådan ordning skulle vara ägnad att motverka de försök till förbättringar som från olika håll gjorts på detta område. Utskottet kan icke dela denna uppfattning. Till en början torde det ligga i sakens natur, att könssjukdomarnas större eller mindre utbredning bland sjöfolket har ringa samband med frågan huruvida de med sjukdomarna förknippade kostnaderna skola bestridas av den ene eller den andre. Vad det här framförallt gäller är att begränsa sjukdomarnas skadeverkningar. Angelägenheten härav är icke ifrågasatt. I likhet med departementschefen finner utskottet det uppenbart, att gällande lags inställning till könssjukdomarna måste leda till att en könssjuk sjöman i det längsta söker dölja sin sjukdom för att icke gå miste om sina löneförmåner eller till och med omedelbart bli skild från tjänsten. På så sätt främjas näppeligen kampen mot könssjukdomarna. Enligt utskottets mening skulle denna kamp i hög grad underlättas, om lagen upptog en bestämmelse, vilken ålade redaren att bestrida kostnaderna i samband med dessa sjukdomar. Såsom departementschefen påpekat skulle den sjuke i så fall sakna anledning att dölja sjukdomen och det kunde antagas att han omedelbart efter det sjukdomssymptomen framträtt skulle anmäla sig hos befälet för att få lämplig behandling. Härtill kommer att redaren får ett verkligt intresse av att deltaga i kampen mot könssjukdomarna. Ju färre och lindrigare sjukdomsfallen bleve, desto lägre skulle hans kostnader bli. Redaren skulle uppenbarligen finna det vara förenligt med sina intressen att motarbeta sjukdomarna genom att exempelvis meddela upplysning bland sjömännen samt tillhandahålla profylaktiska preparat och verkningsfulla läkemedel ombord å fartygen. Det må understrykas att redarens utgifter i samband härmed icke skulle bli särskilt betungande och att behandlingsmetoderna äro enkla samtidigt som de vanligen leda till ett snabbt tillfrisknande.

Ur nu angivna synpunkter finner utskottet det vara för frågans lösning

föga avgörande, huruvida sjukdomarna äro att betrakta såsom självförvaldade eller ej. Såsom framgår av flera remissyttranden samt departementschefens anförande torde det för övrigt vara omöjligt att uppställa en rättvis bevisregel.

Under hänvisning till det sålunda anförda får utskottet avstyrka bifall till motionerna I: 492 och II: 625 i denna del.

6 §.

Gällande rätt.

I lagrummets första stycke stadgas för närvarande att, om fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller förklaras efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, befälhavarens tjänsteavtal upphör att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll. Befälhavaren är emellertid pliktig att mot hyra och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget och lasten. Motsvarande bestämmelser för besättningen återfinnas i 41 § första stycket.

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

I 41 § andra stycket föreskrives att svensk sjöman, som blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader utöver den tid han enligt första stycket åtnjuter hyra.

Enligt 41 § tredje stycket är svensk sjöman, vars anställning upphör i utlandet till följd av fartygets förolyckande, berättigad att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket, så ock hyra under resan, i den mån sådan icke utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Sjömannen är dock pliktig att under närmare angivna förutsättningar antaga tjänst å hemvändande fartyg.

Sjömanskommittén.

Inom kommittén har framhållits att stadgandet i 41 § om rätt till hyra vid arbetslöshet kommit att få ringa betydelse för sjömännen. Vid en sjöolycka tedde det sig nämligen ofta ovisst huruvida olyckan vore av sådan beskaffenhet att nämnda båda lagrum kunde tillämpas och det kunde dröja avsevärd tid innan denna fråga bleve slutgiltigt avgjord. Detta medförde att, ehuru sjöolyckan gjort en fortsatt tjänstgöring ombord å fartyget omöjlig, de ombordanställda vid arbetslöshet icke erhöle den i 41 § angivna ersättningen. I stället bleve de av redaren skilda från tjänsten och finge tillsvidare nöja sig med hyra under uppsägningstiden eller, om olyckan inträffat å annan ort än där tjänsten skulle frånträdas, för den längre tid resan dit kunde räcka. Skulle det sedermera befinnas, att fartyget vore iståndsättligt, vore

de avskurna från möjligheten att kräva ytterligare ersättning. På grund av det anförda ifrågasatte de ombordanställdas representanter den utvidgningen av lagrummet, att därunder skulle inrymmas alla de fall, där skeppstjänsten icke kan fortgå till följd av olyckan.

Kommittén säger sig vid prövningen av denna fråga icke ha funnit skäl föreslå ändring i nu gällande regler. Då redarens skyldighet att vid arbetslöshet utgiva ersättning till befälhavaren och besättningen saknar motsvarighet inom andra arbetsförhållanden, har kommittén ansett, att skyldigheten icke bör utvidgas. Det framhålles emellertid att, därest förslaget till ändring av skadestandsreglerna i 3 och 34 §§ lagfästes, de ombordanställdas önskemål ändock skulle bli tillgodosedda i avsevärd mån.

Remissinstanserna.

Sjöfolksförbundet hemställer, att den ersättning, varom stadgas i 41 § andra stycket, skall utgå till sjöman, som blir arbetslös på grund av fartygets haveri, oavsett om fartyget efter haveriet visar sig vara iståndsättligt eller ej. Förbundet säger sig kunna påvisa konkreta fall, där fartyg gjort haveri och sjunkit men där arbetslöshetsersättning icke utgått, därför att fartyget bärgats och iståndsatts lång tid — i vissa fall mer än ett år — efter haveriet. Enligt förbundets mening kan en sådan tillämpning av lagrummet knappast vara överensstämmande med lagens andemening.

Maskinbefälsförbundet erinrar om att förbundet sedan länge ansluter sig till den uppfattningen, att 6 och 41 §§ böra vara tillämpliga, så snart fartyget drabbas av haveri, som omöjliggör tjänstgöring ombord.

Ersättningsbyrån finner det beklagligt att kommittén icke kunnat följa de ombordanställdas förslag om förenklade regler, vilkas ändamålsenlighet kan vitsordas av de tjänstemän, som inom utrikesförvaltningen ha att syssla med hithörande spörsmål. Byrån framhåller, att nuvarande bestämmelser icke äro ägnade att underlätta handläggningen av dessa ärenden.

Kommerskollegium tillstyrker däremot kommitténs förslag.

Departementschefen.

»Vårt lands sjölagstiftning har sedan länge upptagit den bestämmelsen, att befälhavarens och besättningens tjänsteavtal förfalla, därest fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller efter sådan olycka förklaras icke vara iståndsättligt. Uppsägning av tjänsten är följaktligen icke erforderlig i sådant fall. För parterna å ömse sidor är det nämligen klart, att fortsatt tjänstgöring å fartyget omöjliggjorts genom förlisningen. Eftersom avtalets upphörande icke har sin grund i kontraktsbrott från redarens sida, skulle en tillämpning av allmänna rättsgrundsatser leda till att befälhavaren och besättningen själva finge svara för sin skada och att sålunda redaren icke hade någon förpliktelse gentemot dem. Det har emellertid icke ansetts skäligt att till fullo tillämpa dessa grundsatser i förevarade fall. Det har framhållits att rimlig hänsyn måste tagas till sjöfartsnäringens särart. — — —

År 1934 tillfogades den föreskriften att svensk sjöman, som blir arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger rätt till hyra för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock för högst två månader. Föreskriften tillkom närmast för att möjliggöra ratifikation av en internationell konvention i ämnet, till vilken ett stort antal länder anslutit sig. Såsom grund för ifrågavarande förmån åberopades att befälhavaren och besättningen, vilka utan eget förvållande genom fartygets förolyckande helt oförberedda ställdes utan anställning, skäligen hade anspråk på att erhålla den hjälp som en viss ersättning vid uppkommande arbetslöshet utgjorde.

Såsom inledningsvis antytts förutsattes för tillämpning av de i 6 och 41 §§ lämnade bestämmelserna, att fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller med andra ord totalhavererar. Drabbas fartyget däremot av annat haveri, förfaller icke tjänsteavtalet, även om fortsatt tjänstgöring ombord är omöjlig för en längre tid. Enär redaren vanligen icke torde vara villig att betala lön åt en befälhavare och besättning, som äro förhindrade att fullgöra skeppstjänst, blir följden att han uppsäger dem från tjänsten. Då den gängse uppsägningstiden för sjöman är betydligt kortare än två månader, blir denne — i varje fall när konjunkturen inom sjöfartsnäringsen äro ogynnsamma — avsevärt sämre ställd än om tjänsten upphört till följd av att fartyget totalhavererat. Såsom sjöfolksförbundet antytt måste detta förhållande i sin tur leda till att redaren vid flertalet sjöolyckor av ekonomiska skäl är benägen att göra gällande att totalhaveri ej föreligger. För sjöfolket torde det i praktiken vara svårt att gendriva detta redarens påstående och till följd härav kan rätten till lön vid arbetslöshet ej åberopas.

Av det anförda torde framgå att de i 6 och 41 §§ lämnade bestämmelserna icke giva de ombordanställda det skydd som från början varit avsett och måste anses skäligt. Enligt min mening böra lagrummen vara tillämpliga så snart fartyget drabbats av en olycka som för längre tid, förslagsvis minst en månad, omöjliggör tjänstgöring ombord. Jag har därför funnit mig böra förorda en lagändring i enlighet härmed.»

Lagrådet.

Efter att ha lämnat en utförlig redogörelse för tillkomsten av stadgandet om ombordanställds rätt till arbetslöshetslön vid fartygs förlisning — därvid lagrådet understryker att stadgandet infördes i den svenska sjömanslagen för att möjliggöra en ratificering av en konvention i ämnet, vilken antogs vid den internationella sjömanskonferensen i Genua år 1920 — anför lagrådet följande:

»Kungl. Maj:ts förslag går vida längre än Genuakonventionen och har ej heller någon motsvarighet vare sig i det s. k. Köpenhamnsutkastet eller i de danska och norska kommittéförslagen. Inom sjömanskommittén ifrågasattes visserligen införande av bestämmelser i förevarande hänseende, men något yrkande i denna riktning har till synes icke framställts, oaktat kommittén bland sina ledamöter räknade även flera representanter för sjömän-

nen. Ett lagfästade av de i förslaget 3 och 34 §§ upptagna skadeståndsreglerna torde medföra, att de ombordanställdas intressen bliva i avsevärd mån tillgodosedda, därest redaren skulle välja den utvägen att skilja besättningen från tjänsten vid ett sådant haveri, som enligt gällande bestämmelser ej medför tjänsteavtalets upphörande. Att märka är att nämnda regler i 3 § beträffande befälhavaren samt i 34 § rörande maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist i själva verket äro förmånligare för dem än den föreslagna nya bestämmelsen. Även beträffande sjömän av manskapsgrad torde alla rimliga anspråk på redarna vara uppfyllda genom reglerna i 34 §. Härtill kommer, att det för redaren kan medföra avsevärda olägenheter att förlora hela fartygsbesättningen blott därför att tjänstgöringen ombord genom haveri omöjliggöres under en så relativt kort tid som en månad. Stadgandets avfattning kan också lätt föranleda tvistigheter angående den tid, som kan antagas åtgå för fartygets iståndsättande.

På nu anförda grunder anser sig lagrådet icke kunna tillstyrka förslaget i denna del.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

I motionerna hemställes att den föreslagna utvidgningen av 6 och 41 §§ icke måtte komma till stånd.

Motionen I: 494.

Motionären hälsar förslaget i denna del med största tillfredsställelse. Enligt hans mening skulle emellertid lagrummen trots allt icke komma att ge de ombordanställda den trygghet i anställningen som måste anses skälig. Beträffande arbetsavtalet i land gäller den regeln, att arbetstagaren äger rätt till lön under tid motsvarande uppsägningstiden, även om arbetsgivaren till följd av händelse, varöver han icke råder, blir ur stånd att sysselsätta arbetstagaren och därför skiljer honom från anställningen. Det är svårt att inse, varför ej samma princip skulle kunna tillämpas beträffande arbetsavtalet till sjöss. Stadgandet om avtalets upphörande vid fartygets förlisning härrör från förhållandena under 1800-talet, då normalfallet var att redaren ägde endast det fartyg som förlist. Numera är normalfallet att redaren äger ett flertal fartyg, varför han icke drabbas så hårt, om ett av dem skulle gå under. En förpliktelse för redaren att vid fartygets förlisning utbetala lön under uppsägningstiden till de ombordanställda skulle därför icke framstå såsom någon obillighet, helst som han kan täcka risken med försäkring. Motionären hemställer därför, att riksdagen måtte besluta sådant tillägg till de föreslagna 6 och 41 §§, att den ersättning, som enligt dessa lagrum föreslås skola utgå till de ombordanställda i de uti lagrummen angivna fallen, under inga förhållanden må understiga lön under uppsägningstiden.

Utskottet.

De till sjöss gällande arbetsavtalen innehålla vanligen bestämmelser om viss uppsägningstid och om den ort där tjänsten må frånträdas. Härutöver

är emellertid arbetsgivaren jämlikt 3 och 34 §§ berättigad att i strid med avtalets bestämmelser avskeda ombordanställd när och var som helst. I sådant fall äger den avskedade rätt till skadestånd. Genom arbetsdomstolens dom nr 19/1934, vilken ansluter sig till norsk rättspraxis på området, får anses fastslaget att — därest ombordanställd, utan att själv ha givit anledning därtill, tvingas lämna tjänsten å fartyget före uppsägningstidens utgång eller å annan ort än den avtalade — han är att betrakta såsom avskedad jämlikt 3 eller 34 § och alltså berättigad till skadestånd. Från nu angivna regler stadgas ett undantag i 6 och 41 §§. Där föreskrives att, om fartyget genom sjöolycka går förlorat eller efter sådan olycka förklaras icke vara istandsättligt, avtalet upphör att gälla, såvida icke annat följer av avtalets innehåll. I detta fall blir redaren, oaktat avtalet upphör i förtid, icke pliktig utgiva skadestånd till de ombordanställda. I stället har av billighetsskäl år 1934 den bestämmelsen införts i lagen att, för den händelse ombordanställd blir arbetslös på grund av fartygets förolyckande, han äger rätt till lön för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock i princip högst för två månader. Denna bestämmelse har, såsom departementschefen och lagrådet omnämnt, tillkommit i anslutning till att vårt land ratificerade en internationell konvention i ämnet.

Enligt propositionen skulle tillämplighetsområdet för 6 och 41 §§ utvidgas till att omfatta alla de fall där fartyget drabbas av haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord. Denna utvidgning, som saknar stöd i konventionen, har föranletts av ett yrkande från sjöfolksförbundet. Enligt förbundets mening lämna gällande bestämmelser icke sjömännen det skydd, som var förutsatt vid tillkomsten av stadgandet om rätt till lön vid arbetslöshet. Vid fartygsförlisningar vore det nämligen mycket vanligt, att redaren gjorde gällande att totalhaveri ej föreläge samt att 6 och 41 §§ därför icke vore tillämpliga. I stället avmönstrades besättningen, därvid den finge åtnöja sig med lön under uppsägningstiden, d. v. s. för manskapets del under endast sju dagar.

Vad förbundet sålunda anfört må vara i och för sig riktigt men förbundet riktar sig i verkligheten mot den nuvarande utformningen av reglerna om skadestånd vid kontraktsstridigt avsked. Sakläget är följande. Drabbas fartyget av haveri, föreligger antingen det i 6 och 41 §§ avsedda fallet, då lön utgår under högst två månader i händelse av arbetslöshet, eller är haveriet av sådan art att tjänsteavtalet icke upphör av sig självt. Redaren kan då välja mellan att låta tjänsteavtalet bestå eller att skilja de ombordanställda från tjänsten. Därest han i sistnämnda fall icke iakttager vad avtalet föreskriver om uppsägningstid och om orten för tjänstens frånträdande, bli de ombordanställda berättigade till skadestånd enligt 3 och 34 §§. Enligt propositionen skall detta utgå med standardbelopp, nämligen för befälhavaren tre månaders lön, för sjöman, som tillhör arbetsledningen, två månaders lön och för övriga sjömän en månads lön. Den föreslagna utvidgningen av 6 och 41 §§ skulle sålunda, såsom lagrådet antytt, bli oförmånlig för befälhavaren och förstnämnda grupp sjömän. Av vad anförts under

3 § framgår att utskottet biträder förslaget om standardersättning vid kontraktsstridigt avsked. I fråga om ersättningens storlek har utskottet — såsom kommer att närmare utvecklas i anslutning till 34 § — emellertid så till vida frångått förslaget, att utskottet förordar att ersättningen beträffande samtliga sjömän skall bestämmas till två månaders lön. Härav följer att berörda utvidgning icke skulle bli till fördel för någon ombordanställd.

På grund av det anförda får utskottet — som vid denna prövning finner sig sakna anledning att beröra de invändningar av principiell natur som onekligen kunna göras mot utvidgningen — hemställa att riksdagen måtte bifalla motionerna I: 492 och II: 625 i denna del.

I fråga om det i motionen I: 494 gjorda yrkandet av innebörd, att ombordanställd i de med 6 och 41 §§ avsedda fallen skall vara berättigad till lön under uppsägningstiden därest denna är längre än två månader, hyser utskottet den åsikten att yrkandet i och för sig överensstämmer med billighetens krav. Spörsmålet har emellertid icke i något sammanhang tidigare berörts, och utskottet finner det därför icke vara tillrådligt att detsamma löses utan närmare utredning. För övrigt torde frågan sakna större praktisk betydelse, eftersom en uppsägningstid överstigande två månader ej är särskilt vanlig samt parterna äro oförhindrade att genom avtal reglera frågan. Utskottet får därför avstyrka bifall till denna motion.

2 kap. Om besättningens tjänsteavtal.

10 §.

Gällande rätt.

I lagrummet lämnas föreskrifter om minimiålder för sjömän. Bl. a. stadgas att i eldartzjänst icke må användas den som ej fyllt sexton år. Beträffande ångfartyg, som nyttjas i viss vidsträcktare fart, föreskrives att varken eldare eller kollämpare må vara yngre än aderton år. Även i detta fall må emellertid undantag medgivas efter särskild prövning.

Sjömanskommittén.

Beträffande minimiåldern för eldare och kollämpare anser kommittén, att åldersgränsen bör vara aderton år, oavsett i vilket farvatten fartyget användes. Kommittén framhåller, att å koleldade fartyg arbetet såsom eldare och kollämpare även i inskränkt fart torde vara för hårt för den, som icke uppnått nämnda ålder. I fråga om eldartzjänsten å oljeeldade fartyg påpekas, att denna visserligen icke är särskilt ansträngande; å andra sidan är arbetet så ansvarsfullt, att det icke bör anförtros åt någon under aderton år. Kommittén förordar därför, att åldersgränsen för såväl eldare som kollämpare å alla fartyg bestämmas till aderton år. För att emellertid rekryteringen till dessa yrkesgrupper icke onödigtvis skall försvåras föreslås, att Konungen eller den myndighet Konungen förordnar skall kunna medgiva undantag för den som uppnått femton års ålder. Kommittén har härvid tänkt närmast på sådana fall, där vederbörande är tillräckligt utvecklad för att utan fara kunna användas i sådan tjänst.

Remissinstanserna.

Sjöfolksförbundet förklarar sig biträda kommitténs förslag om minimiålder för eldare och kollämpare endast under den förutsättningen att undantagsbestämmelsen borttages. Enligt förbundets mening kan eljest den ytterst betänkliga konsekvensen befaras, att en femtonårig pojke avdelades till att sköta den i fysiskt avseende synnerligen ansträngande tjänsten såsom kollämpare eller eldare i koleldat fartyg.

Kommerskollegium ansluter sig till sistnämnda yrkande och omnämner därvid att, kollegium veterligt, dispens från gällande sjömanslags föreskrifter om minimiålder för eldare eller kollämpare aldrig lämnats.

Sågverksförbundet finner de föreslagna ändringarna i åldersgränserna vara omotiverade såvitt angår förhållandena inom bogseringsfarten. Förbundet framhåller, att höjningen av minimiåldern för eldare och kollämpare är klart olämplig ur rekryterings- och utbildningssynpunkt. Enligt förbundets mening är arbetet ombord å en bogserbåt ej så hårt att icke regelmässigt även pojkar på 16 och 17 år väl kunna klara arbetet. Kommitténs förslag skulle vidare medföra, att den för vissa examina erforderliga praktiska tjänstgöringen såsom eldare icke skulle kunna fullgöras förrän efter fyllda 18 år med påföljd att examen blir avsevärt försenad.

Departementschefen.

»Vad sågverksförbundet anfört om den föreslagna minimiåldern för eldare och kollämpare kan icke lämnas å sido. Fall kunna sannolikt förekomma, där de med hänsyn till vederbörandes utveckling, tjänstgöringsförhållandena ombord eller annan omständighet måste anses naturligt att tilllåta en yngling, som icke fyllt aderton år, taga anställning som eldare eller kollämpare. Enligt min mening ha emellertid nu angivna synpunkter blivit tillräckligt tillgodosedda genom stadgandet att undantag i särskild ordning må meddelas såvitt angår den som fyllt femton år. Härav följer å andra sidan att jag ej kan biträda sjöfolksförbundets och kommerskollegii hemställan att dispensmöjligheten skall uteslutas.»

Motionen I: 626.

I motionen hemställes att undantagsbestämmelsen måtte utgå ur lagen. Till stöd för yrkandet anföres bl. a. att det måste anses vara ett humanitärt krav, som icke kan eftergivnas, att eldare och kollämpare alltid skola ha fyllt 18 år.

Utskottet.

Enligt utskottets mening ha vägande skäl för att frångå Kungl. Maj:ts förslag icke åberopats. Det finnes icke anledning antaga, att myndigheterna komma att bevilja dispens i andra fall än där så kan ske utan olägenhet och skada för den unge sjömannen.

14 §.

Sjömanskommittén.

Kommitténs förslag upptager under detta lagrum ett nytt stadgande av in-
neborrd, att sjöman, som blir uppsagd från sin tjänst, äger rätt att före upp-
sägningstidens utgång påkalla samråd angående uppsägningen inom en
nämnd ombord.

Kommittén omnämner, att förebilden till detta stadgande hämtats från
det mellan arbetsgivareföreningen och landsorganisationen i Sverige år
1938 ingångna s. k. huvudavtalet (saltsjöbadsavtalet). Efter att ha redo-
gjort bl. a. för huvudpunkterna i detta avtal anför kommittén följande:

Enligt kommitténs mening bör hinder ej möta att låta den av de ledande
parterna på arbetsmarknaden godtagna principen om samråd vid uppsäg-
ning komma till uttryck i sjömanslagen. Föreskrifterna härom måste dock
avpassas efter förhållandena till sjöss. Särskild hänsyn måste tagas till
säkerheten ombord. Samråd bör därför icke förekomma i samband med att
sjöman avskedas. Om han sålunda skiljes från tjänsten, därför att han
är oduglig eller gjort sig skyldig till brottsligt förfarande, kan i princip intet
invändas häremot. Enahanda är förhållandet då sjöman avskedas, därför
att han på grund av sjukdom är ur stånd att sköta tjänsten. Mera tvek-
sam blir frågan, när sjöman jämlikt 34 § avskedas utan att något av de
skäl, som nyss nämnts, därtill föranlett. I dessa fall är emellertid sjöman-
nen berättigad till skadestånd och häri ligger en viss säkerhet mot avske-
danden, som icke äro sakligt grundade. Kommittén har funnit huvudsaken
vara att skapa sådana regler, som äro ägnade att förhindra förhastade samt
i och för sig oberättigade uppsägningar utan att därför friheten att genom
uppsägning bringa tjänsteavtalet till upphörande inskränkes. Enligt kom-
mitténs övertygelse skulle detta mål vinnas, om befälhavaren kunde tvingas
att inför ojäviga personer redogöra för anledningen till en uppsägning samt
den uppsagde sjömannen få möjlighet att samtidigt framlägga sina syn-
punkter.

Vidare anför kommittén, att den icke funnit skäl föreslå, att uppsägning
skall föregås av varsel från arbetsgivarens sida eller att samråd alltid skall
ske efter en uppsägning. Enligt kommitténs uppfattning bör det ankomma
på sjömannen att avgöra huruvida uppsägningen skall dryftas av utomstå-
ende eller ej.

Den nämnd, inom vilken samråd föreslås skola äga rum, skall enligt
kommitténs förslag ha enahanda sammansättning som den nämnd vilken
skall träda i verksamhet, då fråga uppkommer att ålägga sjöman disciplin-
bot. Kommittén föreslår — såsom framgår av redogörelsen vid 64 § — att
denna nämnd skall bestå av befälhavaren såsom ordförande samt två av
denne för varje särskilt fall utsedda personer ur besättningen, nämligen två
sjömän av befälsgraden, om den uppsagde sjömannen tillhör arbetsledning-
en ombord, samt eljest en sjöman av befälsgraden och en sjöman av man-
skapsgraden.

Kommittéledamoten *Böös* framhåller att det av kommittén föreslagna
stadgandet saknar motsvarighet i Köpenhamns-utkastet. Det förefaller re-
servanten ovisst, om det kan vara klokt att på detta sätt lagfästa en från

industriens avtalsområde hämtad idé som dels icke blivit knäsatt av de avtalslutande parterna på sjöfartsområdet, dels i icke oväsentlig mån har ett annat innehåll än kommitténs förslag. Vidare anför reservanten att — även om den föreslagna proceduren formellt sett icke skulle inskränka befälhavarens rättsenliga frihet att genom uppsägning bringa tjänsteavtal till upphörande — den dock i verkligheten kan komma att få sådan verkan, och detta förefaller så mycket mera betänkligt som det icke lär kunna göras gällande att »förhastade samt i och för sig oberättigade uppsägningar» förekomma i sådan utsträckning att ett ingripande i lagstiftningsväg på den grund skulle kunna anses vara av nöden.

Icke heller kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* kunna godtaga kommitténs förslag. Till stöd härför anföra de bl. a. följande:

Även om förhållandena på arbetsmarknaden i land äro sådana, att arbetsgivareföreningen och landsorganisationen kunnat på avtalsväg träffa överenskommelse om vissa bestämmelser rörande samråd före uppsägning av anställda, kan detta icke åberopas i avseende å tjänsteförhållandet till sjöss. Att i lag fastställa en föreskrift härom torde över huvud taget få anses oriktigt och ha karaktären av ett ensidigt gynnande av ena parten i ett fritt avtalsmellanhavande, baserat på ömsesidiga uppsägningsregler. — Vid bedömandet av tjänsteavtalet å ett fartyg kan man icke bortse från säkerheten till sjöss. Befälhavarens möjligheter att från tjänsten skilja en sjöman, som han icke anser lämplig att behålla ombord, få icke inskränkas. Visserligen kan det sägas, att förslaget icke utgör ett absolut hinder härför, men enbart ett ifrågasättande av denna befälhavarens rätt genom att såsom skett i förslaget förelägga ärendet en bland besättningen utsedd nämnd, måste bestämt avrådas, särskilt som det skulle verka allt annat än i disciplinfrämjande syfte. Ett undergrävande av befälhavarens auktoritet, vilken är nödvändig för upprätthållande av disciplinära förhållanden ombord, får helt enkelt icke ske.

Sistnämnda reservanter anse vidare, att kommitténs motivering icke är hållbar. Enligt deras uppfattning ligger det i sakens natur att befälhavaren icke gör sig av med en sjöman utan särskilda skäl. Vidare lär sammanhållningen ombord mellan sjömännen ofta medföra, att deras uppfattning ej kommer att sammanfalla med befälhavarens, även i sådana fall då befälhavaren har goda skäl att avmönstra en sjöman.

Remissinstanserna.

Sjöfolksförbundet anför, att förhastade och omotiverade uppsägningar av sjömän varit vanligt förekommande, naturligen mest vid lågkonjunkturer med stor tillgång på arbetskraft. Sjömannen har hittills stått försvars- och rättslös gentemot dylika omotiverade uppsägningar, som kunna medföra årlång arbetslöshet för dem. Enligt förbundets uppfattning tillgodoser förslaget icke helt sjömannens krav på större trygghet i anställningen men torde dock kunna anses utgöra ett visst skydd.

Maskinbefälsförbundet finner det vara av största betydelse, att kommitténs förslag godtages. Förbundet är övertygat om att stadgandet skulle bidra till att giva sjömannen en tryggare ställning i tjänsten. Säkerligen

skulle flertalet i och för sig obefogade uppsägningar försvinna. Förbundet hänvisar till det norska förslaget, som under rubriken »Vern mot oppsiing» upptager ett nytt stadgande, benämnt 70 §, enligt vilket sjöman som blir uppsagd eller avskedad utan att detta har »saklig grunn i rederens eller sjömannens forhold» under närmare angivna förutsättningar är berättigad till ersättning av redaren.

Övriga hörda myndigheter och organisationer avstyrka kommitténs förslag, i den mån de särskilt yttra sig över denna paragraf.

Sålunda yrka *fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening och radiotelegrafistföreningen* bestämt att det av kommittén föreslagna stadgandet skall utgå. Föreningarna kunna icke vitsorda, att förhastade och i och för sig oberättigade uppsägningar skulle förekomma i avsevärd omfattning. De framhålla att övervägande antalet uppsägningar komma från sjömännen själva, ävensom att befälhavaren av många skäl helst vill behålla sitt folk. Vidare påpeka föreningarna, att kommittén icke uppställt det i salt-sjöbadsavtalet intagna villkoret, att arbetstagaren skall ha varit anställd i minst nio månader hos arbetsgivaren för att samråd må äga rum. Detta innebär, att även de »allra flyktigaste arbetstagarna» skulle kunna påfordra samråd. Ett genomförande av kommitténs förslag skulle enligt föreningarnas åsikt menligt inverka på befälhavarens auktoritet och därmed undergräva hans möjligheter att upprätthålla disciplinen ombord.

Jämväl samtliga *redare- och arbetsgivareorganisationer* yrka, att den föreslagna bestämmelsen skall borttagas.

Redareföreningen ansluter sig därvid till de synpunkter som anförts av reservanterna Forssblad och Reuterskiöld. Föreningen understryker särskilt att de uttalanden, som skulle komma att göras inom den ifrågasatta nämnden, i många fall skulle bli påverkade av en missriktad kollegialitet ombord. Okynnesuppsägningar torde av naturliga skäl vara mycket sällsynta från redarens sida. Däremot äro sådana uppsägningar mycket vanliga från sjömannens sida. Enligt föreningens åsikt skulle det därför ur säkerhetssynpunkt snarare vara skäl att införa någon restriktion till förhindrande därav.

Kommerskollegium anför att, i den mån ett samrådsinstitut befinnes påkallat för sjöfartens del, bestämmelser härom synas icke böra lagfästas utan — såsom skett beträffande övriga arbetsområden — få ingå i avtalen. Vidare understryker kollegium, att det föreslagna stadgandet icke är begränsat till fall där arbetstagaren varit anställd längre tid ävensom att stadgandet är olämpligt med hänsyn till förhållandena ombord, framförallt därför att det samma skulle inverka menligt beträffande befälhavarens ställningstagande i frågor som kunna röra fartygets bästa. Icke heller utgör formen för det ifrågasatta samrådet någon garanti för en objektiv handläggning. Dessutom skulle befälhavarens auktoritet råka i fara. Slutligen framhåller kollegium att det med hänsyn till den fåtaliga besättningen å mindre fartyg kan erbjuda svårigheter att tillsätta en på lämpligt sätt sammansatt nämnd.

Socialstyrelsen har i huvudsak samma invändningar som kommerskollegium mot kommitténs förslag. Styrelsen understryker, att förslaget i åtskil-

liga hänseenden skiljer sig från de i saltsjöbadsavtalet upptagna bestämmelserna om samråd vid uppsägning. Vidare frågar sig styrelsen om syftet med samrådet är trygghet i anställningen. Styrelsen menar, att i så fall 14 dagars varsel före uppsägning bort föreskrivas eller, om detta med hänsyn till sjöfartens särart ej ansetts möjligt, att vissa allmänna normer för nämndens bedömande lämnats, t. ex. såsom enligt huvudavtalet, att vid lika skicklighet och lämplighet anställningstidens längd eller särskilt stor försörjningsplikt skall tagas i betraktande.

Slutligen anmärker styrelsen på utformningen av kommitténs förslag. Enligt styrelsens mening framgår icke, huruvida nämnden har beslutanderätt i saken eller ej. Dessutom saknar förslaget straffbestämmelse för den befälhavare, som vägrar att efterkomma begäran om samråd.

Icke heller *hovrätten* och *rådhusrätten* anse sig kunna biträda kommitténs förslag.

Generalkonsulatet i London befarar, att förslaget skall medföra större olägenheter än fördelar. Framför allt skulle befälhavaren få svårigheter vid personalombytena i hamn. En befälhavare, som ämnar uppsäga en sjöman, önskar nämligen som regel ogärna göra detta utan att vara helt säker på att kunna finna ersättare och härom vet han ofta intet förrän fartyget anlänt till den hamn, där personalombytet skall ske.

Departementschefen.

»Såsom kommittén framhållit gäller sedan länge inom svensk rätt den grundsatsen, att såväl arbetsgivare som arbetstagare äro oförhindrade att — med iakttagande av vederbörlig uppsägningstid — när som helst bringa ett ingånget arbetsavtal till upphörande. Under senare tid ha emellertid hos arbetsmarknadens parter tänkesätten om denna ömsesidiga handlingsfrihet i så måtto modifierats som den uppfattningen vunnit insteg och erkännande, att arbetstagaren bör äga ett särskilt skydd mot oberättigade och förhastade uppsägningar från arbetsgivarens sida. En dylik åsikt har, såvitt angår den enskilda arbetsmarknaden i land, stadfästs i det mellan arbetsgivareföreningen och landsorganisationen år 1938 ingångna s. k. saltsjöbadsavtalet; i detta lämnas föreskrifter bl. a. om samråd i närmare angiven ordning mellan representanter för arbetsgivare och arbetstagare vid ifrågasatt permittering eller uppsägning av arbetstagare, vars anställning varat minst nio månader.

Icke någon av de hörda myndigheterna eller organisationerna har bestritt riktigheten av önskemålet, att arbetstagare icke skall utsättas för oberättigade eller förhastade uppsägning. Däremot ha ej blott redarorganisationerna utan även många myndigheter samt flera befälsorganisationer bestämt avstyrkt kommitténs förslag att i sjömanslagen införa bestämmelser i ämnet.

Sålunda har till en början gjorts gällande att dylika bestämmelser icke höra hemma i lag utan att det bör överlåtas åt parterna att lösa frågan avtalsvägen. I betraktande av att arbetsavtalet till sjöss till skillnad från arbetsavtalet i land är utförligt reglerat i lag, synes denna invändning icke i och för sig avgörande.

Mera vikt måste enligt min mening tillmätas farhågan att det föreslagna samrådet i uppsägningsfrågor indirekt kunde komma att inkräkta på befälhavarens handlingsfrihet i ämnen, som röra sjöfartssäkerheten och fartygets bästa, samt över huvud skada befälhavarens auktoritet. Det vill dock synas, som vid en varsam utformning av den tänkta samrådsbestämmelsen dylika risker skulle kunna undvikas. Och över huvud måste detta och andra argument mot samrådet vägas mot vad den största personalorganisationen med styrka hävdade rörande förekomsten, särskilt vid lågkonjunktur, av obefogade uppsägningar, gentemot vilka manskapet reser begripliga trygghetskrav. Vid övervägande av skälen för och emot synes det mig väl befogat att i så måtto tillmötesgå sjöfolkets önskemål, att man, i huvudsaklig överensstämmelse med kommitténs förslag, ger den uppsagde rätt att inför en samrådsnämnd framlägga sin sak och få den dryftad också med och av andra personer än befälhavaren. Det må understrykas att enligt kommitténs förslag samråd icke skulle ifrågakomma i annat fall än där sjömannen blivit uppsagd och alltså icke när han blivit avskedad. Enligt min mening utgör detta en viss borgen för att befälhavaren icke av den nya bestämmelsen skall bringas eftersätta hänsynen till sjöfartssäkerheten. Det må dessutom framhållas att befälhavaren ej skulle vara skyldig att tillmötesgå de önskemål, som kunna framkomma vid ett samråd — endast att låta den uppsagde inför nämnden framlägga sin sak och sedan med nämndens övriga ledamöter dryfta frågan.

Såsom i åtskilliga remissyttranden understrukits är saltsjöbadsavtalet icke tillämpligt å annan arbetstagare än den, vars anställning varat minst nio månader. Denna princip grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen, att rätten till samråd skall förbehållas sådan arbetstagare, som har en fastare anknytning till företaget och därför har särskilt stöd för ett anspråk på trygghet i anställningen. I varje fall innan närmare erfarenhet vunnits av det föreslagna samrådet synes det mig naturligt att en motsvarande begränsning får komma till uttryck i sjömanslagen. Avgörande för sjömans rätt att begära samråd bör därför vara, att han varit anställd hos samma redare eller å samma fartyg viss tid. Anställningstiden torde lämpligen böra bestämmas till sex månader. När tiden alltså avses bli kortare än enligt saltsjöbadsavtalet, har det avgörande för mig varit den större rörlighet som utmärker arbetsmarknaden inom sjöfarten.

Vad angår de av kommittén förordade formerna för samrådet synas de i huvudsak väl avpassade efter förhållandena till sjöss. Det kan sålunda icke anses lämpligt att ålägga befälhavaren att i förväg lämna underrättelse om tilltänkt uppsägning. Vidare ligger det närmast till hands att låta uppsagd sjöman själv avgöra, om uppsägningen skall bli föremål för samråd eller ej. Däremot synes det vara ändamålsenligt att föreskriva, att begäran om samråd skall göras viss tid, förslagsvis tre dagar, före uppsägningstidens utgång. Härigenom skulle befälhavaren beredas erforderligt rådrum för nämndens sammankallande. De regler, som förordats angående nämndens sammansättning, förefalla mig väl avvägda. Jag delar kommitténs uppfatt-

ning, att sjömannen bör ha rätt att framlägga sina synpunkter inför nämnden, men lagrummets ordalag torde böra så jämkas, att icke det missförstånd uppkommer att sjömannen har anspråk på att övervara också diskussionen ledamöterna emellan.

Invändningen att åtskilliga fartyg icke ha tillräcklig besättning för att samråd skall kunna äga rum är riktig. På grund härav och då en särskilt reglerad ordning för samråd av lätt insedda praktiska skäl blir mindre behöfvlig ju mindre den berörda personkretsen är, har jag ansett mig böra föreslå, att fartyget skall ha minst tio mans besättning för att samråd skall kunna påkallas.

Till sist må i anledning av socialstyrelsens yttrande omtalas att, enligt vad jag inhämtat, kommittén enhälligt avstyrkt ett inom densamma dryftat förslag att i lagen införa bestämmelse om ansvarspåföljd för befälhavare, som underlåter att tillmötesgå begäran om samråd.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

Motionärerna yrka, att lagrummet i alla parters intresse måtte utgå.

Utskottet.

Under senare tid har utvecklingen gått i den riktningen, att arbetsgivarens sedan gammalt erkända rätt att när som helst uppsäga arbetstagaren från hans anställning i viss mån inskränkts. I det s. k. saltsjöbadsavtalet ha de ledande parterna på arbetsmarknaden i land givit uttryck åt den uppfattningen, att arbetstagaren i princip bör vara skyddad mot sådana uppsägningar från arbetsgivarens sida, som ej äro sakligt grundade. Berörda avtal lämnar bl. a. utförliga bestämmelser om samråd mellan vederbörandes organisationer, då fråga uppkommer att uppsäga eller permittera arbetstagare. Även flertalet i land gällande kollektivavtal innehålla stadganden, avsedda att verksamt trygga arbetstagaren mot oberättigade uppsägningar.

Varken sjömanslagen eller de för sjöfolket gällande kollektivavtalen upptaga någon bestämmelse, ägnad att skydda sjömännen mot uppsägningar och avskedanden. Detta sammanhänger med de särskilda förhållandena till sjöss och då framför allt hänsynen till sjöfartssäkerheten. Självklart är att sjömans i och för sig berättigade krav på att få behålla sin anställning icke får inkräkta på denna säkerhet. Det är därför uteslutet att till sjömanslagen överföra de i saltsjöbadsavtalet lämnade bestämmelserna om samråd. Därmed är dock icke sagt att det skulle vara otänkbart att beträffande tjänsteavtalet till sjöss tillämpa själva grundtanken om samråd. Departementschefen har biträtt den av kommittén uttalade meningen, att lagen bör upptaga en regel om samråd så utformad, att den — utan att inkräkta på befälhavarens auktoritet och därmed på sjöfartssäkerheten — medverkar till att befälhavaren icke verkställer förhastade och oberättigade uppsägningar. Enligt Kungl. Maj:ts förslag skall samråd icke äga rum vid avsked utan uteslutande vid uppsägning och då endast om sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren i minst sex månader. Ej heller kan samråd ifrå-

gakomma med mindre fartyget har minst tio mans besättning. Vidare är det den uppsagde sjömannens egen sak att avgöra, om uppsägningen skall bli föremål för samråd eller ej. Härtill kommer att samrådsnämnden icke kan fatta ett för befälhavaren bindande beslut i saken. Nu angivna omständigheter jämte det förhållandet att alltid minst en sjöman av befälsgraden skall deltaga i samrådet utgöra enligt utskottets mening en säker borgen för att befälhavarens auktoritet icke äventyras. På grund härav och då det föreslagna stadgandet otvivelaktigt skulle bidra till att hos den enskilde sjömannen skapa en känsla av ökad trygghet i anställningen anser utskottet, att stadgandet bör inflyta i lagen. Utskottet får därför avstyrka motionerna I: 492 och II: 625 i denna del.

18 §.

Gällande rätt.

Lagrummet upptager föreskrifter om den tid under vilken hyra skall utgå. I första stycket stadgas att hyra utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord eller, om han från förhyrningsorten måst företaga resa för att komma till fartyget, från och med den dag resan anträdes. Enligt andra stycket löper hyran till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen, där icke hans rätt till hyra på grund av bestämmelse i andra kapitlet förut upphört. I tredje stycket stadgas att hyra ej utgår för den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten. Jämlikt fjärde stycket skall vid beräkning av hyra för del av månad denna räknas till trettio dagar.

I anslutning till 18 § må framhållas att 32 § upptager en särbestämmelse om hyra. Där stadgas nämligen att sjöman, som avskedas på grund av sjukdom eller skada, äger åtnjuta, utöver full hyra så länge han kvarstår i tjänsten, hyra för två månader om han tillhör befälsgraden och för en månad om han tillhör manskapsgraden.

Vidare må erinras om att sjöman jämlikt 32 § icke äger rätt till hyra, om han är arbetsoförmögen eller avskedas på grund av sjukdom eller skada, som han ådragit sig genom grovt vållande eller förteगत vid tjänstens antagande.

Sjömanskommittén.

Kommittén framhåller bl. a., att sjömanslagen för närvarande saknar en allmän bestämmelse om ersättning åt sjöman, som vid avgången från tjänsten är arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada. Av lagens uppbyggnad följer att befälhavaren i de fall, då viss uppsägningstid gäller, kan välja mellan att avskeda sjuk eller skadad sjöman och utbetala sjukhyra till honom (32 §) eller att uppsäga avtalet samt på lämpligt sätt föra honom till hamn, där avtalet efter uppsägningstidens utgång upphör. Det har också visat sig, att 32 § endast sällan kommit till användning. Eftersom den för besättningen gällande uppsägningstiden — till skillnad från vad gäller be-

träffande befälhavaren — så gott som undantagslöst är betydligt kortare än den tid, vilken ligger till grund för sjukhyrans storlek, blir det vanligen för redaren förmånligare, om sjömannen icke avskedades utan uppsäges. Såsom 1938 års sjömanslagsutredning påpekar är lagens ståndpunkt föga tillfredsställande. Lagens regler ha också blivit väsentligt uppmjukade i kollektivavtalen. Härefter anför kommittén följande:

Kommittén förmenar att, eftersom här är fråga om en social förmån, betingad av sjömansyrkets särart, rätten till sjukhyra bör vara oberoende av anledningen till tjänsteförhållandets upphörande. Sålunda bör i princip även den sjöman, som själv uppsäger tjänsteavtalet eller på egen begäran erhåller entledigande, vara berättigad till sjukhyra. Detsamma bör gälla, därest tjänsteavtalet upphör till följd av sjöolycka enligt 41 §. Endast då sjöman avskedades enligt 33 §, eller sålunda därför att han väsentligen åsidosatt vad enligt tjänsteavtalet åligger honom, kan icke med skäl göras gällande att han skall ha rätt till sjukhyra. Kommittén har emellertid funnit, att denna regel icke bör göras undantagslös. Därest försenad inställelse föranlett avskedandet och det sedermera visar sig, att sjömannen var utan skuld, skulle det enligt kommitténs mening vara obilligt mot honom, om han skulle förlora rätten till sjukhyra. Särskilt tydligt framträder detta, om uteblivandet förorsakats just därav, att sjömannen insjuknat eller skadats.

I fortsättningen omnämner kommittén, att sjömanslagsutredningen mot avfattningen av 32 § anmärkte att en sjöman som avskedades jämlikt detta lagrum ägde rätt till två respektive en månads sjukhyra, även om arbetsoförmågan icke varade motsvarande tid. I likhet med utredningen anser kommittén, att en sådan regel är mindre välgrundad och att regeln bör ändras därhän, att sjukhyra icke skall utgå för längre tid än sjömannen är arbetsoförmögen.

Kommittén finner i likhet med sjömanslagsutredningen, att bestämmelserna om sjukhyra lämpligen böra upptagas i 18 § andra stycket.

I fråga om bestämmelsernas närmare utformning anför kommittén:

Till skillnad från sjömanslagsutredningen anser kommittén, att sjömannen bör vara berättigad till sjukhyra icke allenast om han är satt ur stånd att tjänstgöra i det ögonblick han lämnar tjänsten, utan även om han sedermera blir arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada, varmed han var behäftad då han frånträdde tjänsten eller avmönstrades. Sjukdomen kan vara av den art, att den yppar sig först efter någon tid och vidare kan en till synes obetydlig skada sedermera förvärras så, att arbetsoförmåga uppstår. För att bestämmelsen icke skall bli alltför betungande för redaren och för att sjömannen icke skall kunna kräva hyra å två håll har emellertid kommittén funnit den begränsningen nödvändig, att sjukhyra icke må fordras för tid, då sjömannen äger uppbära hyra eller lön hos annan arbetsgivare. Kommittén har därvid avsett exempelvis det fallet, att sjömannen under inkubationstiden tagit tjänst å annat fartyg eller erhållit anställning i land, med vilken följer rätt att vid sjukdom uppbära full lön eller lön med sjukavdrag. Det må framhållas att Köpenhamns-utkastet icke upptager denna begränsning.

Kommittén övergår härefter till frågan under vilken tid rätten till sjukhyra skall föreligga. Därvid framhålles att i vårt land den grundsatsen numera gäller, att i fråga om sociala förmåner åtskillnad icke må göras mellan olika grupper. Kommittén kan därför — oaktat de fyra Köpenhamns-utkastens behållit den nuvarande olikheten mellan sjöman av befälsgraden och annan sjöman — icke finna annat än att den längsta tid under vilken sjukhyra må utgå skall vara densamma för alla sjömän. På anförda skäl förordar kommittén, att denna tid bör vara två månader. Kommittén har därvid varit medveten om att likhetsregeln dock i så måtto åsidosattes, som befälhavaren jämlikt 4 § är berättigad till sjukhyra för tre månader. Detta sammanhänger med befälhavarens särskilda anställningsförhållanden.

Enligt kommitténs förslag skulle stadgandet, att hyra ej utgår för den tid sjömannen utan laga skäl håller sig från tjänsten, kvarstå i 18 § tredje stycket. Vidare föreslår kommittén, att stadgandet sammanfogas med den nu i 32 § upptagna föreskriften om att sjömannen förlorar sin rätt till hyra, där han ådragit sig sjukdomen eller skadan genom grovt vållande eller företogat den vid tjänstens antagande. Kommittén förordar därvid, att föreskriften utformas på samma sätt som i 4 §. I fråga om könssjukdomarna hänvisar kommittén till denna paragraf.

För fullständighetens skull må omnämnas, att sjömanslagsutredningen förordade den begränsningen i rätten till sjukhyra, att sjöman icke i något fall skulle vara berättigad till sådan hyra för flera dagar än han varit i tjänsten, med mindre han avskedades enligt 32 §. Nämnas må även att det danska förslaget stadgar att sjukhyra ej må krävas för längre tid än sjömannen varit anställd, såvida ej bestämda tecken på sjukdom eller skada kunna påvisas.

Kommittéledamoten *Böös* erinrar om sistnämnda båda förslag och ifrågasätter om det kan vara välbetänkt att låta en hur kortvarig anställning som helst grunda rätt till full sjukhyra. Enligt reservantens mening skulle det vara synnerligen frestande för personer utan fastare anknytning till fartyget att skaffa sig dylik hyra genom att simulera sjukdom. Dessutom synes det reservanten föga rimligt att giva sådana personer rätt till full sjukhyra efter några få dagars tjänst.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* anföra liknande synpunkter. De framhålla vidare att, på sätt kommittén utformat sitt förslag, sjukhyra skulle komma att utgå även i de fall då redaren icke är skyldig att utgiva sjukvårdsersättning, d. v. s. åt sjöman, vilken är behäftad med sjukdom av sådan art att sjömannen mycket väl kan vårdas ombord. Sjömannen kan nämligen i sådant fall begära avmönstring efter egen uppsägning och får, om förslaget antages, sjukhyra efter avmönstringen. För den, som har kännedom om hithörande förhållanden, står det klart, att de föreslagna bestämmelserna komma att inbjuda till missbruk i mycket stor omfattning.

Remissinstanserna.

Befälsorganisationerna, sjöfolksförbundet, landsorganisationen samt *socialpolitiska delegationen* ansluta sig till kommitténs förslag. Icke heller *rådhusrätten* har något att invända mot förslaget.

Fartygsbefälsföreningen vänder sig framför allt mot den av Böös hävdade meningen, att sjukhyra i allt fall icke bör löpa flera dagar än sjömannen varit i tjänsten. Föreningen framhåller därvid, att utan denna inskränkning skyldigheten att gälda sjukhyra visserligen skulle kunna bli betungande för den enskilde redaren, men att denna sak måste ses ur hela sjöfartsnäringsens synpunkt. Den av Böös föreslagna regeln skulle medföra, att en sjöman, som efter en längre tids tjänstgöring på ett fartyg övergår till ett annat fartyg och kort tid därefter drabbas av sjukdom, skulle vara berättigad till sjukhyra endast under så lång tid han tjänstgjort å det senare fartyget. Avslutningsvis anför föreningen, att farhågan för att de av kommittén föreslagna reglerna kunna inbjuda till missbruk från sjömännens sida icke utan vidare kan avfärdas och föreningen vill icke motsätta sig införandet av föreskrifter med ändamål att stävja missbruk.

Kommerskollegium förordar den ändringen av kommitténs förslag, att sjukhyra ej må löpa flera dagar än sjömannen varit i tjänsten med mindre bestämda tecken på sjukdom eller skada kunnat påvisas.

Hovrätten finner det rimligt, att sjukhyran i intet fall löper under flera dagar än sjömannen varit i tjänsten.

Socialstyrelsen uttalar såsom sin mening, att kravet på viss anställningstid såsom villkor för åtnjutande av sjukhyra icke synes oberättigat.

Vidare påpekar styrelsen, att redarens ekonomiska ansvar för de anställda skulle genom kommitténs förslag komma att i ej oväsentlig mån utökas, vilket skulle — särskilt för den mera lokalt betonade sjöfarten — vidga skillnaden i standard beträffande sjukförmåner mellan sjöfolket och andra ganska närstående grupper av anställda i land. Enligt styrelsens mening är det en avvägningsfråga vad som i detta avseende kan vara ekonomiskt rimligt och socialt skäligt med hänsyn till sjöfartens särart.

Redareföreningen — med instämmande av *arbetsgivareföreningen, sågverksförbundet, stufvareförbundet* och *bogseringsaktiebolaget* — yttrar till en början, att sjöfartsnärigen numera icke är så särpräglad, att sjömännena i dag skäligen kunna göra anspråk på att bli behandlade i särskild ordning, när det gäller förmåner i samband med sjukdom. Än mindre föreligger skäl att utvidga befintliga förmåner. Sjömannen får skydda sig mot de ekonomiska riskerna av sjukdom genom att ingå som medlem i sjuk-kassa.

Vidare anför föreningen, att erfarenheten visat att sjömännena i ej oväsentlig utsträckning missbruka rätten till förmåner vid sjukdom. I anslutning härtill yttrar föreningen följande:

Det förekommer särskilt ofta, att sjömän, då tjänsteavtalet gått till ända och i synnerhet efter uppsägning från befälhavarens sida, utan skäl anmäla sig sjuka. Härvid åberopas i allmänhet symptom, vilka äro svåra att

kontrollera, särskilt för en främmande läkare vid ett tillfälligt besök. Vanligt är också, att en sjöman, som erhållit tillrättavisning i tjänsten, anmäler sig sjuk under liknande omständigheter. — I icke så få fall förtiga sjömännen sjukdom vid påmönstring. Sjomännen äro visserligen skyldiga att efter tillsägelse låta läkarundersöka sig före påmönstringen. Det säger sig emellertid självt, att det vid dylik undersökning icke är möjligt att alltid konstatera, huruvida sjukdom föreligger. Att underkasta envar sjöman ingående läkarundersökning är icke möjligt. Att bevisa hurusom sjukdom förelegat redan före påmönstringen ställer sig givetvis i dylika fall mycket svårt. — Vidare ådraga sig sjömän speciellt under vistelse i land d. v. s. vid tillfällen då någon kontroll icke kan utövas, icke sällan skador och sjukdomar, som orsakats av grovt vållande, ofta i samband med spritföräring. Att bevisa sådant vållande är i de flesta fall omöjligt för redaren. — Det har också konstaterats, att sjömännen ofta anmäla sig arbetsdugliga, så snart tiden för redarens underhållsskyldighet upphört. — Det har visat sig synnerligen svårt för redarna att komma till rätta med missbruk från sjöfolkets sida av här avsedd art. Sjömannen vet till fullo, att bevisbördan åligger redaren, därest denne gör gällande, att exempelvis förtigande eller grovt vållande föreligger.

Föreningen tillägger slutligen, att åtminstone en del fall av missbruk skulle kunna förhindras, om lagen upptog en bestämmelse om att sjukhyra icke i något fall skulle kunnat krävas för längre tid än sjömannen varit i tjänsten.

Kanalflottans rederiförening understryker, att någon i lag reglerad ersättning vid sjukdom icke föreligger för arbetstagarna i land samt att, i den mån rätt till sjukersättning tillförsäkrats dem i kollektivavtal, det förutsatts en viss, i allmänhet ganska långvarig anställningstid hos arbetsgivaren, oftast sex månader. Föreningen finner det därför icke opåkallat att rikta uppmärksamheten på lämpligheten av att en viss anställningstid utgör förutsättning för erhållande av sjukhyra eller att denna bestämmes i förhållande till anställningstidens längd.

Departementschefen.

»I gällande sjömanslag infördes emellertid den bestämmelsen, att ombordanställd, som avskedades på grund av sjukdom eller skada, skulle vara berättigad till sjuklön under tid, som för befälhavaren bestämdes till tre månader, för sjöman av befälsgraden till två månader och för sjöman av manskapsgraden till en månad. Bestämmelsen grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen, att det — framför allt med hänsyn till sjöfartsnäringens särart — är skäligt, att redaren i någon mån bispringer ombordanställd, som i hans tjänst drabbats av sjukdom eller skada och på grund därav satts ur stånd att förtjäna sitt uppehälle. Under de senaste trettio åren torde intet ha inträffat som föranleder till annat bedömande. Tvärtom torde utvecklingen på det sociala området ha medfört, att den ombordanställdes krav på att bli skäligt tillgodosedd vid iråkad sjukdom anses ännu mera berättigade än tidigare. I detta sammanhang må erinras om bestämmelserna i Seattlekonventionen nr 70 om social trygghet för

sjöman, vilken föreskriver skyldighet för redaren att i vissa fall utgiva en ej så ringa sjukersättning.

Ur nu angivna synpunkter måste det anses otillfredsställande, att sjöman jämlikt gällande lag icke äger rätt till sjuklön under annan förutsättning än att han blivit avskedad på grund av sjukdom eller skada.

På grund av det anförda har jag funnit mig böra biträda kommitténs förslag, att sjöman som vid frånträddandet av tjänsten är oförmögen till arbete på grund av sjukdom eller skada i princip skall vara berättigad till sjuklön, oberoende av anledningen till att han lämnat tjänsten. I likhet med kommittén anser jag emellertid, att undantag bör göras för det fall att sjöman avskedas jämlikt 33 §, dock ej om avskedsgrunden är för sen inställelse och sjömannen var utan skuld.

Däremot är det svårare att avväga den längsta tid, under vilken sjöman må kunna kräva sjuklön. Kommittén har i denna fråga hänvisat till Seattlekonventionen nr 70, enligt vilken en i utlandet kvarlämnad sjöman i princip är berättigad till tre månaders sjuklön. Samtidigt framhålles emellertid, att konventionen icke upptager föreskrift om sjuklön åt sjöman som vistas i hemlandet, uppenbarligen beroende därpå att konventionen förutsätter att sådan sjöman icke bör vara mera gynnad än annan hemmavarande sjuk medborgare. Efter att ha anmärkt att lagregler om lön vid sjukdom visserligen icke finnas för den enskilde arbetstagaren i land, påpekar kommittén emellertid, att 32 § gällande sjömanslag icke skiljer på sjöman, som kvarlämnas i utlandet, och på sjöman, som vistas i Sverige. Under hänsynstagande till dessa olika synpunkter har kommittén stannat för att alla sjömän skola vara berättigade till sjuklön för en tid av högst två månader.

Enligt min mening är kommitténs förslag väl avvägt, såvitt angår den utrikes sjöfarten med dess säregna förhållanden. Det torde icke kunna förnekas, att sjöman i dylik fart är mera utsatt för sjukdoms- och olycksfallsrisker än flertalet andra arbetstagare. Däremot synes det, såsom särskilt socialstyrelsen betonat, vara synnerligen ovisst, om även sjöman i inrikes fart bör komma i åtnjutande av en så vidsträckt förmån. Dennes levnadsvillkor skilja sig nämligen i betydligt mindre grad från arbetstagarens i land och det torde därför icke vara lämpligt att ställa honom i en alltför gynnsam ställning. På grund härav har jag ansett mig böra förorda, att sjöman i inrikes fart icke skall vara berättigad till sjuklön för längre tid än en månad.

Mot den föreslagna utvidgningen av rätten till sjuklön har invänts, framför allt från redarhåll, att den skulle komma att leda till avsevärt missbruk. I varje fall vore det lämpligt att föreskriva viss tids längre tjänstgöring hos redaren såsom villkor för åtnjutande av förmånen eller åtminstone införa den begränsningen att sjuklön ej får krävas för längre tid än sjömannen varit i tjänsten.

Det torde icke kunna förnekas att här liksom på andra områden missbruk kan förekomma, men enligt min uppfattning får denna omständighet icke

vara avgörande. Det kan ej vara riktigt att neka det stora flertalet sjömän en social förmån endast av den anledningen att rätten kan missbrukas av ett fåtal. Härtill kommer, att redaren har betydlig makt att stävja missbruk. Sådant kan icke gärna ifrågakomma i andra fall än när fartyget ligger i hamn och då har redaren möjlighet att låta sjömannen undergå läkarundersökning. Icke heller torde sjömannen mot redarens vilja kunna kräva att på grund av sjukdom eller skada få lämna tjänsten, med mindre läkaren finner så vara nödvändigt för att sjömannen skall få betryggande vård. Ett stadgande, innebärande att rätten till full sjuklön skulle vara beroende av viss tids anställning, är ägnat att för den enskilde sjömannen i så avsevärd mån minska värdet av förmånen att jag icke kan förorda en sådan begränsning.

Mot kommitténs förslag i övrigt har jag icke någon erinran att framställa.

I fråga om könssjukdom må hänvisas till vad jag anfört vid 4 §.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

I motionerna anföres att rederiernas sjukvårdskostnader redan nu äro betydande samt att en fördubbling av kostnaderna icke är osannolik, där-est 18 § godkännes i den föreslagna utformningen. Regler för att förhindra missbruk synas vara av behovet påkallade. Att låta en hur kortvarig anställning som helst ge rätt till sjuklön måste medföra frestelse för missbruk, eftersom sjöman genom att simulera sjukdom efter anställningens slut kan tillskansa sig förmåner. Därför bör stadgas exempelvis att sjuklön icke skall utgå under längre tid än den sjuke varit inom vederbörande rederi.

Motionen II: 626.

Motionärerna vända sig mot förslaget, att sjuklönen inom inrikes fart icke må krävas under längre tid än en månad. Förslaget innebär en uppdelning av sjömän i två kategorier som tidigare icke funnits i sjömanslagen. Något förhållande har icke inträffat som motiverar en sådan kategoriklyvning. Den torde för övrigt strida mot Seattlekonventionen nr 70. Slutligen äro tvister att befara, eftersom det kan vara svårt att avgöra i vilken fart fartyget befinner sig.

Utskottet.

I fråga om förslaget, att svensk sjöman icke skall gå förlustig den honom eljest tillkommande rätten till lön om han blir arbetsoförmögen till följd av könssjukdom, må hänvisas till vad utskottet anfört under 4 §.

Beträffande de föreslagna reglerna om sjömans rätt till sjuklön efter anställningens upphörande är det enligt utskottets mening icke lätt att finna en lösning, som tager skäligen hänsyn till de från olika håll framförda, sinsemellan stridande synpunkterna på frågan. Obestridligen skulle ett genomförande av förslaget medföra ökade utgifter för rederinäringen. Vidare skulle sjömännen bli förmånligare ställda än de enskilda arbetstagarna i land. A andra sidan torde — åtminstone såvitt angår den utrikes sjöfarten — det icke kunna förnekas, att sjömännen vanligen i avsevärt högre grad

än övriga arbetstagare äro utsatta för risken att ådraga sig sjukdomar. Dessutom blir sjömannens belägenhet mera påfrestande, om han drabbas av sjukdom eller skada. Ur nu angivna synpunkter synes förslaget vara väl avvägt. Utskottet har emellertid funnit skäl att ytterligare pröva frågan, om icke förslaget bör fullständigas med en bestämmelse, ägnad att förhindra missbruk från sjömannens sida. De från skilda håll uttalade farhågorna, att mindre nogräknade sjömän skulle tillskansa sig sjuklön genom att simulera sjukdom eller skada, ha säkerligen ett visst berättigande. Det kan därför förefalla befogat att införa den bestämmelsen i lagen, att sjuklön icke i något fall må krävas för längre tid än sjömannen varit i tjänsten. Såsom departementschefen framhållit skulle dock en sådan bestämmelse i avsevärd mån minska värdet av rätten till sjuklön. Utskottet kan därför icke tillstyrka bestämmelsen. Enligt utskottets åsikt kan emellertid samma invändning icke göras mot det danska förslaget, att rätten till sjuklön i intet fall skall avse längre tid än sjömannen tjänstgjort, med mindre bestämda tecken på sjukdom eller skada påvisats. Ett dylikt stadgande skulle — utan att betaga den verkligt sjuke eller skadade sjömannen rätten till full sjuklön — åtminstone i någon mån hindra simulanter att orättfärdigt skaffa sig sjuklön. På grund av det anförda får utskottet hemställa, att motionerna I: 492 och II: 625 på det sätt bifallas, att till 18 § andra stycket i propositionen fogas en bestämmelse av innebörd att redarnas skyldighet att utgiva sjuklön i intet fall må avse flera dagar än sjömannen varit i tjänsten, med mindre bestämda tecken på sjukdom eller skada påvisats.

Vad angår yrkandet i motionen II: 626, att åtskillnad beträffande den tid under vilken rätten till sjuklön föreligger ej bör göras mellan den utrikes och den inrikes sjöfarten, må till en början understrykas att en sådan åtskillnad icke står i strid med Seattlekonventionen nr 70. Beträffande sjöman, som vistas i hemlandet, föreskriver nämligen konventionen ej annat, än att denne skall vara berättigad till sjukersättning enligt allmänt gällande bestämmelser. Eftersom vår lagstiftning saknar allmänna regler om ersättning åt arbetstagare vid sjukdom, kommer sålunda den i inrikes fart tjänstgörande sjömannen att bli förmånligare ställd än enligt konventionen. Icke heller vållar gränsdragningen några svårigheter. Ett fartyg, som är bestämt till utrikes ort, nyttjas i utrikes fart, och övriga fartyg i inrikes fart. Utskottet, som biträder de av departementschefen anförda skälen för förslaget att sjöman i inrikes fart icke i något fall skall enligt lagen vara berättigad till sjuklön för längre tid än en månad, får därför avstyrka bifall till motionen II: 626 i denna del.

20 §.

Gällande rätt.

Enligt lagrummets första stycke äger sjöman för närvarande fordra, att viss del av hyran efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

I nuvarande andra stycket stadgas att utan sjömannens samtycke må dragsedelsbeloppet nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till täckande av sjömannen ålagt disciplinstraff eller redarens ersättningsanspråk mot honom.

Sjömanskommittén.

Kommittén föreslår den ändringen av lagrummets första stycke, att sjöman icke må fordra utbetalning efter flera än tre samtidigt löpande drag-sedar.

Beträffande andra stycket förordar kommittén den lydelsen, att dragsedelsbeloppet utan sjömannens samtycke må nedsättas allenast i den mån den övriga hyran icke förslår till att täcka sjömannen ålagd disciplinbot eller på grund av tjänsteförhållandet uppkommen fordran, som av sjömannen medgives eller eljest är klar.

Departementschefen.

Kommitténs förslag tillstyrkes av departementschefen.

Motionen II: 626.

Motionärerna yrka, såvitt nu är i fråga, att orden »eller eljest är klar» måtte utgå ur lagen.

Utskottet.

Den av motionärerna yrkade begränsningen av redarens kvittningsrätt strider mot allmänt vedertagna rättsgrundsatser, och utskottet får därför föreslå, att riksdagen måtte lämna motionen II: 626 i denna del utan bifall.

27 §.

Gällande rätt.

Enligt 27 § första stycket i dess gällande lydelse skall befälhavaren, när sjöman är sjuk eller skadad, sörja för att denne erhåller nödig vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel. I samma lagrums andra stycke föreskrives för närvarande att, när anledning finnes att antaga att sjöman är behäftad med sjukdom som medför fara för de ombordvarande, befälhavaren skall, såvitt ske kan, låta den sjuke undergå läkarundersökning. Om det är omöjligt att vidtaga betryggande åtgärder mot smittfaran, skall befälhavaren låta bringa den sjuke i land.

Sjömanskommittén.

Inledningsvis omnämner kommittén, att anmärkning framställts mot avfattningen av reglerna. Det vill synas som om den befälhavaren ålagda skyldigheten att föranstalta om läkarundersökning skulle föreligga allenast, då anledning föreligger till antagande att sjömannen är behäftad med smittsam

sjukdom, och sålunda icke när det kan antagas att han lider av annan sjukdom. Enligt samma tolkning skulle beträffande ej smittsamma sjukdomar läkare behöva anlitas först sedan det blivit uppenbart att läkarbehandling är erforderlig. Enligt kommitténs mening giver lagens nuvarande lydelse visserligen icke stöd för en sådan tolkning, men kommittén har dock för tydlighetens skull ansett sig böra föreslå ett stadgande av innehåll att, när anledning finnes till antagande att sjöman är sjuk eller skadad, befälhavaren såvitt möjligt skall låta honom undersökas av läkare.

Kommittéledamoten *Böös* framhåller, att denna befälhavarens skyldighet skulle komma att föreligga även när det gällde ett sjukdoms- eller olycksfall som uppenbarligen icke påkallade särskild undersökning av läkare för diagnos eller ordination, t. ex. då en rad sjukdomsfall av enahanda art inträffade i en följd (dysenteri, angina etc.). Icke heller synes läkarundersökning erforderlig, när det gäller exempelvis en sjukdom med lätt igenkännliga symptom med vars rätta behandling befälhavaren är väl förtrogen. Reservanten förordar därför sådan avfattning av stadgandet att därav framgår, att befälhavarens skyldighet att föranstalta om läkarundersökning inträder när detta med hänsyn till omständigheterna kan anses påkallat.

Remissinstanserna.

Maskinbefälsförbundet finner det vara av den allra största betydelse, att av lagrummet otvetydigt framgår att befälhavaren är skyldig att föranstalta om läkarundersökning, när anledning finnes till antagande att sjöman är sjuk eller skadad. Förbundet understryker, att befälhavaren enligt nuvarande regler är oförhindrad att vägra sjöman sådan undersökning, så snart objektiva symptom på sjukdom icke kunna upptäckas. Förbundet anser sig ej böra underlåta att omnämna, att en dylik tolkning av gällande lag visst icke är främmande.

Gentemot de av reservanten inom kommittén anförda synpunkterna invänder förbundet, att även då en rad sjukdomsfall av enahanda slag inträffar det kan vara nödvändigt med läkarundersökning från fall till fall.

Sjöfolksförbundet anlägger liknande synpunkter.

Fartygsbefälsföreningen, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen* samt *hovrätten* och *kommerskollegium* biträda däremot reservantens ståndpunkt. Sålunda framhåller *kommerskollegium* att det — med hänsyn till det missbruk som torde vara att befara — är välbetänkt att förse stadgandet med det av reservanten föreslagna tillägget. Det förefaller dessutom kollegium osannolikt, att befälhavaren skulle obehörigen utnyttja ett sådant tillägg, eftersom en försummelse från hans sida kan medföra besvärliga följder både för honom själv och fartyget.

Medicinalstyrelsen anser det av kommittén föreslagna stadgandet i princip vara riktigt. Stadgandet bör dock enligt styrelsens mening icke tolkas så, att med »sjuk och skadad» skall menas varje opasslighet eller dylikt. Styrelsen vill därför föreslå den ändringen, att läkarundersökning icke skall behöva ske, då sådan undersökning uppenbarligen icke är påkallad.

Departementschefen.

»Spörsmålet synes mig vanskligt. Sålunda är det å ena sidan obestridligt att, med hänsyn till de särskilda förhållandena under vilka sjöfolket lever, starka skäl tala för att läkarundersökning ej må underlätas, när det är antagligt att sjöman är sjuk eller skadad. Omständigheterna kunna vara sådana, att en i och för sig ursäktlig felbedömning från befälhavarens sida medför allvarliga följder för den enskilde sjömannen. Å andra sidan kan det icke förnekas att ett så långt gående lagbud som det av kommittén föreslagna mången gång helt i onödan skulle föranleda befälhavaren att tillkalla läkare. Detta gäller framförallt i sådant fall, där det är uppenbart att sjömannens sjukdom är helt obetydlig eller befälhavaren väl känner till huru sjukdomen skall behandlas. Dessutom torde en dylik bestämmelse i viss mån inbjuda till missbruk. I anslutning till den av medicinalstyrelsen anvisade lösningen vill jag därför förorda den ordalydelsen, att befälhavaren skall vara pliktig att, när det kan antagas att sjöman är sjuk eller skadad, såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, där sådan undersökning ej framstår som uppenbart opåkallad.»

Motionen II: 626.

Enligt motionärernas mening är det uppenbart, att läkarundersökning av sjuk eller skadad sjöman icke under några förhållanden får underlätas, då läkare är tillgänglig. Motionärerna hemställa, att lagens stadgande på denna punkt utformas på sätt kommittén föreslagit.

Utskottet.

Enligt 27 § andra stycket sjömanslagen i Kungl. Maj:ts förslag skall befälhavaren sörja för att sjuk eller skadad sjöman erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar jämväl underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Utskottet finner dessa föreskrifter utgöra tillräcklig borgen för att all rimlig hänsyn tages till sjöman, som verkligen är sjuk eller skadad. Såsom departementschefen framhållit är spörsmålet vanskligt, då fråga är om sjöman som kan antagas vara sjuk eller skadad. Enligt utskottets mening innebär emellertid Kungl. Maj:ts förslag, vilket härutinnan ansluter sig till medicinalstyrelsens ständpunkt, en skälig avvägning mellan å ena sidan sjömannens berättigade krav på att bli läkarundersökt, då sjukdom eller skada kan misstänkas, samt å andra sidan redarens intresse av att hans fartyg icke uppehålls för en uppenbart opåkallad läkarundersökning av sjömannen. Utskottet får därför avstyrka bifall till motionen II: 626 i denna del.

28 §.

Gällande rätt.

I lagrummet lämnas regler angående vem som skall bekosta vården av sjuk eller skadad sjöman.

Enligt första stycket i dess nuvarande lydelse åligger det redaren att bekosta sjukvården, så länge sjömannen är kvar i tjänsten. I anslutning härtill föreskrives att — därest sjuk eller skadad sjöman vid tjänstetidens utgång varder skild från tjänsten eller dessförinnan avskedad utan sådan grund som i 33 § sägs — han också efter anställningens upphörande äger åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han är svensk och vårdas utom riket, tolv veckor efter avmönstringen; har avmönstring icke skett, räknas tiden från det fartyget gått vidare. I nu nämnda fall är svensk sjöman, som i utlandet avgår från tjänsten, dessutom berättigad till fri resa med underhåll till sin hemort här i riket, dock med skyldighet att under närmare angivna förutsättningar taga tjänst å hemvändande fartyg (jfr 26 § i förslaget).

I andra stycket stadgas för närvarande, att vad i första stycket är föreskrivet ej äger tillämpning, där sjömannen genom grovt vållande ådragit sig sjukdomen eller skadan, eller där han vid tjänstens antagande förteगत den; i sådant fall är sjömannen pliktig att själv bekosta sjukvården och är ej berättigad till fri hemresa. Redarens utlägg för dylik kostnad må avdragas å sjömannens hyra.

Slutligen upptages i tredje stycket den regeln, att om sjöman som lider av könssjukdom i smittsamt skede kvarlämnas i utlandet, kostnaden för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel för tiden efter anställningens upphörande skall bestridas av statsmedel.

Sjömanskommittén.

Kommittén understryker, att enligt gällande lag sjöman icke äger rätt till sjukvård på redarens bekostnad, om han lämnar tjänsten på egen begäran, och ej heller om han blir avskedad enligt 33 § (åsidosättande i något väsentligt avseende av förpliktelser enligt avtalet). Kommittén erinrar om att den finska lagen intager samma ståndpunkt, men att de danska och norska lagarna ha en annan inställning. Enligt de senare båda lagarna har nämligen sjömannen rätt till sjukvård på redarens bekostnad, så snart han är sjuk eller skadad vid tjänsteförhållandets upphörande. Enligt kommitténs mening är denna sistnämnda ståndpunkt riktig. Såsom i förarbetena till 1891 års sjölag uttalas, måste omfånget av redarens skyldighet att bekosta sjukvård åt sjöman bedömas enligt billighetshänsyn. Kommittén kan för sin del icke finna, att det överensstämmer med billigheten att från förmånen av fri sjukvård utestänga sjöman, som frånträder tjänsten på egen begäran. Mera oviss ställer sig saken, därest sjömannen avskedats enligt 33 §. Kommittén har emellertid funnit det vara en väl sträng påföljd för sjömannen, om han genom avskedandet skulle förlora rätten till fri sjukvård. På grund av det anförda föreslås bl. a. att 28 § i detta avseende bringas i överensstämmelse med de danska och norska lagarna.

Kommittéledamöterna *Forsblad* och *Reuterskiöld* kunna icke finna det rimligt, att redaren skall åläggas vittgående förpliktelser mot en sjöman, som avskedats enligt 33 § på grund av t. ex. våld å överordnad, misshandel, upp-

repad onykterhet i tjänsten. Reservanterna anföra därvid, att det är ett känt förhållande, att sjömän icke sällan, då de på grund av grov misskötsel skiljas från tjänsten, uppsöka läkare och erhålla intyg om sjukdom av ett eller annat slag, som anses fordra vård. Det är ej här fråga om verkliga sjukdomar utan oftast någon obetydlig krämpa.

Remissinstanserna.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivarorganisationer motsätta sig kommitténs förslag såvitt angår sjöman, som avskedats jämlikt 33 §.

Icke heller *hovrätten* finner det vara skäligt att ålägga redaren så vittgående förpliktelser som de av kommittén föreslagna, då fråga är om sjöman som avskedats exempelvis för våld mot överordnad, misshandel av andra ombordvarande m. m. Å andra sidan synes man ej böra gå så långt att redarens förpliktelser skulle upphöra vid varje avskedande enligt 33 §. Enligt hovrättens mening är det skäligt att draga gränsen så, att sjöman, som avskedats enligt 33 § tredje, fjärde eller femte punkten, själv får bekosta vården och eljest redaren.

Departementschefen.

»Såsom kommittén framhållit äro de nuvarande reglerna icke fullt tillfredsställande. Skäl torde nämligen icke föreligga att göra undantag för sjöman, som själv säger upp sig eller i laga ordning begär entledigande. Mera vansklig ter sig frågan i fall, där sjömannen avskedats med stöd av 33 §. I likhet med kommittén anser jag det emellertid vara en väl sträng påföljd för den enskilde sjömannen, om han i och med avskedandet skulle berövas möjligheten att få sina utgifter för nödvändig sjukvård och hemresa ersatta av redaren. Det må erinras om att gällande danska och norska sjömanslagar intaga den ståndpunkten, att dessa förmåner skola utgå oberoende av anledningen till att sjömannen lämnat tjänsten.»

Motionerna I: 492 och II: 625.

Motionärerna anföra, att antalet sjukdomsfall kommer att avsevärt öka, om redaren skall ersätta sjukvården även för sjömän som avskedats jämlikt 33 § för misskötsel. Självklart är att många sjömän komma att resa krav på sjukersättning efter avsked.

Utskottet.

I likhet med kommittén och departementschefen finner utskottet det vara en väl sträng påföljd för en enligt 33 § avskedad sjöman, om han i och med avskedandet skulle berövas möjligheten att få ersättning av redaren för nödvändig sjukvård och hemresa. Utskottet hemställer, att riksdagen måtte lämna motionerna I: 492 och II: 625 i denna del utan åtgärd.

Beträffande principen om svensk sjömans rätt till sjukvårdsförmåner vid könssjukdom må hänvisas till vad utskottet anfört under 4 §.

34 §.

Gällande rätt.

Enligt lagrummets första stycke i dess gällande lydelse äger sjöman, vilken avskedas utan att skäl som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider. I andra stycket lämnas en hjälpregel för det fall att utredning om förlusten icke kan förebringas. Sjöman av befälsgraden blir då berättigad till två månaders hyra och sjöman av manskapsgraden till en månads hyra, allt jämte fri resa med underhåll till den ort där tjänsten rätteligen skulle frånträtts.

Sjömanskommittén.

Under åberopande av de skäl som anförts under 3 § föreslår kommittén, att ersättningen vid kontraktsstridigt avsked enligt 34 § alltid skall utgå med standardbelopp.

I fråga om beloppets storlek anser kommittén, att åtskillnad mellan olika grupper av sjömän icke bör göras. Kommittén förordar därför, att alla sjömän skola äga rätt till hyra för två månader eller sålunda samma ersättning som enligt kommitténs förslag må högst utgå såsom sjukhyra. Det måste anses vara i överensstämmelse med billighetens krav att skäligen gottgörelse lämnas den sjöman som — utan att själv ha givit anledning därtill — av arbetsgivaren tvingas lämna tjänsten under andra förhållanden än han haft att räkna med.

Det må nämnas att Köpenhamns-utkastens behållit den nuvarande skillnaden mellan sjömän av befälsgraden och övriga sjömän.

Kommittéledamoten *Böös* kan icke biträda kommitténs förslag, såvitt angår föreskriften att alla sjömän skola vara berättigade till ersättning motsvarande två månaders hyra. Att på detta sätt likställa olika grupper av sjömän är måhända riktigt när det gäller s. k. sociala förmåner, t. ex. rätt till sjukhyra. Föreskrifterna i 34 § däremot innefatta en ren skadeståndsreglering, beträffande vilken lika litet som i fråga om löneförmåner sociala jämlikhetskrav kunna åberopas. Enligt reservantens mening finnes ej skäl antaga, att ersättningen åt sjöman av manskapsgraden enligt den nuvarande hjälpregeln i 34 § skulle vara för låg. På grund av vad sålunda anförts föreslår reservanten, att standardersättningen bestämmas till två månaders hyra för sjöman av befälsgraden och en månads hyra för annan sjöman.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja, såsom framgår av vad under 3 § anförts, behålla 34 § i dess nuvarande lydelse.

Remissinstanserna.

Vad angår frågan huruvida 34 § skall upptaga en bestämmelse om standardersättning eller ej intaga de hörda myndigheterna och organisationerna samma ståndpunkt som till motsvarande bestämmelse i 3 §.

Beträffande standardersättningens storlek anse *maskinbefälsförbundet* och *sjöfolksförbundet* — med instämmande av *landsorganisationen* — att kommitténs förslag bör godtagas.

Enligt *maskinbefälsförbundet* tala skäligheten och rättvisan för att standardersättningen skall bestämmas till två månaders lön för alla sjömän. Denna ersättning kan icke anses vara för hög.

Fartygsbefälsföreningen, inrikessjöfartens befälsförening och *radiotelegrafistföreningen* biträda reservanten Böös' ståndpunkt. Enligt föreningarnas mening skulle likställighet i skadeståndshänseende svårt missgynna befälsgrupperna. Dessa äro nämligen på ett helt annat sätt än manskapsgrupperna beroende av sina befattningar. Manskapet har till skillnad från befålet lätt att få lika god anställning på annat fartyg. Därest sjöman av manskapsgraden berättigas till skadestånd motsvarande två månaders hyra, bör sjöman av befälsgraden tillerkännas åtminstone fyra månaders hyra.

Även *hovrätten, socialstyrelsen, kommerskollegium* och *rådhusrätten* ansluta sig till Böös' förslag. *Kommerskollegium* framhåller emellertid, att föreståndare för ekonomiavdelning samt radiotelegrafist i skadeståndshänseende böra jämsställas med sjöman av befälsgraden, eftersom de enligt 13 § skulle komma att åtnjuta en månads uppsägningstid.

Departementschefen.

»Enligt kommitténs förslag skulle alla sjömän bli berättigade till lön för två månader jämte fri resa med underhåll till närmare angiven ort. Från olika håll har emellertid häremot invänts att skadeståndet skulle bli för högt, i allt fall beträffande sjöman i manskapsgraden, och att anledning ej finnes att frångå den nuvarande hjälpregeln, enligt vilken sådan sjöman äger rätt till — utöver fri resa med underhåll — lön för en månad. Såsom framhållits under 3 § kan det icke komma i fråga att bestämma skadeståndet så lågt, att sjömannen i övervägande antalet fall skulle lida förlust. Å andra sidan bör skadeståndet själfvallet icke sättas så högt, att sjömannen i regel skulle göra en otillbörlig vinst på redarens bekostnad. Ur nu angivna synpunkter synes det ligga närmast till hands att anpassa skadeståndet, som ej är att betrakta såsom en social förmån, efter den för sjömannen gällande uppsägningstiden. Av förslaget till 13 § framgår att maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning och radiotelegrafist skulle åtnjuta en uppsägningstid av en månad samt övriga sjömän sju dagar. Med hänsyn härtill torde det innebära en skälig avvägning att bestämma skadeståndet till två månaders lön för nämnda fem grupper av befattningshavare samt till en månadslön för övriga sjömän, allt jämte fri resa till den av kommittén angivna orten. Detta överensstämmer för övrigt i princip med Köpenhamns-utkastens ståndpunkt.»

Motionerna I: 493 och II: 624.

Efter att ha erinrat om innehållet i det s. k. saltsjöbadsavtalet samt om det förhållandet, att flertalet av de i land gällande kollektivavtalen upptaga bestämmelser, varigenom arbetstagaren tillförsäkras skydd mot uppsägningar som icke äro sakligt grundade, understryka motionärerna att såväl

sjömanslagen som de till sjöss gällande kollektivavtalen sakna varje bestämmelse, ägnad att skapa trygghet för sjömannen i hans anställning. Hänsynen till sjöfartssäkerheten anses fordra, att sjömannens krav på att redaren skall följa ett ingånget avtal får stå tillbaka för redarens anspråk på att genast kunna bli av med sjömannen. Redaren är emellertid pliktig att gottgöra sjömannen för den förlust han lider genom ett kontraktsstridigt avsked. Motionärerna dela kommitténs uppfattning, att skadeståndet bör bestämmas till två månaders lön för samtliga sjömän. Även om detta icke kan sägas utgöra en social förmån i egentlig mening, torde det icke kunna förnekas att skadeståndet är avsett att utgöra ersättning för en social orättvisa, som drabbar just sjömannen. Därest skadeståndet bestämdes till två månaders lön för samtliga sjömän, skulle även sjöman av manskapsgraden få någon glädje av den honom i 38, 39 och 40 §§ tillerkända rätten, att sedan redaren i något där angivet avseende brutit mot vad enligt tjänstevtalet anses åligga honom, erhålla entledigande samt därvid åtnjuta skadestånd enligt 34 §.

Motionen II: 626.

Även i denna motion hemställes att skadeståndet vid kontraktsstridigt avsked måtte bestämmas till två månaders lön för samtliga sjömän.

Utskottet.

Såsom framgår av vad anförts under 3 § har utskottet anslutit sig till principen, att ombordanställd vid kontraktsstridigt avsked skall erhålla ersättning med vissa i lagen angivna standardbelopp. Enligt 34 § i Kungl. Maj:ts förslag är ersättningen bestämd till två månaders lön för sjöman, tillhörande arbetsledningen ombord, och en månads lön för annan sjöman, allt jämte rätt till fri hemresa. Jämlikt kommitténs förslag äro samtliga sjömän berättigade till två månaders lön. Departementschefen har framhållit, att skadeståndet, som ej är att betrakta såsom en social förmån, ej får sättas så högt att sjömannen i regel skulle göra en otillbörlig vinst på redarens bekostnad, samt att det därför ligger närmast till hands att anpassa skadeståndet efter den för sjömannen gällande uppsägningstiden. Med hänsyn härtill har departementschefen funnit, att sjöman som icke tillhör arbetsledningen och sålunda ej åtnjuter längre uppsägningstid än sju dagar bör vara skäpligen gottgjord med en månads lön. I detta sammanhang vill utskottet ännu en gång betona att — ehuru den uppfattningen numera vunnit allmänt erkännande att den enskilde arbetstagaren har ett berättigat anspråk på att icke utan skäl bli skild från sin anställning — sjömanslagen av hänsyn till sjöfartssäkerheten måste medgiva möjlighet för redaren att utan angivande av skäl och även i strid med avtalets bestämmelser om tid och ort för tjänstens frånträdande skilja sjöman från tjänsten. Såsom lagen är och måste vara uppbyggd är redaren emellertid oförhindrad att begagna sig av denna möjlighet, även om sjömannens skiljande från tjänsten icke skulle vara påkallat av säkerhetsskäl. I vilken utsträckning möjligheten utnyttjas torde i

hög grad vara en kostnadsfråga. Det ligger i sakens natur, att redaren är mindre benägen att avskeda sjöman i strid med avtalets bestämmelser, om han nödgas betala den avskedade ett ej alltför ringa skadestånd. Ur nu angivna synpunkter är det enligt utskottets mening en skälig avvägning att bestämma skadeståndet till två månaders lön även för sjöman av manskapsgraden. Slutligen finner utskottet — även om här icke är fråga om en social förmån i egentlig mening — det vara mera tilltalande, om lagen angiver en enhetlig grund för skadeståndets beräkning än om åtskillnad göres mellan olika grupper sjömän.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att riksdagen måtte bifalla motionerna I: 493 och II: 624 samt II: 626 i denna del.

37 §.

Gällande rätt.

I sin gällande lydelse upptager lagrummet regler om rätt för sjöman att i vissa fall erhålla entledigande vid förändring av resan. Vidare stadgas att sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, äger rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider, dock icke utöver hyra för en månad, om han tillhör befälsgraden, och för en halv månad, om han tillhör manskapsgraden, ävensom fri resa med underhåll till förhyrningsorten eller, om resan börjat, till avmönstringsorten. Slutligen stadgas att, om utredning angående förlusten ej varder förebragt, sjömannen skall vara berättigad att erhålla vad sålunda är bestämt såsom högsta ersättning.

Sjömanskommittén.

Kommittén förordar även i detta sammanhang att den sjömannen tillkommande ersättningen skall utgå med standardbelopp. Kommittén förordar, att beloppet bestämmes till hyra för en månad jämte fri resa med underhåll.

Kommittéledamoten *Böös* anser, att standardersättningen bör vara en månads hyra för sjöman av befälsgraden och en halv månads hyra för annan sjöman.

Kommittéledamöterna *Forssblad* och *Reuterskiöld* vilja behålla lagrummet i dess gällande lydelse.

Remissinstanserna.

De över kommittéförslaget hörda myndigheterna och organisationerna intaga samma ståndpunkt till de av kommittén under 37 § föreslagna ändringarna som till ändringsförslagen i anslutning till 3 och 34 §§. *Kommerskollegium* vill dock icke direkt motsätta sig den föreslagna utjämningen mellan befäl och manskap. Kollegium framhåller därvid, att maximibeloppet för sjöman i manskapsgrad är endast en halv månads hyra ävensom att i de ej så vanliga fall, där sjöman träffar avtal om bestämd resa, skälet

härför är att sjöman önskar komma till den för resan bestämda slutpunkten.

Departementschefen.

»Det synes mig lämpligt att även i 37 § införa en regel om standardersättning. Däremot torde — av samma skäl som anförts under 34 § — anledning ej finnas att frångå gällande lags ståndpunkt att den sjöman, som är anställd med sju dagars uppsägningstid, erhåller lägre ersättning än den som åtnjuter en månads uppsägningstid. Kommitténs förslag synes därför böra ändras i så måtto, att maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning samt radiotelegrafist skola vara berättigade till en månads lön och övriga sjömän till en halv månads lön.»

Motionerna I: 493 och II: 624.

Under hänvisning till vad anförts i anslutning till 34 § hemställa motionärerna, att riksdagen måtte besluta att det enligt 37 § utgående skadeståndet skall bestämmas till en månads lön för samtliga sjömän.

Motionen II: 626.

Motionärerna framställa enahanda yrkande som i ovan anmärkta motioner.

Utskottet.

I likhet med departementschefen anser utskottet, att jämväl 37 § bör upptaga en bestämmelse om standardersättning. Då emellertid enligt utskottets uppfattning icke heller här föreligger anledning att skilja mellan olika grupper av sjömän, får utskottet tillstyrka det i motionerna I: 493 och II: 624 samt II: 626 gjorda yrkandet, att samtliga sjömän i det med 37 § avsedda fallet skola vara berättigade till standardersättning, motsvarande lön för en månad jämte rätt till fri resa.

41 §.

Beträffande detta lagrum må hänvisas till 6 §.

3 kap. Om skeppstjänsten.

55 §.

Gällande rätt.

I lagrummets första stycke stadgas att vid skeppsarbetets anordnande hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten. Detta stadgande bör jämföras med föreskriften i 50 §, att sjöman skall noggrant åtlyda förmans befallning angående tjänsten.

Sjömanskommittén.

Kommittén upptager till prövning en fråga som väckts av de ombordanställdas representanter inom kommittén. De ha nämligen yrkat, att i sjömanslagen måtte införas en bestämmelse av innehåll, att sjöman, i vars åligganden lossnings- eller lastningsarbete icke regelmässigt ingår, ej må åläggas sådant arbete. Bakgrunden till yrkandet är önskemålet, att de sjömän, som eljest aldrig befatta sig med lossnings- och lastningsarbete, icke skola kunna beordras att utföra detta slags arbete i hamn, där stuveriarbetarna strejka. Kommittén erinrar, att Kungl. Maj:t i två domar, givna den 8 februari 1932, avgjort denna fråga såvitt angår sjömän, som påmönstrats å fartyg såsom smörjare eller steward, eller sålunda sjömän, i vilkas åligganden lossnings- eller lastningsarbete regelmässigt icke ingår (se N. J. A. 1932: 1). Högsta domstolen fann den omständigheten, att hamnarbetarstrejk rådde i den hamn varom fråga var, icke ha varit av beskaffenhet att fritaga vare sig smörjaren eller stewarden från skyldighet att på befälhavarens order biträda vid lossningen av lasten. Enligt kommittén berodde utgången på att domstolen ansåg stadgandet i 55 § om att hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten böra vika för bestämmelsen i 50 § om sjömans plikt att åtlyda förmans order i tjänsten. Trots den utveckling arbetsrätten genomgått under senare tid finner kommittén det icke med säkerhet kunna antagas, att en rättegång i samma fråga skulle få en annan utgång nu än år 1932. Därest de ombordanställdas önskemål skola tillgodoses, torde det därför bli nödvändigt att införa ett särskilt stadgande härom i lagen och då lämpligen under 55 §.

Ytterligare anför kommittén, att rättsuppfattningen för närvarande torde vara den att vid strid på arbetsmarknaden en utomstående arbetstagare har ett berättigat anspråk på att icke bli indragen i striden. Härav följer i princip att arbetstagaren, så länge striden pågår, icke bör beordras att utföra annat arbete än det som regelmässigt ingår bland hans göromål och alltså icke sådana utanför hans vanliga åligganden fallande arbeten, som äro föremål för striden. Enligt kommitténs mening är det helt naturligt, att en bestämmelse av den utav de ombordanställda föreslagna innebörden fogas till 55 §. Kommittén anser emellertid att av lagtexten bör tydligt framgå, att bestämmelsen icke gäller i annat fall än där arbetsinställelse (lockout eller strejk) vidtagits i fråga om lossnings- eller lastningsarbete. Än vidare bör klart utsägas, att arbetsinställelsen ej får strida mot lag, avtal eller föreningsstadgar. Enligt kommitténs förslag skulle ifrågavarande bestämmelse bilda lagrummets andra stycke. Det påpekas att bestämmelsen icke återfinnes i Köpenhamns-utkastet. Slutligen förordar kommittén, att nuvarande andra stycket skall bilda lagrummets tredje stycke.

Kommittéledamöterna *Forsblad* och *Reuterskiöld* erinra om att 1935 års riksdag avslag en motion vari hemställdes att till sjömanslagen måtte fogas en bestämmelse med samma innehåll som den i kommittéförslaget under andra stycket upptagna. Enligt reservanternas mening är det oriktigt att

lagstiftningsvägen gynna en av arbetsmarknadens parter på detta sätt. Med hänsyn till allmänna intressen såsom sjöfartssäkerheten ävensom nödvändigheten av att under vissa förhållanden kunna lossa eller lasta gods är det icke möjligt att lagfästa en inskränkning i skyldigheten att utföra lossnings- och lastningsarbete. Ett avbrytande av sådant arbete kan komma att medföra osäkerhet för de ombordanställdas liv och egendom samt för fartyget. Vidare kan lasten vara så ömtålig, att den icke kan kvarligga i fartyget utan att förstöras. En fartygslast representerar mestadels mycket stora värden.

Remissinstanserna.

Bland de hörda myndigheterna och organisationerna äro meningarna delade angående lämpligheten att lagfästa kommitténs förslag.

Samtliga befälsorganisationer, sjöfolksförbundet, landsorganisationen och socialstyrelsen ansluta sig till förslaget. *Fartygsbefälsföreningen* framhåller därvid, att vid flertalet arbetskonflikter vådor av olika slag kunna uppstå om lossnings- eller lastningsarbete avbrytes. Därvidlag står sjöfartsnäringen icke i särklass. Härav följer dock ej, att utomstående arbetstagare skall kunna tvingas att utföra arbete, varigenom de skulle bli indragna i pågående konflikt. Sjomännen böra tillföräkras undantagsregel från lydnadsplikten i skeppstjänsten för att i detta avseende bli likställda med andra arbetstagare. *Sjöfolksförbundet* anser det vara kränkande för den allmänna rättskänslan att man med stöd av lag skall kunna tvinga en person att mot hans vilja utföra strejkbryteriarbete. *Maskinbefälsförbundet* tillägger, att om arbetsdomstolen i dag skulle förelagts den rättsfråga som år 1932 var under Kungl. Maj:ts prövning, utgången säkerligen skulle blivit den motsatta. För säkerhets skull bör dock ett uttryckligt stadgande i ämnet inflyta i sjömanslagen. *Socialstyrelsen* framhåller, att svårigheter kunna uppstå vid konflikt i utländsk hamn, där man ej har så klara organisationsförhållanden som i vårt land.

Enligt *hovrättens* mening bör den föreslagna bestämmelsen icke införas i lagen utan ytterligare grundliga överväganden. Hovrätten är ej beredd att taga ställning till spörsmålet. Emellertid erkännes gärna att, därest domstolarna alltjämt skulle ha samma uppfattning som år 1932, resultatet icke ter sig tillfredsställande. Nästan undantagslöst torde nämligen sjömannen vägra att utföra arbetet, och följderna blir — vid enahanda uppfattning hos domstolarna som tidigare — att han dömes till straff. Slutligen framkastar hovrätten, att det kan tänkas att spörsmålet blir löst lagtillämpningsvägen.

Kommerskollegium anför till en början, att den princip som kommit till uttryck i kommitténs förslag numera torde i viss utsträckning vara allmänt vedertagen. Kollegium finner det emellertid icke vara klart, huru arbetsdomstolen skulle ställa sig till den fråga som prövades år 1932. Även om kollegium med hänsyn till arbetsrättens utveckling utgår från att sjöman i allmänhet kommer att vägra att utföra lossnings- och lastningsarbete vid strejk och att befälhavaren ej heller kommer att påfordra sådant arbete, hyser

kollegium tvekan om lämpligheten av att genom principens införande i lag för sjöfartens del fastslå en ovillkorlig rätt till arbetsvägran.

Rådhusrätten och *ersättningsbyrån* anse bestämt, att man icke bör i lagen införa den av kommittén förordade bestämmelsen.

Samtliga redare- och arbetsgivareorganisationer ansluta sig till reservanternas synpunkter.

Departementschefen.

»Däremot är det vanskligt att taga ställning till förslaget att i sjömanslagen införa en uttrycklig föreskrift om begränsning av sjömans skyldigheter såvitt angår lossnings- och lastningsarbete under arbetsinställelse (lockout eller strejk). De ombordanställdas organisationer ha enhälligt stött förslaget. Bakgrunden är den av högsta domstolen år 1932 meddelade domen, enligt vilken en steward och en smörjare — alltså sjömän i vilkas arbetsuppgifter lossnings- och lastningsarbete vanligen ej ingår — ansågs pliktiga att på order av befälhavaren biträda vid lossning av lasten i hamn, där stuveriarbetarna strejkade. De ombordanställda äro av den uppfattningen, att därigenom fastslagits att sjöman är lagligen förpliktad att utföra s. k. strejkbryteriarbete. Häremot må till en början invändas, att av domen framgår att sjöman genom avtal kan försäkra sig om att ej behöva utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där arbetskonflikt pågår. Mot införande av en uttrycklig lagbestämmelse talar vidare, att det många gånger kan bli vanskligt att avgöra huruvida ett visst arbete verkligen är att betrakta som strejkbryteriarbete liksom — särskilt vid konflikt i utlandet — att bedöma om arbetsinställelsen är laglig. Ytterligare torde, oavsett frånvaron av skriven lag, den grundsatsen numera ha vunnit vidsträckt erkännande att en arbetstagare vid konflikt ej bör vara pliktig att utföra arbete, som faller utanför ramen för hans sedvanliga arbetsuppgifter. Det är därför ej osannolikt att, därest arbetsdomstolen nu komme att pröva spörsmålet i renodlad form, utgången skulle bliva en annan än för tjuvu år sedan. Dessutom torde man kunna våga det påståendet, att i våra dagar varken redaren eller befälhavaren finna det förenligt med sina intressen att beordra sjöman att utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där strejk pågår.

Härtill kommer — och det synes mig vara det tyngst vägande av skälen för och emot — att spörsmålet har en räckvidd långt utöver sjömanslagens gränser. Konfliktsituationer, liknande den av sjömanskommittén berörda, kunna tydligen uppstå i andra yrken och på andra arbetsområden. Det har emellertid hittills icke förekommit, att sådana fall reglerats i lag, och det kan knappast påstås, att lagstiftarens underlåtenhet att här ingripa vållat allvarlig olägenhet inom arbetslivet. I sammanhanget må erinras att det ej ansågs lämpligt att i 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik upptaga ett stadgande, som uttryckligen befriade trafikutövare från skyldigheten att utföra körning vid strejk- eller blockadfall (se SOU 1938: 59 s. 238 och prop. nr 115/40 s. 154 och 155). Just beträffande sjömanslagen har f. ö.

förslag om en liknande bestämmelse år 1935 avvisats av riksdagen (II lagutsk. nr 29 s. 102 ff.).

På grund av det anförda har jag kommit till den uppfattningen, att det är riktigast att även i detta fall avstå från att införa en bestämmelse, varigenom man, på sätt kommittén avsett, skulle söka lösa frågan om motsättningen mellan en tjänsteplikt hos arbetstagaren och dennes intresse av att vara neutral vid arbetskonflikt. Jag är benägen antaga — och denna mening vinner visst stöd även i remissyttranden, vari kommitténs förslag tillstyrks — att det praktiska behovet av en reglering i lag för närvarande ej är starkt. I varje fall torde den vidare utvecklingen på arbetsrättens område böra avvaktas, innan man skrider till en reglering av hithörande vanskliga spörsmål. Under tiden torde lösningen av uppkommande fall kunna överlåtas åt parterna själva samt åt rättspraxis.»

Motionerna I: 493 och II: 624.

I motionerna understrykes att de ombordanställda äro eniga om att lagen bör kompletteras med ett stadgande, som otvetydigt bryter mot den i högsta domstolens dom uttalade meningen. Enligt motionärernas åsikt är det intet som hindrar, att stadgandet inflyter i lagen. Grundsatsen att ingen bör vara skyldig att vid konflikt utföra arbete, som faller utanför ramen för hans sedvanliga arbetsuppgifter, är allmänt vedertagen och sjömanslagen är den enda lag där tjänsteavtalet är fullständigt reglerat. Motionärerna hänvisa till att såväl betänkandet om statstjänstemännens ställning vid arbetskonflikter (SOU 1939: 19) som betänkandet om stats- och kommunaltjänstemäns förhandlingsrätt (SOU 1951: 54) upptaga förslag till lagbestämmelser, innebärande rätt för tjänsteman att vara neutral vid arbetskonflikter. Då frågan om sjömans rätt att vara neutral vid konflikt år 1935 behandlades av riksdagen, skedde detta i samband med prövningen av ett lagförslag om vissa ekonomiska stridsåtgärder, vilket förslag efter en synnerligen ingående behandling förkastades av riksdagen. Vad angår utövaren av yrkesmässig trafik må framhållas, att denne har möjlighet att under hänvisning till ett allmänt stadgande i förordningen om yrkesmässig trafik vägra utföra transporter, om utförandet skulle vara att bedöma såsom strejkbryteri-
arbete. Denna möjlighet står icke sjömannen till buds. Han är jämlikt 50 § sjömanslagen skyldig lyda order. Nuvarande praxis är till men framför allt för befälhavaren. Varje sjöman torde nämligen vägra att utföra strejkbryteri-
arbete, även om han icke kan åberopa lagens skydd. Befälhavarens ställning blir därför vanskelig, om redaren skulle beordra honom att låta besättningen lossa eller lasta i hamn, där hamnarbetarna strejka. Befälhavaren vet, att han icke kan förmå besättningen att frivilligt utföra arbetet. Han har då jämlikt 60 § laglig möjlighet att genom tvång skaffa sig lydnad. Vidare inser han, att han kan utsätta sin besättning för repressalier från de strejkandes sida, om han tvingar dem att utföra lossningen eller lastningen. Lagbestämmelser, som så uppenbart strida mot allmänna rättsgrundsatser, äro till skada och lagen bör ändras så att nu återgiven situation aldrig be-

höver uppkomma. Motionärerna hemställa därför, att till 55 § måtte fogas ett stadgande av innehåll att sjöman, i vars sedvanliga arbetsuppgifter lossnings- och lastningsarbete ej ingår, icke må åläggas att utföra sådant arbete, därest arbetsinställelse (lockout eller strejk) vidtagits i fråga om arbete som nu sagts och inställelsen ej strider mot lag, avtal eller föreningsstadgar.

Utskottet.

Synnerligen starka skäl tala för att denna fråga bör lösas på sätt de ombordanställdas företrädare anse självklart. Det förefaller rimligt att den sjömannen åvilande lydnadsplikten i detta fall får stå tillbaka för hans rättmätiga krav på att vara neutral vid en konflikt, som avser ett annat arbetsområde än hans eget. Såsom motionärerna antytt har frågan upptagits till prövning i ett annat sammanhang, nämligen av den kommitté, som fått Kungl. Maj:ts bemyndigande att utreda spörsmålet om vidgad förhandlingsrätt för vissa stats- och kommunaltjänstemän (betänkande SOU 1951: 54). För dessa tjänstemän gälla i det avseende varom här är fråga i huvudsak samma regler som för sjömännen. Tjänstemännens åligganden äro vanligen angivna i instruktion, arbetsordning eller annan författning. I dessa har hittills icke lämnats något stadgande, enligt vilket tjänstemännen skulle vara befriade från skyldighet att vid konflikt utföra arbete, som faller utanför ramen för deras vanliga arbetsuppgifter. I nämnda betänkande har emellertid under 11 § föreslagits en bestämmelse av innehåll, att offentlig tjänsteman icke är pliktig att utföra arbete, som är föremål för arbetsinställelse (lockout eller strejk). Arbetsinställelse skall enligt förslaget dock ej inverka på tjänstemans skyldighet att utföra de göromål, som eljest pläga bestridas av honom. Bestämmelsen har som synes samma innebörd som den av motionärerna yrkade och av sjömanskommittén föreslagna. Betänkandet har remitterats till olika myndigheter och organisationer för yttrande och Kungl. Maj:t kommer sålunda att inom en snar framtid taga ställning till ifrågavarande spörsmål i ett sammanhang, som sträcker sig vida utöver sjömanslagens förhållandevis begränsade område. Utskottet finner det därför icke tillrådligt, att riksdagen föregriper Kungl. Maj:ts ställningstagande genom ett beslut om införande i sjömanslagen av den utav motionärerna yrkade bestämmelsen. Det är utskottets bestämda uppfattning, att ett kortare uppskov med frågans slutgiltiga lösning icke är till olägenhet för sjöfolket. Bland annat torde numera ej behöva befaras, att sjöman blir beordrad att utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där hamnarbetarstrejk råder.

På grund av det anförda hemställes, att riksdagen måtte lämna motionerna I: 493 och II: 624 utan bifall i denna del.

57 §.

Gällande rätt.

I nuvarande 10 § lämnas under fjärde stycket bestämmelser om nattvila för minderårig sjöman. Huvudregeln är att å fartyg, som användes i nordsjö-

eller vidsträcktare fart, minderårig under sexton år icke må under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 användas i skeppsarbete i vidare mån än att han under nämnda tid erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. I anslutning härtill föreskrives att stadgandet icke skall utgöra hinder för den minderåriges nyttjande till sådan skeppstjänst som a) ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller b) är påkallad för lämnande av hjälp varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs eller c) avser deltagande i vissa övningar eller d) är nödvändig för åtgärd, påbjuden av tull- eller hälsovårdsmyndighet, eller e) föranledes därav att besättningen blivit under pågående resa förminskad.

Gällande 57 § upptager vissa föreskrifter om kosten ombord.

Sjömanskommittén.

Enligt kommitténs förslag skola lagens föreskrifter om nattvila för minderåriga sjömän överföras till 57 §. Kommittén erinrar om att föreskrifterna för närvarande strida mot Genèvekonventionen nr 93, vilken är tillämplig å fartyg med en bruttodräktighet av 500 registerton eller däröver.

Enligt kommitténs uppfattning är det intet som hindrar, att sjömanslagens regler om nattvila för minderåriga avfattas så att de icke strida mot konventionen. Kommittén anser det vara angeläget tillse, att de unga sjömännen — för vilka sjömansyrket är särskilt krävande — beredas tillfälle till erforderlig nattvila. Det föreslås därför, att sjömanslagen skall upptaga den huvudregeln, att sjöman under sexton år icke må användas till arbete nattetid i vidare mån än att han under tiden mellan klockan 20 och 8 erhåller en sammanhängande vilotid av minst nio timmar. Enligt kommitténs mening är det självklart att denna regel må åsidosättas då så finnes påkallat av hänsyn till fartygets säkerhet, och kommittén har funnit särskilt stadgande härom icke vara erforderligt. Med tanke på den mindre skeppsfarten har kommittén emellertid ansett sig böra föreslå, att beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton Konungen eller den myndighet, åt vilken Konungen det uppdrager, skall kunna medgiva undantag från huvudregeln.

Kommittéledamöterna *Böös*, *Forssblad* och *Reuterskiöld* göra en del invändningar mot kommitténs förslag, dock icke såvitt angår undantagsbestämmelsen.

Remissinstanserna.

Icke heller de hörda myndigheterna och organisationerna ha något att erinra mot denna bestämmelse.

Departementschefen.

»Då frågan om ratifikation av Genèvekonventionen nr 93 prövades av statsmakterna betonades med rätta vikten av att bestämmelserna i sjömanslagen icke strida mot konventionen. I och för sig torde väl intet vara att erinra mot den uppfattningen, att sjöman under sexton år icke bör nyttjas till

skeppstjänst nattetid. I vanliga fall torde fartygets besättning vara så stor att minderårig sjömans arbetskraft kan avvaras under natten, utan att därför tjänstens behöriga gång rubbas. Endast då så finnes påkallat av hänsyn till sjöfartssäkerheten bör undantag ifrågakomma. Enligt min mening skulle en föreskrift härom icke strida mot konventionen. Till den av kommittén förordade huvudregeln har därför fogats en undantagsbestämmelse enligt vilken befälhavaren må kräva att den minderårige även nattetid deltagar i skeppstjänst som ovillkorligen erfordras med hänsyn till hotande fara för fartyg, liv eller gods eller för lämnande av hjälp, varom i 34 a, 223 eller 223 a § sjölagen sägs.

Eftersom konventionen icke är tillämplig å fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, möter intet hinder att låta lagen upptaga ett stadgande, som medgiver Konungen eller viss myndighet att meddela undantag från huvudregeln, såvitt angår dessa fartyg. Med ett dylikt stadgande torde tillräcklig hänsyn ha tagits till den mindre skeppsfartens särskilda betingelser samt till önskemålet att ej försvåra rekryteringen.»

Motionen II: 626.

I motionen yrkas att undantagsbestämmelsen, såvitt avser fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, måtte utgå ur lagen.

Utskottet.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag ha reglerna om nattvila för minderåriga sjömän erhållit sådan avfattning, att de icke strida mot Genèvekonventionen nr 93. Huvudregeln är, att sjöman under sexton år skall åtnjuta nattvila under en sammanhängande tid av minst nio timmar. Från denna regel skall enligt förslaget dispens kunna meddelas beträffande fartyg med en bruttodräktighet understigande 500 registerton, eller sålunda fartyg som icke beröras av konventionen. Dispensbestämmelsen har tillkommit av hänsyn till den mindre sjöfarten. Fartyg, som nyttjas i denna fart, ha vanligen så små besättningar att alla måste vara beredda att utföra vakttjänst även nattetid. Ett bifall till motionärernas yrkande skulle sålunda innebära, att sjömän under sexton år aldrig kunde taga tjänst inom den mindre sjöfarten. För att icke onödigtvis försvåra rekryteringen är det därför enligt utskottets mening lämpligt med en dispensbestämmelse. På grund av det anförda avstyrker utskottet motionen II: 626 i denna del.

4 kap. Om disciplinbot.

62—64 §§.

Gällande rätt.

I 62 § stadgas för närvarande att befälhavaren äger ålägga sjöman bestraffning genom mistning av hyra för en till och med sju dagar, om sjömannen gör sig skyldig till någon av de förseelser, som finnas uppräknade i lagrummet. Besträffning må dock ej åläggas å fartyg, som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund.

Nuvarande 63 § upptager den bestämmelsen att bestraffning ej må åläggas tidigare än tolv timmar eller senare än sju dagar efter det förseelsen begicks, såvida ej särskild anledning till annat förekommer.

64 § föreskriver i sin gällande lydelse, att befälhavaren, innan bestraffning ålägges, skall hålla förhör i saken i närvaro av två gode män ur besättningen. I lagrummet lämnas vidare närmare föreskrifter rörande formerna för förhöret, varjämte stadgas att, om dessa föreskrifter icke iakttagas, beslut om bestraffning skall vara utan verkan. Slutligen föreskrives att sjöman är berättigad att få avskrift av det vid förhöret antecknade och av befälhavarens beslut.

Sjömanskommittén.

Kommittén anmärker inledningsvis, att de nuvarande bestraffningsbestämmelserna, vilka i huvudsak äro gemensamma för de nordiska länderna, äro delvis hämtade från 1891 års sjölag; där voro dock bestämmelserna i åtskilliga hänseenden strängare för sjömannen. Vidare framhåller kommittén, att hithörande frågor blevo allsidigt belysta och ingående behandlade i samband med tillkomsten av gällande sjömanslag. Sjömanskommittén återgiver därvid huvuddragen av de uttalanden som gjordes av sjölagskommittén. Härom må för närmare kännedom hänvisas till sjömanskommitténs betänkande s. 85 och 86.

I fortsättningen omnämner kommittén, att frågan ingående dryftats såväl vid de gemensamma nordiska överläggningarna som inom kommittén. I anslutning härtill anföres:

Bl. a. har övervägts att helt borttaga det disciplinära förfarandet ombord å fartyg. Det har nämligen framkommit att manskapet hyser den största misstro mot de i deras tycke godtyckliga och många gånger orättvisa disciplinstraffen. Enligt deras uppfattning strider den nuvarande ordningen mot allmänna rättsgrundsatser. Motsvarande bestämmelser gälla icke i fråga om de enskilda arbetsavtalen i land. De anse, att disciplinära frågor bäst lösas av en nämnd i land, sammansatt av företrädare för de olika parterna och med en opartisk jurist såsom ordförande. Vid de nordiska överläggningarna var emellertid den övervägande uppfattningen den, att en viss disciplinär och dömande myndighet alltjämt måste finnas ombord å fartygen. Kommittén ansluter sig till denna uppfattning.

Vad angår frågan huru berörda myndighet lämpligen bör utövas har från manskapets sida bestämt hävdats, att nuvarande ordning vore synnerligen otillfredsställande, framför allt därför att det strede mot allmänt vedertagna rättsgrundsatser, att en och samme person ensam vore åklagare, domare och domsverkställare. Enligt deras mening borde rätten att beivra disciplinära förseelser anförtros åt en särskild nämnd, i vilken besättningen skulle vara företrädd. Från åtskilliga håll ha invändningar rests mot en sådan ordning. Därvid ha huvudsakligen de synpunkter, som sjölagskommittén andragit i sitt betänkande, åberopats. De nordiska överläggningarna utmynade i ett förslag, enligt vilket den disciplinära och dömande myndigheten skulle överflyttas från befälhavaren till en s. k. disciplinnämnd, sammansatt av befälhavaren och två på visst sätt utsedda ledamöter ur besättningen.

Vid övervägande av denna fråga har sjömanskommittén till en början

funnit, att den befälhavaren tillagda befogetheten att ensam utöva ifrågasvarande myndighet obestriddligen i princip är oförenlig med vår tids rättsåskådning, samt att ett bibehållande av nuvarande regler därför skulle kunna rättfärdigas endast i den mån de ansågos påkallade av hänsyn till de säregna förhållandena till sjöss. Vid bedömande härav kan kommittén icke undgå att taga ställning till de synpunkter, som vid sjömanslagens tillkomst androgos mot tanken på att inrätta en disciplinnämnd ombord å fartyg. Det må då först beaktas att enligt 64 § i dess gällande lydelse förhör skall hållas med vederbörande sjöman, innan befälhavaren äger ålägga honom disciplinstraff. Vid förhöret skola två av befälhavaren på visst sätt utsedda gode män ur besättningen närvara. Därest förslaget om disciplinnämnd godtages, skulle den egentliga skillnaden bli den, att gode männen skulle deltaga jämväl i avgörandet av saken. Kommittén kan icke för sin del finna, att en sådan ordning skulle bli särskilt tyngande. — Enligt kommitténs uppfattning torde det icke vara att befara, att de båda bisittarna i en disciplinnämnd skulle fatta sin uppgift så, att det ålåg dem att till varje pris tillvarataga sin grupps intressen. Kommittén är tvärtom övertygad om att bisittarna skulle känna sitt ansvar och sålunda icke låta sig påverkas av ovidkommande synpunkter utan handla efter bästa förstånd och samvete. — Icke heller hyser kommittén oro för att befälhavarens auktoritet skulle undergrävas, därest avgörandet i disciplinärenden anförtroddes åt en nämnd. Kommittén finner det icke ens uteslutet, att befälhavarens ställning snarare skulle bli starkare. Enligt den nuvarande ordningen kan nämligen sådant befaras, att besättningen — med rätt eller orätt — bibringas den uppfattningen att befälhavaren förfarit godtyckligt eller orättvist vid åläggande av disciplinstraff med påföljd att besättningen förlorar förtroendet för befälhavaren, allt till men för disciplinen ombord. Däremot finnes all anledning antaga att sjömännen med större jämnmod skulle böja sig för ett avgörande, som träffats under medverkan av företrädare för dem själva. Härtill kommer att det för befälhavaren säkerligen skulle vara värdefullt, om han vore nödsakad att före avgörandet taga ställning till synpunkter, framförda av personer, som ha samma ansvar för beslutets riktighet som han själv.

På grund av vad sålunda anförts har kommittén anslutit sig till det gemensamma nordiska förslaget att överflytta den disciplinära myndigheten på en disciplinnämnd.

I fråga om den närmare utformningen av reglerna i 62—64 §§ föreslår kommittén till en början, att ordet »disciplinstraff» utbytes mot »disciplinbot». Vidare föreslås att den nuvarande undre gränsen för disciplinbotens storlek (hyra för en dag) skall borttagas och att alltså hur liten bot som helst kunna åläggas sjöman. Kommittén förordar dessutom, att den i 63 § angivna tidsfristen om tolv timmar skall utsträckas till tjugufyra timmar.

Beträffande nämndens sammansättning förordar kommittén, att den skall bestå av befälhavaren såsom ordförande och två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Då befälhavaren utser dem, skall han taga hänsyn till vederbörande sjömans ställning ombord. Sålunda skola, där saken angår sjöman som tillhör befälsgraden eller är föreståndare för ekonomiavdelningen eller radiotelegrafist, de båda ledamöterna vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller, om någon av dem är förhindrad, annan av befälsgraden. Därest icke någon av befälsgraden finnes att

tillgå, må ledamöterna utses bland manskapet. Rör saken annan sjöman, skall om möjligt den ene ledamoten tillhöra manskapsgraden och företrädesvis vara den av manskapet utsedde förtroendemannen samt den andre ledamoten vara maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, däcks- eller ekonomipersonalen. Reglerna skola enligt kommitténs förslag bilda första och andra styckena i 64 §.

Vidare påpekar kommittén, att dess förslag nödvändiggör omröstningsregler. Kommittén anser, att reglerna böra ha samma innebörd som rättegångsbalkens föreskrifter angående omröstning till dom i brottmål. Det föreslås därför att tredje stycket i 64 § skall upptaga det stadgandet, att såsom disciplinnämnds beslut skall gälla den mening, varom flertalet enar sig eller, om alla tre äro av olika mening, den som är för sjömannen näst lindrigast.

Övriga av kommittén förordade ändringar av bestämmelserna i 64 § äro av huvudsakligen redaktionell natur.

Kommittéledamöterna *Forsblad* och *Reuterskiöld* godtaga icke förslaget om inrättande av en disciplinnämnd. De anföra, att sammansättningen av en sådan domstol ingalunda lärer komma att uppfattas såsom en säker borgen för oväld och sträng saklighet. Fastmera ligger det nära till hands att de två bisittarna komma att betraktas såsom representanter för särskilda gruppintressen.

Remissinstanserna.

Bland de hörda myndigheterna och organisationerna äro meningarna delade angående lämpligheten av att inrätta en disciplinnämnd.

Maskinbefälsförbundet säger sig visserligen hysa den principiella uppfattningen, att det disciplinära förfarandet borde försvinna från fartygen, men tillägger att förbundet icke har något att erinra mot kommitténs förslag i och för sig. Det skulle säkerligen bidra till att förbättra förhållandet mellan befälhavaren och besättningen. Sjömännen känna nämligen en stark olust inför det faktum att det ligger i befälhavarens makt att ensam ådöma dem bestraffning; de ha en mer eller mindre berättigad känsla av att vara utlämnade till befälhavarens godtycke.

Även *sjöfolksförbundet* — med instämmande av *landsorganisationen* — ansluter sig till förslaget. Förbundet anför därvid att, även om nämnden utses av befälhavaren, det torde finnas garantier för att disciplinärendena i fortsättningen komma att bedömas mer objektivt än för närvarande.

Fartygsbefälsföreningen, *inrikessjöfartens befälsförening* och *radiotelegrafistföreningen* äro synnerligen tveksamma. Föreningarna framhålla, att befälhavarna äro fullt objektiva och avväga straffet med tanke på att den felande skall låta sig rättas och taga varning därav. Felet är blott, att sjömännen helt själviskt finna straffformen obehöflig och ledande till godtyckliga och orättvisa resultat. Det torde vara sällsynt, att en felande erkänner sig ha blivit rättvist behandlad. Vidare anföres att det föreningarna veter-

ligt aldrig förekommit, att sjömän som ålagts disciplinstraff begärt prövning av saken inför rådhusrätt (se 68 §). Föreningarna understryka emellertid, att kommittén uppenbarligen önskat skapa en ordning varigenom befälhavaren befriades från att bära hela ansvaret för åläggande av disciplinbot. Kan detta anses vara en hjärtesak för manskapet, skola föreningarna icke motsätta sig reformens genomförande. Avslutningsvis anföra föreningarna att, om bisittarna känna sitt ansvar och icke låta sig påverkas av falsk solidaritetskänsla eller andra ovidkommande synpunkter, befälhavaren icke borde ha svårt att uppnå enighet om ett rättvist bedömande.

Jämväl *kommerskollegium* finner sig böra anföra starka betänkligheter mot förslaget. Enligt kollegii mening åtnjuta sjömännen tillräckligt skydd mot godtyckliga disciplinstraff redan genom de nuvarande föreskrifterna. Det synes kollegium föga troligt, att disciplinfrågornas bedömande av en nämnd skulle komma att leda till ett objektivt sett bättre resultat än för närvarande. Om kollegium dock icke vill motsätta sig inrättandet av en nämnd, så sker detta i den förhoppningen att den olust, med vilken befälhavarens exklusiva bestraffningsrätt numera ovedersägligen synes omfattas av sjömännen, därigenom skall undanröjas och att detta skall befrämja det förtroendefulla samarbetet ombord.

Ej heller *rådhusrätten* vill direkt motsätta sig förslaget. Enligt rådhusrättens uppfattning är det emellertid tvivelaktigt, om den praktiska vinsten uppväger de olägenheter, som sannolikt skulle bli en följd av att befälhavaren här frånges sin oinskränkta befälsrätt.

Hovrätten däremot avstyrker bestämt förslaget. Hovrätten anför, att det samma otvivelaktigt skulle innebära en betydande fara för befälhavarens auktoritet och därmed för disciplinen; detta utan att säkerhet vunnes för ett rättvisare avgörande.

Samtliga redare- och övriga arbetsgivareorganisationer ansluta sig till reservanternas avvikande mening. *Redareföreningen* understryker därvid viktigen av att befälhavarens möjlighet att upprätthålla disciplinen ombord icke beskäres.

Departementschefen.

»Bestämmelser om rätt för befälhavaren att utöva disciplinär bestraffningsrätt ha sedan länge funnits i vår sjölagstiftning. Med hänsyn till sjöfartssäkerheten har det befunnits nödvändigt att kunna snabbt och utan att anlita eljest vanlig procedur ingripa mot den som bryter mot ordning och skick ombord. Eftersom befälhavaren äger högsta myndighet å fartyget, har det ansetts naturligt att lägga bestraffningsrätten i hans hand. Under senare tid har bland sjömännen den uppfattningen framträtt, att det disciplinära bestraffningsförfarandet borde försvinna från fartygen och ärendena i stället handläggas av myndighet i land eller, om detta icke ansågs möjligt, att bestraffningsrätten skulle utövas av en nämnd ombord. Denna fråga blev föremål för ingående prövning i samband med tillkomsten av gäl-

lande sjömanslag. Det ansågs emellertid då icke lämpligt att ändra dittillsvarande ordning.

Hithörande frågor äro onekligen vanskliga. Å ena sidan kräver hänsynen till sjöfartssäkerheten att möjligheten att upprätthålla disciplinen ombord icke äventyras. Å andra sidan är det svårt att bortse från den påtagliga ovilja, varmed sjömännen betrakta den nuvarande bestraffningsformen. Denna ovilja är icke i och för sig anmärkningsvärd. En noggrann prövning av de motsatta synpunkterna torde, såsom kommittén funnit, böra leda till att den disciplinära bestraffningsrätten i princip bör behållas på fartygen. Härmed är dock icke sagt att de gällande reglerna böra ha sin nuvarande utformning. — — —

— — — Kommittén har ansett sig böra tillmötesgå sjömännens krav på att bestraffningsrätten skall överflyttas från befälhavaren på en nämnd ombord. En sådan ordning överensstämmer bättre med allmänt vedertagna rättsgrundsatser än den nuvarande, där *en* person är ensam avgörande. Visserligen har sjömannen möjlighet att sedermera vända sig till domstol för att få saken omprövad, men på grund av förhållandena till sjöss — för övrigt desamma som ansetts böra föranleda till den särskilda bestraffningsrätten — torde sjömannen ha föga glädje därav. Enligt min mening bör förslaget avböjas endast om det kan befaras, att befälhavarens auktoritet skulle bli lidande och därmed också disciplinen ombord. Härvid må till en början beaktas att sjömännens negativa inställning till den nuvarande ordningen ingalunda är ägnad att främja disciplinen. Redan sjöfolkets inställning utgör följaktligen ett skäl för en reform. I åtskilliga remissvar framskyntar den tanken, att sjömännen som ledamöter av nämnden icke skulle bedöma dit hänskjuten fråga med saklighet och oväld utan låta leda sig av missriktad kamratkänsla till men för disciplinen. Dessa farhågor torde knappast vara befogade. Erfarenheten visar att en person, som i offentligt sammanhang nödgas att jämte andra taga ansvaret för ett beslut, oftast efter bästa förstånd och samvete strävar efter att träffa ett riktigt avgörande. Särskilt om nämnden får den av kommittén förordade sammansättningen torde säkerhet vinnas för att nämndens beslut icke påverkas av ovidkommande synpunkter. Befälet torde regelmässigt tillhöra de mest erfarna och omdömesgilla ombord, och vidare kan förväntas att den sjöman av manskapsgraden, som i vissa fall skulle tjänstgöra i nämnden, kommer att utses från de pålitligaste bland manskapet. Det synes mig även som om reglerna för nämndens sammansättning, sådana de utformats i förslaget, utgöra tillräcklig borgen för ett sakkunnigt bedömande. Också omröstningsreglerna torde vara väl avvägda. — — —

I fråga om övriga stadganden i 62—64 §§ torde anledning till erinran i sakligt hänseende icke föreligga.

Avslutningsvis må framhållas att nämnda paragrafer i sak ha samma innehåll som i de fyra Köpenhamns-utkasterna.»

Motionen II: 626.

Enligt motionärernas mening äro bestämmelserna om disciplinbot alltför avvikande från erkänd och tillämpad rättspraxis bland landets övriga medborgare. Dessutom ha bestämmelserna på detta område visat sig vara verkninglösa, icke minst till följd av det sätt på vilket de tillämpats. Motionärerna yrka därför, att de avsnitt i förslaget, som behandla frågan om åläggande av disciplinbot och därmed sammanhängande spörsmål, måtte utgå. De föreslagna reglerna om inrättande av en nämnd måste emellertid anses såsom ett framsteg. Nämndens verksamhetsområde bör dock begränsas till frågor, som avse sjömans avskedande i utlandet.

Motionerna I: 492 och II: 625.

I motionerna anföres att en nämnd av det slag som förordats i verkligheten torde ha små möjligheter att bli en borgen för saklighet och rättvisa i den trånga, av hård arbetsfriktion tyngda miljö som ett fartyg utgör. Nämnden skulle snarare komma att bli ett slags forum för skilda gruppintressen. Motionärerna ifrågasätta därför riktigheten av att utbyta den gamla ordningen med förtroendemän såsom vittnen mot disciplinnämnd. Vidare förefaller det som om förslaget förbigått nödvändigheten av att föreskriva, att nämndledamot skall ha uppnått viss ålder, att ledamot å svenska fartyg bör vara svensk samt att fartyget bör ha viss minimistorlek för fartyg som skall ha nämnd.

Utskottet.

De till sjöss gällande bestraffningsbestämmelserna sakna motsvarighet inom näringslivet i övrigt. Enskild arbetsgivare i land har ej i lag grundad rätt att genom löneavdrag ingripa mot arbetstagare, som i ett eller annat avseende åsidosätter sina förpliktelser enligt tjänsteavtalet. Det kunde därför ligga nära till hands att ur sjömanslagen borttaga alla bestämmelser, som röra det disciplinära förfarandet. En mer ingående prövning av frågan torde emellertid, såsom departementschefen funnit, visa att det icke är tillrådligt att helt slopa dessa bestämmelser. Återigen framtråda de särskilda förhållandena till sjöss. Av hänsyn till sjöfartssäkerheten måste det finnas möjlighet att förhållandevis snabbt ingripa mot sjöman, som uppträder på sådant sätt att disciplinen ombord äventyras. Dessutom bör beaktas att den nuvarande ordningen i många fall är till fördel för sjömännen. Funnes icke möjligheten att ålägga disciplinbot, skulle befälhavaren antagligen i betydligt större utsträckning än för närvarande anlita polismyndigheterna för anställande av åtal vid domstol. Härigenom skulle sjömännen i onödan bli underkastade polisförhör och kanske även offentliga förhör inför domstol. På grund av det anförda finner sig utskottet böra avstyrka det i motionen II: 626 gjorda yrkandet, att de bestämmelser som anknyta till det disciplinära förfarandet skola utgå ur lagen (jfr 20 och 53, 62—69 samt 82 §§).

Vad angår förslaget om inrättande av en disciplinnämnd finner utskottet i likhet med departementschefen, att förslaget bör avböjas endast om dess förverkligande kan befaras medföra, att befälhavarens auktoritet blir lidande och därmed även disciplinen ombord. Från åtskilliga håll har gjorts gällande att så skulle bli fallet. Utskottet är emellertid av en annan mening. Utskottet delar till fullo de synpunkter som av departementschefen anförts i frågan. Såsom kommittén framhållit torde det icke vara uteslutet, att befälhavarens ställning snarare skulle bli starkare än för närvarande. Vad kommittén anført därom, att det med den nuvarande ordningen kan befaras, att besättningen — med rätt eller orätt — får den uppfattningen att befälhavaren förfarit godtyckligt eller orättvist vid åläggande av disciplinbot, torde vara riktigt. Otivelaktigt vilar ett beslut, tillkommet under medverkan av tre personer, på en säkrare grund än om det fattats av endast en person. Detta måste vara till fördel för alla parter och sålunda även för befälhavaren. I detta sammanhang bör ytterligare uppmärksammas, att Kungl. Maj:ts förslag under 75 § upptager ett stadgande av innehåll att, om ordförande eller annan nämndledamot åsidosätter sin skyldighet att med oväld och noggrannhet pröva till nämnden hänskjutet ärende, han skall straffas med böter eller fängelse i högst sex månader. Detta stadgande är i högsta grad ägnat att hos nämndledamöterna inskräpa vikten av att taga sin uppgift med allvar och sålunda icke låta sig påverkas av ovidkommande synpunkter.

Beträffande anmärkningen att förslaget saknar föreskrifter om nämndledamots ålder och nationalitet finner utskottet föreskrifter härutinnan icke vara erforderliga. Jämlikt förslaget skola ledamöterna utses av befälhavaren. Enligt utskottets mening finnes ej anledning befara, att befälhavaren icke skulle fullgöra denna sin uppgift på sätt som ur alla synpunkter bäst gagnar saken.

I fråga om påpekandet att lagen bör föreskriva viss minimistorlek för fartyg, å vilka nämnd skall förekomma, må framhållas att frånvaron av en sådan föreskrift icke synes vara till olägenhet i annat fall än då fartyget har så liten besättning att nämnd ej kan tillsättas. Härutinnan avviker emellertid Kungl. Maj:ts förslag icke från gällande lag. Ett av befälhavaren fattat beslut om åläggande av disciplinstraff är nämligen utan verkan, om beslutet ej föregåtts av förhör i närvaro av två gode män ur besättningen. Bakgrunden är uppenbarligen den, att denna bestraffningsform icke bör ifrågakomma inom en alltför trång personkrets. Enligt utskottets mening föreligger ej skäl att göra ändring i detta avseende. Utskottet får därför avstyrka motionerna I: 492 och II: 625 i denna del.

Vad slutligen angår yrkandet i motionen II: 626, att beslut om avskedande av sjöman i utlandet skall fattas av en nämnd ombord finner utskottet en sådan ordning vara utesluten av hänsyn till sjöfartssäkerheten. Utskottet får därför hemställa, att riksdagen lämnar yrkandet utan bifall.

E. Övriga lagförslag.

Utskottet lämnar förslagen utan erinran.

F. Utskottets hemställan.

På grund av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

A. att riksdagen — med förklaring att riksdagen funnit vissa ändringar böra vidtagas i det genom propositionen framlagda förslaget till sjömanslag — måtte för sin del antaga förslaget med den ändringen att 6, 18, 34, 37 och 41 §§ erhålla följande lydelse:

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

6 §.

6 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot lön och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget, lasten och de ombordvarande.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller förklaras det efter sjöolycka icke vara istandsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot lön och underhåll bliva tillstädes och ordna de angelägenheter, som röra fartyget, lasten och de ombordvarande.

Om befälhavarens rätt till lön vid arbetslöshet samt till fri hemresa med lön och underhåll under resan gäller vad i 41 § är stadgat för sjöman.

18 §.

Lön utgår från och med den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord. Har han dessförinnan på redarens begäran överlämnat sjöfartsbok eller andra sedvanliga handlingar eller har han måst resa från anställningsorten för att komma till fartyget, utgår dock lönen från och med den dag handlingarna överlämnades eller resan anträdde.

Lönen löper till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen. Lider han då av sjukdom eller skada, har han jämväl därefter rätt till lön för tid, under vilken han på grund härav är

Lönen löper till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen. Lider han då av sjukdom eller skada, har han jämväl därefter rätt till lön för tid, under vilken han på grund härav är

(Kungl. Maj:ts förslag:)

arbetsoförmögen, dock icke när han uppbär lön hos annan arbetsgivare och i intet fall utöver två månader i utrikes fart och en månad i inrikes fart.

Sjöman är ej berättigad till lön för tid, då han utan laga skäl håller sig från tjänsten, eller då han till följd av sjukdom eller skada, som han företaget vid tjänstens antagande, är oförmögen till tjänstgöring. Ej heller äger han åtnjuta lön för tid, då han är satt ur stånd att tjänstgöra till följd av sjukdom eller skada, som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande. Vad sist är stadgat gäller dock ej, där sjömannen är svensk och arbetsförmögan uppkommit till följd av könssjukdom.

Om förlust i vissa fall av rätt till lön efter tjänsteförhållandets upphörande stadgas i 33 §.

Vid beräkning av lön för del av månad räknas månaden till trettio dagar.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl som i 32 eller 33 § sägs därtill för- anlett, är han berättigad att erhålla lön för två månader, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist, och för en månad, om han tillhör den övriga besättningen, så ock fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket.

(Utskottets förslag:)

arbetsoförmögen, dock icke för flera dagar än han varit i tjänsten med mindre bestämda tecken på sjukdom eller skada framträtt och ej heller när han uppbär lön hos annan arbetsgivare samt i intet fall utöver två månader i utrikes fart och en månad i inrikes fart.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl som i 32 eller 33 § sägs därtill för- anlett, är han berättigad att erhålla lön för två månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och ändras denna väsentligt, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, är be-

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, är be-

(Kungl. Maj:ts förslag:)

(Utskottets förslag:)

rättigad till lön för en månad, om han är maskinchef, styrman, maskinist, föreståndare för ekonomiavdelning eller radiotelegrafist, och för en halv månad, om han tillhör den övriga besättningen, så ock fri resa med underhåll till anställningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten.

rättigad till lön för en månad samt fri resa med underhåll till anställningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten.

41 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller drabbas det av annat haveri, som kan antagas för en tid av minst en månad omöjliggöra tjänstgöring ombord, upphör sjömans tjänsteavtal att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det sjöman att mot lön och underhåll deltaga i bärgningen och bli tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

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 lön och underhåll deltaga i bärgningen och bli tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av händelse, varom i första stycket förmåles, äger han rätt till lön 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 lön.

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till lön 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 lön.

Upphör svensk sjömans anställning till följd av haveri, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock lön under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Skall resan företagas från utlandet, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket är stadgat.

Upphör till följd av fartygets förolyckande svensk sjömans anställning, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort här i riket så ock lön under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestridas av statsmedel. Skall resan företagas från utlandet, är sjömannen dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket stadgas.

B. att riksdagen måtte antaga de genom propositionen framlagda förslagen till

1. lag om ändrad lydelse av 34, 36, 287 och 295 §§ sjölagen; samt

2. lag om undantag från svensk domstols behörighet såvitt angår vissa tvister mellan befälhavare och besättning å utländskt fartyg.

C. att motionerna

1) I: 492 och II: 625,

2) I: 493 och II: 624 samt

3) II: 626,

i den mån de icke besvarats genom vad utskottet ovan anfört och under A. hemställt, ej måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

D. att motionen I: 494 icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 maj 1952.

På andra lagutskottets vägnar:

DAVID NORMAN.

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från första kammaren: herrar Norman, Nils Elowsson. Sunne, Uhlén, Nerman, Bengtson, Nils Theodor Larsson* och Ahlberg;

från andra kammaren: herrar Jacobsson i Igelsbo, Nilsson i Göteborg, Lundberg, Carlsson i Bakeröd*, Jönsson i Lund, fru Ewerlöf, herrar Wiklund i Stockholm och Svensson i Göteborg.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Reservationer

I) av herr *Svensson* i Göteborg;

II) beträffande 3, 34 och 37 §§,

A. 1. av herr *Ahlberg* och fru *Ewerlöf*, vilka anfört:

»I motionerna I: 492 och II: 625 har framhållits, att risk föreligger för att den 'praktiska nordismen' på sjömanslagstiftningens område, som varit regel under tidigare år, nu skulle brytas genom att riksdagen vid ett godkän-

nande av utskottets förslag skulle antaga en sjömanslag, som i vissa betydelsefulla avseenden avviker från vad delegater från de fyra nordiska länderna efter ingående överläggningar enhälligt förordat. Det synes oss därför icke riktigt att låta en sådan lag träda i kraft utan att dessförinnan upptaga förnyade nordiska överläggningar. I detta sammanhang vilja vi erinra om att ledamoten i sjömanskommittén, kommerserådet Böös, under hänvisning till att kommitténs förslag i åtskilliga hänseenden avveke från det gemensamma nordiska förslaget, ansåg önskvärt att ytterligare sammanjämningsförsök gjordes på det nordiska planet.

Vi ha vidare fäst oss vid att förslaget till sjömanslag i likhet med gällande sjömanslag innehåller en rad detaljbestämmelser, berörande frågor vilka med fördel borde kunna regleras genom avtal mellan redare- och sjöfolksorganisationerna. Det lär väl icke kunna förnekas att organisationsförhållandena numera äro sådana, att arbetsmarknadens parter även på detta område ha alla förutsättningar att på det för dem lämpligaste sättet lösa lejonparten av de frågor, som regleras genom lagen. Då förhållandena härutinnan äro enahanda i de fyra nordiska länderna, hade det varit särskilt önskvärt att under nordisk samverkan ingående pröva, huruvida icke nu angiven väg borde beträdas.

I förenämnda motioner har beträffande 3, 34 och 37 §§ föreslagen ersättning för förlust, som befälhavare eller sjöman lider vid kontraktsstridigt avsked, anförts att den av Kungl. Maj:t förordade regeln om standardersättning innebär ett avsteg från de regler, som allmänt gälla på arbetsrättens område, nämligen att skadestånd skall utgå i förhållande till den lidna skadans storlek. Vi dela denna motionärernas uppfattning och anse sålunda att sjömanslagen bör anpassas härtill.

Under hänvisning till vad sålunda anförts hemställes, att 3, 34 och 37 §§ måtte erhålla följande lydelse.

3 §.

Befälhavare kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl som i 4 eller 5 § sägs därtill föranlett, äger han rätt till ersättning för den förlust han därigenom lider.

Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är han berättigad till lön för tre månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till sin hemort här i riket.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, äger han från dagen för tjänstens upphörande rätt till lön för två månader eller, om längre uppsägningstid är avtalad, för denna tid; från ersättningen skall dock avdragas arbetsinkomst, som sjömannen under samma tid intjä-

nat hos redaren eller annan arbetsgivare. Härjämte har sjömannen rätt till fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket.

37 §.

Är sjöman antagen för bestämd resa, och ändras denna väsentligt, äger han rätt att erhålla entledigande, omedelbart om resan ej börjat men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

Sjöman, som på grund av resans förändring avgår från tjänsten, är berättigad till ersättning för den förlust han därigenom lider samt fri resa med underhåll till anställningsorten, om tjänsten frånträdes före resans början, men eljest till avmönstringsorten. Varder utredning angående förlusten ej förebragt, är sjömannen berättigad att erhålla lön för en månad.»

2. av herr *Bengtson*, som biträtt den av herr *Ahlberg* och fru *Ewerlöf* under A. 1. gjorda hemställan;

B. av herr *Ahlberg* och fru *Ewerlöf*, vilka — därest deras under A. 1. gjorda hemställan icke bifölles av riksdagen — yrkat, att 3 och 34 §§ måtte erhålla följande lydelse.

3 §.

Befälhavaren kan av redaren när som helst skiljas från sin befattning.

Avskedas han, innan tiden för tjänsteavtalets bestånd gått till ända, utan att skäl som i 4 eller 5 § sägs därtill föranlett, äger han rätt till lön för tre månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där 2 § är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller till sin hemort här i riket. Lön som här sägs må dock icke utgå för kortare tid än som motsvarar avtalad uppsägningstid.

34 §.

Avskedas sjöman, utan att skäl, som i 32 eller 33 § sägs därtill föranlett, är han berättigad att erhålla lön för två månader från det han lämnade tjänsten samt fri resa med underhåll till den i avtalet bestämda orten för tjänstens frånträdande eller, där bestämmelsen i 13 § om avtalets upphörande i svensk hamn är tillämplig och han avskedas i utlandet, till närmaste svenska hamn eller hemorten här i riket. Lön som här sägs må dock icke utgå för kortare tid än som motsvarar avtalad uppsägningstid.

III) beträffande 4, 18 och 28 §§, av fru *Ewerlöf*;

IV) beträffande 41 §,

A. av herr *Ahlberg* och fru *Ewerlöf*, vilka anfört:

»I konsekvens med vad ovan under II) A. 1. och B. anförts och hemställts få vi i likhet med vad yrkas i motionen I:494 förorda sådan ändring av 41 § andra stycket, att lön vid arbetslöshet icke må utgå för kortare tid än som motsvarar avtalad uppsägningstid.

På grund härav hemställes,

att 41 § måtte erhålla följande lydelse.

41 §.

Går — — — (lika med utskottet) — — — avgivits.

Blir svensk sjöman arbetslös till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt till lön för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock utöver den tid för vilken han enligt första stycket åtnjuter lön, för högst två månader eller, där längre uppsägningstid avtalats, för denna tid.

Upphör — — — (lika med utskottet) — — — stadgat.»

B. av herr *Bengtson*, som biträtt den av herr *Ahlberg* och fru *Ewerlöf* under A. gjorda hemställan;

V) beträffande 62 och 64 §§, av herr *Ahlberg*.