

Nr 201

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530); given Stockholms slott den 18 november 1963.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed jämlikt § 87 regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530).

GUSTAF ADOLF

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa ändringar i 26 § sjömanslagen, genom vilka sjömän erhåller vidgad rätt till fri hemresa. De i lagrummet angivna kvalifikationstiderna för sådan rätt — två år samt sex månader — förkortas sålunda enligt förslaget till aderton månader respektive två månader. Vidare föreslås att rätten till fri hemresa skall gälla även vid semester och tjänstledighet.

De föreslagna lagändringarna är avsedda att träda i kraft den 1 januari 1964.

Förslag

till

Lag**om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)**

Härigenom förordnas, att 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952¹ skall er-
hålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse)

26 §.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt och vill han resa till sin hemort, 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 under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. 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.

(Föreslagen lydelse)

26 §.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt *eller lämnar han i sådant land fartyget för semester eller tjänstledighet* och vill han resa till sin hemort, 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 *aderton månader* i följd och icke haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten *eller att taga semester eller tjänstledighet* i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom *två* 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 *eller uppskjuter semestern eller tjänstledigheten* tills fartyget uppnår sådan hamn. Vill sjöman, som uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande, *semester eller tjänstledighet* erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Hemresan skall ————— förmänliga villkor.
Om förlust ————— i 33 §.

¹ Senaste lydelse se 1962: 571.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1964. Vad i 26 § i dess nya lydelse stadgas därom att av kostnad för resa med underhåll hälften skall bestridas av statsmedel skall även äga tillämpning med avseende på resa som påbörjats under tiden den 1 juli—den 31 december 1963 och för vilken redaren utgivit ersättning i överensstämmelse med grunder angivna i kollektivavtal.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet å Stockholms slott den 1 november 1963.

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, ASPLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *vidgad rätt för sjöman till fri hemresa* och anför därvid följande.

Inledning

Bestämmelser om fri hemresa för sjömän efter längre tids tjänstgöring infördes genom 1952 års sjömanslag och avsåg ursprungligen endast svenska sjömän. Genom lag den 23 november 1962 om ändring i sjömanslagen, vilken ändring trädde i kraft den 1 januari 1963, utvidgades rätten till fri hemresa att omfatta även de i svenska handelsflottan anställda utländska sjömännen. Förmånen får i princip åtnjutas av sjöman som — efter två års tjänst på fartyg utan tillfälle att sista året lämna tjänsten i sitt hemland — avgår från tjänsten i utrikes hamn. En förutsättning är tillika att hemresan inte inom sex månader kan ordnas avsevärt enklare och billigare från annan hamn.

I skrivelse den 23 april 1963, nr 143, har riksdagen, under åberopande av andra lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 36, hemställt om förslag till årets riksdag om sådan ändring av bestämmelserna i 26 § sjömanslagen, att förmånen av fri hemresa kommer att gälla även då sjöman lämnar fartyget för att åtnjuta semester eller tjänstledighet, varvid samtidigt de i lagrummet angivna tidsfristerna två år samt sex månader bör ändras till aderton månader respektive två månader. Med anledning härav tillkallades, med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 26 april 1963, kanslichefen Yngve Ericsson med uppdrag att verkställa utredning med förslag rörande den i riksdagens skrivelse åsyftade ändringen av sjömanslagen. Utredningsmannen har sedermera avgivit ett den 4 september 1963 dagteck-

nat betänkande (stencilerat) med alternativa förslag till ändring i sådant hänseende av sjömanslagen. Författningsförslagen torde såsom *Bihang* få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende.

Över betänkandet har, efter remiss, yttranden avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för västra Sverige, socialstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, riksrevisionsverket, sjöfartsstyrelsen, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Landsorganisationen i Sverige och Tjänstemännens centralorganisation. Vidare har utrikesdepartementets rättsavdelning överlämnat en promemoria i ämnet.

Jag anhåller att nu få taga upp till behandling frågan om den av riksdagen begärda ändringen i 26 § sjömanslagen.

Gällande ordning

Enligt 26 § *sjömanslagen den 30 juni 1952* skall, om sjöman å fartyg i utrikes fart avgår från sin tjänst i annat land än där han är bosatt och han vill resa till sin hemort, av kostnaden för resan med underhåll hälften bestridas av statsmedel och hälften gäldas av redaren under förutsättning att sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren två år i följd och icke haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom sex månader uppnå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen inte berättigad till fri hemresa om han inte kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. I likhet med vad som gäller beträffande förmånen av fri hemresa för sjuk eller skadad sjöman stadgas vidare skyldighet för sjömannen att, i stället för erhållandet av fri hemresa, taga en med hans anställning likvärdig tjänst å hemåtgående fartyg, om hans hälsotillstånd medger det. Eljest skall hemresan ordnas av svenske konsuln eller, om svensk konsul inte finns på platsen, av befälhavaren. Syftet med denna föreskrift är att möjliggöra tillämpning av 34 § sjölagen och kungörelsen den 15 mars 1957 (nr 92) angående gottgörelse för sjöfolks hemförande med svenskt fartyg från utrikes ort och därigenom skapa säkerhet för att resan anordnas på bästa och minst kostsamma sätt. Ordnas hemresan av konsuln, skall befälhavaren på begäran ställa säkerhet för redarens andel i kostnaden.

Därest sjöman, som önskar fri hemresa, själv uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande, skall framställning om hemresa göras samtidigt.

Sjöman, som avskedats på någon av de grunder som angives i 33 § sjömanslagen, går i allmänhet miste om rätten till fri hemresa.

På grund av 7 § sjömanslagen äger bestämmelserna om fri hemresa motsvarande tillämpning beträffande befälhavaren.

Den del av hemreseutgiften som bestrides av statsmedel utgår från det under tredje huvudtiteln upptagna anslaget Gottgörelse av kostnader för sjöfolk och nödställda svenska medborgare. Under budgetåren 1953/54—1960/61 har statens utgifter för fria resor enligt 26 § sjömanslagen uppgått till genomsnittligt 7 300 kronor per budgetår. Det har beräknats att motsvarande utgifter efter 1962 års lagändring — som gjort lagen tillämplig även på utländska sjömän och som trätt i kraft den 1 januari 1963 — kommer att stiga till omkring 20 000 kronor.

Enligt de särskilda fr. o. m. den 1 februari 1962 gällande tvååriga *kollektivavtalen* mellan å ena sidan Sveriges redareförening och å andra sidan Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska stewardsföreningen och Svenska sjöfolksförbundet, vilka avtal i nu förevarande del är i huvudsak likalydande, äger ombordanställd, som är fast bosatt i Sverige, Norge, Danmark eller Finland, efter 18 månaders fortlöpande tjänst avmönstra för åtnjutande av semesterledighet, därvid han har rätt till fri resa till hemorten. Förutsättningen härför är dock, att vederbörande efter att ha blivit semesterberättigad inte haft tillfälle att lämna tjänsten i nordisk hamn under de senast förflutna 12 månaderna. Beräknas fartyget inom skälig tid uppnå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är den ombordanställda ej berättigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn.

Ombordanställd, varom här är fråga, som å utrikes ort avmönstrar för semester och på rederiets bekostnad hemreser, äger åtnjuta lön under resan. Semestertiden räknas från och med dagen för ankomsten till hemlandet, i ett avtal från och med dagen därefter.

Då sådan anställd efter semester återinträder i tjänst, betalas resan från vistelseorten till påmönstringsorten av redaren, därvid resekostnaden icke får överstiga, vad som skulle belupit sig på resa från hemorten i Norden till påmönstringsorten.

Enligt särskilda protokollsanteckningar skall följande iakttagas:

1. Ombordanställd som är svensk men stadigvarande bosatt i utlandet, äger åberopa de nämnda bestämmelserna för erhållande av fria resor till och från bosättningsorten.

2. Parterna är överens om att gemensamt verka för att 26 § sjömanslagen erhåller sådan ändrad lydelse, att fri hemresa tillförsäkras ombordanställd efter 18 månaders tjänst ävensom att paragrafen skall tolkas på sådant sätt, att förmånen av den fria hemresan skall åtnjutas jämväl vid lämnandet av tjänsten i fartyget för erhållande av semester.

3. Uttrycket »skälig tid» skall förstås som avseende två månader.

4. De nya reglerna om utvidgade reseförmåner skall äga giltighet t. o. m. den 30 juni 1963. Hur man skall förfara för tid därefter skall bli beroende av om statsmakterna godkänt sådan ändring av sjömanslagen, som om-

förmåles i de nya kollektivavtalens bestämmelser beträffande nyssnämnda reseförmåner.

Enligt vad som inhämtats under det förevarande ärendets beredning i kommunikationsdepartementet har reglerna om utvidgade reseförmåner tillämpats även efter den 30 juni 1963.

Enligt 11 § andra stycket lagen den 17 maj 1963 (nr 114) om semester skall fartygsanställd, som önskar erhålla semester, göra skriftlig ansökan härom hos arbetsgivaren. Om sådan ansökan ej gjorts, skall arbetsgivaren i stället för semester utge ersättning till arbetstagaren med belopp motsvarande vad denne skulle ha uppburet i semesterlön; dock må arbetsgivaren i stället, om överenskommelse därom träffas med arbetstagaren, uppskjuta semestern under högst ett år.

Gällande bestämmelser i andra nordiska länder

I utredningsmannens betänkande lämnas en redogörelse för motsvarande bestämmelser i våra nordiska grannländer. Av redogörelsen framgår följande.

De *danska* och *finska* sjömanslagarnas bestämmelser om fri hemresa motsvarar bestämmelserna i den svenska lagen. En förutsättning för fri hemresa enligt den danska lagen är dock, att sjömannen, förutom att han är dansk medborgare, har sin hemort i Danmark.

Enligt 25 § i den *norska* sjömanslagen förutsättes för åtnjutande av fri hemresa, att sjömannen är bosatt i Norge; norskt medborgarskap är däremot inte förutsättning härvidlag. Såsom förutsättning för fri resa efter längre tids tjänstgöring gäller enligt norska lagen till skillnad från den svenska, att sjömannen varit i sammanhängande tjänst hos redaren i 18 månader och inte har haft tillfälle att frånträda i norsk hamn under loppet av de sista 12 månaderna. Sjömannen är pliktig att fortsätta i tjänsten intill 3 månader, om det kan påräknas att fartyget inom denna tid kommer till en hamn, varifrån det är väsentligt billigare eller lättare att hemsända honom. Sjömannen är likaledes pliktig att fortsätta i tjänsten intill 2 månader, om det inte kan skaffas duglig man i hans ställe. Dessa två tidsfrister får inte läggas samman. Krav på fri hemresa skall vara framställt senast 1 månad före frånträdet. Skall sjömannen frånträda utan att han själv bragt tjänsteförhållandet till upphörande, skall dock krav på fri hemresa framställas senast vid frånträdet. Kostnaden för hemresa efter längre tids tjänstgöring bestrides enligt den norska lagen helt av redaren, om det är fråga om befälhavare, maskinist, styrman, steward, radiotelegrafist eller fackutbildad fartygselektriker. Eljest delas kostnaden mellan redaren och staten. Att i detta hänseende olika bestämmelser gäller för befäl och andra, sammanhänger med att, när bestämmelserna tillkom, befälet redan genom

avtal skaffat sig mer omfattande förmåner än som vid lagstiftningen åsyftades för manskapets del; även den närmare anknytningen mellan befälet och rederierna har inverkat härvidlag.

I motsats till vad som sker i Sverige tillämpas övriga nordiska sjömanslagar så, att fri hemresa även medgives vid semester.

Riksdagens hemställan

Vid årets riksdag väcktes två likalydande motioner (I: 166 och II: 196), i vilka yrkades sådan ändring av 26 § sjömanslagen att förmånen av fri hemresa skulle gälla även vid semester eller tjänstledighet och att de i lagrummet angivna tidsfristerna två år samt sex månader skulle ändras till aderton månader respektive två månader. Andra lagutskottet inhämtade yttranden från sjöfartsstyrelsen, Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska stewardsföreningen. Samtliga remissinstanser tillstyrkte motionerna. I sitt utlåtande anförde utskottet bl. a. följande.

Redan vid tillkomsten av hemresebestämmelsen intog statsmakterna den ståndpunkten att det var ett allmänt intresse att svenska sjömän hade fasta arbetsförhållanden och att de icke helt förlorade kontakten med hemlandet. Vad som framkommit under ärendets behandling och genom remissyttrandena om utvecklingen inom den svenska handelsflottan under senare år talar för att ifrågavarande förmån bör utvidgas. Härtill kommer att motsvarande bestämmelser — enligt vad som upplysts vid behandlingen av ärendet — i övriga nordiska länder vunnit en vidsträcktare tillämpning än i Sverige. Utskottet biträder därför motionerna. Vid den utvidgning av förmånen som sålunda bör ske, föreligger icke skäl att göra avsteg från den år 1962 antagna principen om likställighet mellan svenska och utländska sjömän.

Tillkomsten av 1952 års sjömanslag har föregåtts av samarbete mellan de nordiska länderna. Med hänsyn härtill anser utskottet det lämpligast att hos Kungl. Maj:t hemställa om erforderliga ändringsförslag. Förslagen bör föreläggas innevarande års riksdag. Med hänsyn till på sjöfartsarbetsmarknaden gällande överenskommelser om fri hemresa anser utskottet det önskvärt, att resor, som företages under tiden från och med den 1 juli 1963, berättigar till ersättning enligt de nya reglerna.

Utredningsmannen

Det är enligt utredningsmannens mening inte förenligt med nuvarande krav på social standard, att sjömän av hänsyn till kostnaderna för en hemresa hindras från att utnyttja sin semesterrätt till att tillbringa en ledig tid tillsammans med familjen. Och i den mån bestämmelsen om fri hemresa i 26 § sjömanslagen leder till att en sjöman, som vill semestra hemma,

lämnar sin tjänst hos rederi för att komma i åtnjutande av sådan fri resa, är detta ägnat att motverka en utveckling till mera stadigvarande anställning för sjömän. En dylik utveckling, varigenom man skulle komma ifrån de i vårt land betydligt mer än i exempelvis Norge vanliga korta anställningstiderna för sjömännen, är önskvärd från såväl dessas som rederiernas synpunkter. En förbättring av sjömännens levnadsförhållanden, i detta liksom i andra avseenden, skulle överhuvudtaget underlätta rekrytering av lämplig arbetskraft till sjöfarten.

Utredningsmannen anser att sjömännen bör ha rätt till *fri hemresa i samband med semester*. Omfattningen av denna förmån skulle visserligen — såsom redan nu vid sidan av sjömanslagen sker — kunna regleras genom kollektivavtalen mellan respektive parter utan att sjömanslagen ändras. Enligt utredningsmannen finns emellertid inte tillräcklig anledning att frångå nuvarande ordning att minimibestämmelser i fråga om sjömans rätt till fri hemresa slås fast i sjömanslagen. Denna lag, som nu tillämpas så att dylik rätt ej föreligger i samband med semester, bör således enligt utredningsmannen ändras i förevarande avseende. I så fall kommer den svenska lagen att i princip ansluta sig till vad som härvidlag gäller i övriga nordiska länder. Utredningsmannen fäster uppmärksamheten på att dessa länders sjömanslagar i motsats till den svenska endast medger rätt till fri hemresa åt landets egna medborgare respektive för Norges del sjömän med bostad i detta land. I den svenska sjömanslagen bör enligt utredningsmannens mening utländska sjömän även i det nu åsyftade hänseendet jämsättas med svenska.

I betänkandet uttalas, att en lagbestämmelse om rätt till fri hemresa vid semester liksom i andra nordiska länder bör avfattas så, att den inte utesluter att fri hemresa även kan åtnjutas vid *tjänstledighet*. Något missbruk på denna punkt synes inte vara att befara med hänsyn till kravet på att sjöman ej på lång tid skall ha haft tillfälle att lämna tjänsten i hemlandet.

I fråga om *kvalifikationstiderna* för rätt till fri hemresa anser utredningsmannen att den tid, under vilken sjöman skall ha varit i tjänst på fartyget eller hos redaren, bör minskas från två år till 18 månader samt den tid, vilken sjöman kan behöva kvarstå i tjänst för uppnående av lämpligare hamn ur hemresesynpunkt, från 6 till 2 månader. Skäl kan finnas för ytterligare reducering av dessa tidsperioder, men i avvaktan på erfarenheter torde det enligt utredningsmannens mening t. v. kunna anses tillräckligt att stanna vid dessa tider, som ju även överensstämmer med vad som överenskommit i kollektivavtalen.

Vad gäller frågan om vilka *kostnader* de föreslagna reformerna skulle medföra och bestridandet av dessa kostnader berör utredningsmannen inledningsvis de förut nämnda motionerna till 1963 års riksdag. Sålunda anmärkes, att det i motionerna har förordats, att staten skall svara för hälften även av den merkostnad, som skulle uppkomma genom att rätten till

fri hemresa utsträcker till att omfatta jämväl hemresa på grund av semester och genom att de i lagrummet angivna tidsfristerna förkortas.

För utredningsmannen ter det sig naturligt, att redarna svarar för att de hos dem anställda tillgodoses med sådana förmåner, som kan motväga de negativa faktorer, som är förbundna med de särpräglade förhållanden varunder sjömännen lever och arbetar. Att vissa minimikrav i fråga om dylika sociala förmåner regleras i lagen, bör uppenbarligen inte i och för sig föranleda att staten tar på sig kostnader härför. Tillkomsten av en garanti för sjömännen att få resa hem till sina familjer utan alltför stora tidsmellanrum bör både för sjömännen — särskilt för gifta sjömän, som på allvar vill ägna sig åt yrket — och deras familjer kunna neutralisera en del av vad som talar emot ombordanställningen. På detta sätt kan rederiernas möjligheter att med andra arbetsgivare konkurrera om goda arbetskrafter förbättras. I någon mån kan visserligen bemanningsfrågorna kompliceras genom att antalet hemresor ökas, men delvis torde detta motvägas av att hemresorna kommer att mera spridas under året med hänsyn till tiden för intjänad fri hemresa. Det har visat sig att hemreserätten utgjort en av de punkter, där ett avtal mellan parterna på arbetsmarknaden tvingat sig fram. I vad mån parterna tänkt sig att på staten överflytta kostnader för avtalets effektivering, synes knappast böra verka bindande för staten. Medan statlig medverkan till finansiering av ifrågavarande kostnader sålunda enligt utredningsmannens mening inte kan tillräckligt motiveras med hänsyn till vare sig sjömannens skattebetalning, hemreserätterns sociala innebörd, dess rekryteringsfrämjande betydelse eller gjorda förbehåll mellan parterna på arbetsmarknaden, finner utredningsmannen däremot andra hänsyn vara värda att beakta i förevarande sammanhang.

Vad utredningsmannen härvid åsyftar är det önskvärda i en utveckling därhän att sjömännen kommer att vara mer stadigvarande anställda hos rederierna än hittills. En sådan utveckling motverkas enligt utredningsmannens mening av att en sjöman, som vill semestra hemma, måste lämna sin tjänst för att kunna erhålla fri hemresa enligt sjömanslagen. Och även om fri hemresa vore medgiven i samband med semester, är de krav, som för närvarande uppställs i fråga om den tid som skall ha förflutit sedan sjömannen tillträtt tjänsten ombord, alltför hårda för att det skall kunna påräknas att han kvarstår i tjänst för att tjäna in den fria hemresan. Oavsett att också rederierna bör ha fördel av en utveckling mot fastare anställningsförhållanden, anser utredningsmannen det motiverat att staten stödjer en utveckling i sådan riktning. Åtgärder av denna innebörd synes huvudsakligen vara önskvärda för manskap, medan redan nu anställningsförhållandena för olika kategorier av befäl är mera stadigvarande ordnade. Utredningsmannen erinrar i detta sammanhang om att det enligt norska sjömanslagen åligger redaren att helt bära kostnaderna för fri hemresa, då det gäller befälhavare, maskinist, styrman, steward, radiotelegrafist eller fackutbildad fartygselek-

triker. Vid bedömandet av skäligheten av att staten bidrager till kostnaderna för sjömännens fria hemresor bör ihåggkommas att redaren även har kostnader för uttransport av sjömän för avlösning av hemresta sjömän och för eventuell återresa för dessa vid semesterns slut. Det bör vidare uppmärksammas, att svenska sjömanslagens bestämmelser om fri hemresa, i motsats till andra nordiska sjömanslagar, efter 1962 års lagändring äger tillämpning också på utländska sjömän oavsett var dessa är bosatta och att detta innebär en utgiftsbelastning för redarna. Utredningsmannen håller därför före, att staten även efter ändring av 26 § sjömanslagen i nu åsyftade hänseenden bör bidra till finansiering av kostnaderna för fria hemresor för manskap men att inte lika starka skäl talar för motsvarande bidrag till hemresor för befäl.

I betänkandet har redovisats en undersökning som Sveriges redareförening i kontakt med utredningsmannen verkställt i fråga om omfattningen av och kostnaderna för fria hemresor för semester — sådana resor för tjänstledighet har inte förekommit — under tiden 1 juni 1962—31 maj 1963, då de förut återgivna kollektivavtalsbestämmelserna gällt. Undersökningen visar 174 resor för befäl och 53 resor för manskap till en sammanlagd kostnad av 238 019 respektive 107 392 kronor. Av kostnaderna belöper för befälet 211 625 och för manskapet 103 958 kronor på 85 respektive 42 resor från utomeuropeisk hamn. Av resorna har 145 företagits med flyg, 57 med järnväg och 4 med båt, varjämte förekommit vissa kombinationer av olika färdsätt. Flyg användes praktiskt taget alltid vid resor från utomeuropeisk hamn.

Antalet ombordanställda på de i handelssjöfart vid slutet av 1961 använda fartygen om 100 bruttoton och däröver var 25 500, varav 6 950 befäl och 18 550 manskap, allt i runda tal. Ungefär en tredjedel av de ombordanställda utgöres av utlänningar.

Av det framlagda siffermaterialet konstaterar utredningsmannen, att antalet hemresor är föga betydande för befäl och helt obetydliga för manskap. Siffrorna ter sig särskilt låga i jämförelse med tillgängliga siffror för Norge. Enligt dessa uppgick antalet resor för manskap under 1962 till omkring 4 000 med en sammanlagd hemresekostnad av drygt 5 milj. kronor. Att de svenska siffrorna endast utgör en bråkdel av de norska är, även bortsett från att den svenska lagstiftningen och tillämpningen därav är mer restriktiv, beroende av flera omständigheter. Vid en jämförelse bör först ihåggkommas, att antalet sjömän, befäl liksom manskap, i den norska handelsflottan är mellan två och tre gånger så stort som i den svenska. Sålunda utgjorde enligt vissa statistiska uppgifter från Norge för november 1962 antalet befäl på norska handelsfartyg om 100 bruttoton och däröver omkring 16 800 och antalet manskap omkring 46 300. Den avsevärda skillnaden mellan antalet ombordanställda i Sverige och i Norge räcker enligt utredningsmannens mening emellertid inte tillnärmelsevis till förklaring av

den starkt divergerande hemresefrekvensen. Den väsentliga förklaringen härtill får i stället sökas i det förhållandet att den norska handelsflottan i betydligt större utsträckning än den svenska går i utomnordisk och särskilt utomeuropeisk fart, och det är mest här det blir aktuellt att utnyttja fria hemresor. På hemresefrekvensen inverkar också, att det i den norska handelsflottan torde vara avsevärt vanligare än i den svenska att sjömän har tämligen lång anställningstid, så att fri hemresa kommer i fråga. Att det finns ett relativt mindre antal utläningar i den norska än i den svenska handelsflottan, verkar i samma riktning. Härtill kommer slutligen, att den omständigheten att staten bidrar till hemresekostnaden även utan samband med avgång ur tjänst i och för sig torde öka rederiernas intresse för att ordna fri hemresa för anställda.

I betänkandet behandlas därefter spørsmålet om statens kostnader i hänseelse 26 § sjömanslagen ändras i den riktning utredningen förordar och nuvarande princip om kostnadsfördelning mellan staten och rederierna bibehålles.

Vad först angår befälet, konstaterar utredningsmannen, att rederierna skulle få möjlighet att erhålla bidrag av statsmedel till halva kostnaden för de fria resor, som redan nu förekommer för befäl. För tiden 1 juni 1962—31 maj 1963 skulle bidraget ha uppgått till omkring 119 000 kronor. Utredningsmannen förutsätter därvid att alla, som beviljats fri hemresa, uppfyllt villkoren härför. Sannolikt skulle en ändring av bestämmelsen till att gälla vid hemresa för semester även resultera i att hemresorna blir vanligare än hittills, eventuellt också i någon mån leda till att resekostnader kommer att redovisas i sådana fall då man hittills ordnat hemresa med respektive rederis eget fartyg eller eljest utan att det befunnits vara anledning att debitera för hemresan. Då befälet redan nu har relativt långa anställningar, torde däremot någon större ökning av antalet hemresor inte föräntledas av att kvalifikationstiderna för rätt till hemresa förkortas så som åsyftats. Under sådana förhållanden, som här är för handen, finner utredningsmannen det utomordentligt vanskligt att beräkna de kostnader för staten, som skulle föräntledas av att 26 § sjömanslagen även gjordes tillämplig vid semester och att kvalifikationstiderna förkortades. Såsom ett räkneexempel anför utredningsmannen, att mellan 500 och 600 befäl får fri hemresa enligt sjömanslagen och att hemresan i genomsnitt kostar 1 500 kronor. Sammanlagda kostnaden skulle då bli omkring 800 000 kronor, och på staten skulle vid lika fördelning mellan denna och redarna falla omkring 400 000 kronor.

Beträffande manskapet torde enligt utredningsmannen visserligen med hänsyn till de genomgående korta anställningstiderna — inte minst för den utländska arbetskraften — några mera betydande kostnader ej omedelbart föräntledas av ett genomförande av åsyftade ändringar i 26 § sjömanslagen. I den mån utvecklingen kommer att gå i den avsedda riktningen mot förlängda anställningar, kommer emellertid kostnaderna att ökas. För den i

redareföreningens undersökning avsedda tiden skulle statens bidrag ha utgjort omkring 54 000 kronor. Utredningsmannen uttalar att en resefrekvens motsvarande den i Norge skulle ge en årlig statlig kostnad för manskapets del på närmare 1 milj. kronor men anser att det — med hänsyn till nyss redovisade skillnader mellan svenska och norska förhållanden — ej finns anledning att inom överskådlig framtid räkna med högre årlig statsutgift än 400 000 kronor.

På grund av den osäkerhet som måste råda beträffande verkningarna av en utvidgad rätt till fri hemresa, kan det enligt utredningsmannens mening ifrågasättas om inte giltigheten av bestämmelserna om kostnadernas finansiering bör begränsas till tiden. I så fall kan, menar utredningsmannen, vara lämpligt, att dessa bestämmelser utbryts ur 26 § sjömanslagen och upptas i en särskild författning om statsbidrag till ifrågavarande ändamål. En dylik författning kan göras retroaktivt tillämplig på resor, som påbörjats den 1 juli 1963 eller senare, och gälla under förslagsvis fem år.

Tvekan kan enligt utredningsmannen råda om en sådan statsbidragsförfattning bör stipulera en rätt för redaren att få hälften av sina kostnader för hemresor enligt 26 § sjömanslagen täckta av statsmedel eller hänskjuta till Kungl. Maj:t eller myndighet att på ansökan av redare fördela statsbidrag till ifrågavarande kostnader inom ramen för anvisade anslagsmedel för ändamålet. Utredningsmannen förordar förstnämnda alternativ.

Med hänsyn till avfattningen av andra lagutskottets av riksdagen godkända utlåtande har utredningsmannen ansett sig böra framlägga alternativa författningsförslag. Det ena — alternativ I — utgår från att i 26 § sjömanslagen bestämmas att nuvarande kostnadsfördelning skall bibehållas även efter utvidgningen av rätten till fri hemresa. Det andra — alternativ II — är ett uttryck för att staten endast skall bidra till hemresekostnaderna för manskap samt bidragsbestämmelserna upptagas i en särskild författning vid sidan av sjömanslagen. Utredningsmannen påpekar att andra kombinationer än de nu nämnda alternativen givetvis kan ifrågakomma.

Avslutningsvis upptages i betänkandet frågan om anslagsbehovet för nästkommande budgetår för bidrag till fria hemresor efter utvidgning av sjömanslagens bestämmelser i enlighet med vad utredningsmannen förordat. I avvaktan på närmare erfarenheter härav torde enligt utredningsmannen det årliga anslagsbehovet böra beräknas till förslagsvis 500 000 kronor, om staten även skall bidra till hemresor för befäl, och 200 000 kronor, om bidrag endast skall lämnas till hemresor för manskap. Åtminstone i sistnämnda fall torde utgifterna för ändamålet t. v. kunna bestridas från det under utrikes huvudtiteln anvisade förslagsanslaget till »Gottgörelse av kostnader för sjöfolk och nödställda svenska medborgare», vil-

ket anslag för budgetåret 1963/64 anvisats med 150 000 kronor och varifrån utgifter för statsbidrag till hemresor enligt 26 § sjömanslagen i dess nuvarande lydelse bestrides.

Remissyttrandena

Utredningsmannens förslag att rätten till fri hemresa skall gälla även vid semester och tjänstledighet samt att kvalifikationstiderna enligt 26 § sjömanslagen skall förkortas har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser. *Arbetsmarknadsstyrelsen* anför, att det sedan länge föreligger vissa svårigheter att rekrytera såväl behörigt befäl som erfaret manskap. En av orsakerna härtill torde vara den avskildhet från det övriga samhället och från hem och familj som sjömännen vid sitt yrkesutövande måste leva i. Sjömännen har ej heller många gånger samma möjlighet att utnyttja fritiden som de i land anställda. Förbättringar av de ombordanställdas villkor härutinnan synes styrelsen vara väl ägnade att göra sjömansyrket mer attraktivt och torde medföra en önskvärd stabilisering av sjömanskåren för att minska sjömansyrkets karaktär av genomgångsyrke.

Liknande synpunkter uttalas av *fartygsbefälsföreningen*, *maskinbefälsförbundet*, *sjöfolksförbundet*, *Landsorganisationen* och *Tjänstemännens centralorganisation*.

Av särskild vikt anser *Landsorganisationen* det vara, att de ombordanställda genom den föreslagna lagändringen kommer att i likhet med övriga arbetstagargrupper kunna tillgodoräkna sig intjänad semestertid som kvalificerande frånvaro jämlikt 7 § semesterlagen.

När det gäller frågan huruvida hemreserätten även skall gälla då sjöman lämnar sin tjänst å fartyg för att komma i åtnjutande av intjänad semester erinrar *sjöfartsstyrelsen* om att sjömanskommittén, vars förslag låg till grund för införandet år 1952 i sjömanslagen av det nu ifrågavarande lagrummet, uttalade, att det enligt kommitténs mening borde eftersträvas att skapa sådana lagregler, som kan bidra till att knyta sjömännen fastare såväl till den redare i vars tjänst han är som till hemlandet. Styrelsen anför att styrelsen i yttrande till andra lagutskottet i anledning av motionerna vid 1963 års riksdag om ändring i 26 § sjömanslagen framhöll, att den hittills tillämpade tolkningen av gällande bestämmelser ytterst innebär en diskriminering av de sjömän, som efter avmönstring i en eller annan form kvarstår i redarnas tjänst. Detta står enligt styrelsens mening inte i överensstämmelse med det angivna syftet med lagstiftningen. Då det alltjämt är synnerligen angeläget att verka för fastare anställningsförhållanden för sjömännen, anser styrelsen den föreslagna lagänd-

ringen lämplig närmast som en uttrycklig anvisning om bestämmelsernas innebörd.

I flera yttranden uttalas att skäl finnes för ytterligare reducering av den föreslagna kvalifikationstiden, 18 månader, för rätt till fri hemresa. *Sjöfartsstyrelsen* anser att skäl även finnes för ytterligare reducering av den tid under vilken sjöman kan behöva kvarstå i tjänst för uppnående av hamn som från hemresesynpunkt är lämpligare.

Ingen av remissinstanserna har ifrågasatt lämpligheten av att minimi-bestämmelser i fråga om sjömans rätt till fri hemresa alltjämt skall återfinnas i sjömanslagen.

Vad angår frågan i vilken omfattning staten bör bidra till finansieringen av hemresor har utredningsmannens såsom alternativ I upptagna förslag — bidrag för såväl befäl som manskap — tillstyrkts av Svea hovrätt, sjöfartsstyrelsen, redareföreningen, fartygsbefälsföreningen, maskinbefälsförbundet, sjöfolksförbundet, stewardsföreningen, Landsorganisationen och Tjänstemännens centralorganisation. Alternativ II — bidrag allenast för manskap — förordas av socialstyrelsen och riksrevisionsverket samt även, med visst tillägg, av utrikesdepartementets rättsavdelning. Hovrätten för västra Sverige och arbetsmarknadsstyrelsen har inte tagit ställning till de båda alternativen.

Flertalet av de remissinstanser, som tillstyrker alternativ I, anser att det skulle strida mot gällande principer inom svensk sociallagstiftning, om bidrag från det allmänna skulle utgå efter olika grunder för skilda grupper av arbetstagare.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att man är medveten om det trängda ekonomiska läge vari sjöfartsnäringen befinner sig. Styrelsen finner det dock skäligt att rederinäringen även i fortsättningen skall vara förpliktad att betala sin andel av hemresekostnaderna för sjömän även om dessa kostnader enligt utredningens förslag kan förväntas öka väsentligt. Däremot finner styrelsen det inte motiverat att, såsom utredningen ifrågasatt, göra skillnad i förevarande avseende mellan befäl och manskap. Efter utredning av 1946 års sjömanskommitté fastställde riksdagen år 1952 principen om hälftindelning mellan stat och redare av kostnaderna för hemresa enligt 26 § sjömanslagen för såväl befäl som manskap. Styrelsen kan inte finna att utredningsmannen framfört eller att det eljest föreligger någon omständighet som talar för ett frångående av den av riksdagen för så relativt kort tid sedan fastställda principen.

Redareföreningen förmodar, att utredningsmannen, då han i sitt alternativ II föreslår olika behandling av befäl och manskap, utgår från att dylik särbehandling endast skulle ha betydelse för förhållandet mellan staten och vederbörande rederi men att den inte skulle inverka ekonomiskt eller på annat sätt för befälet. I så fall, hävdar föreningen, är detta en miss-

uppfattning. Vid kollektivavtalsförhandlingarna skulle man givetvis från redarens sida inte kunna undgå att taga hänsyn till kostnadseffekten härav. Särskilt är så fallet mot bakgrunden av den i motionerna omnämnda klausulen i nu gällande kollektivavtal.

Föreningen hänvisar också till diskussionerna vid tillkomsten av 1952 års sjömanslag huruvida statsbidrag för sjöfolks hemresor skulle — såsom skedde i Norge — begränsas till att avse endast manskap. Från skilda håll, inte minst av representanter för Svenska sjöfolksförbundet, uttalades då, att en sådan olikställighet vore från flera synpunkter olämplig. Föreningen anser sig ha anledning antaga, att organisationerna på arbetslivets område alltså är av denna uppfattning och tillägger, att den i Norge införda principen för övrigt var motiverad av ett alldeles speciellt skäl. Rederierna hade där redan åtagit sig hemresekostnaderna för befälet men ej för manskapet. Något sådant läge har vi inte i vårt land, påpekar föreningen.

Vidare framhåller föreningen, att den nu ifrågasatt bestämmelsen i 26 § sjömanslagen så sent som 1962 varit föremål för statsmakternas uppmärksamhet utan att det då ens ifrågasatts, att någon olikhet skulle göras mellan befäl och manskap.

Även *fartygsbefälsföreningen* framhåller, att någon skillnad mellan befäl och manskap inte ifrågasatts vid tidigare riksdagsbehandling av hithörande spörsmål. Föreningen tillägger att vid ett antagande av utredningsmannens förslag alternativ II skulle det märkliga inträffa att samtidigt som lagstiftningen liberaliserats för utländsk sjöman, man utesluter vissa svenska medborgare bland de ombordanställda från en hittills lagfäst förmån. Liksom redareföreningen understryker fartygsbefälsföreningen, att uppfattningen att befälskategorierna skulle bli oberörda, därest redarens rätt till bidrag av staten för dessa anställda bortfölla, är orealistisk. En säker följd härav bleve uppenbarligen att hemresorna för dessa kategorier därigenom försvåras och att tjänstgöringsperioderna tänjes ut. I ett mindre gynnsamt sysselsättningsläge torde sådana tendenser särskilt accentueras. Hittillsvarande utveckling, att krympa kvalifikationstiden för sjömans rätt till fri hemresa, skulle genom detta förslag därför helt visst motverkas. Vid avtalsförhandlingarna skulle ett bortfall av det lagstadgade bidraget från statens sida till fria hemresor för befäl göra sig starkt påmint och utgöra ett svårt hinder för överenskommelse mellan parterna om förbättring av möjligheterna för fria hemresor.

Föreningen påpekar därefter en komplikation som uppstår, därest en kategoriklyvning införes beträffande statens bidrag till fria hemresor för sjöfolk. Till följd av bristen på behörigt befäl uppmönstras nämligen ett icke obetydligt antal av de mest kunniga och erfarna bland däcksbesättningen till styrmän och de mest kunniga och erfarna bland maskinbesättningen till maskinister. Vid en kategoriklyvning av de ombordanställda

i bidragsavseende skulle det sålunda inträffa, att ombordanställda i manskaps grad, som uppmönstras till befäl, därigenom ginge miste om intjänad kvalifikationstid för fri hemresa. Detta vore enligt föreningens mening en för vederbörande olycklig följd av befordringen, som kunde få till följd att besättningsmän komme att vägra att anta tjänst som befäl.

Bristen på befäl inom den svenska handelsflottan visar inga tendenser att lätta, anför föreningen vidare och fortsätter.

De senaste undersökningarna härom inom sjöfartsstyrelsen har tvärtemot ådagalagt, att den tidigare bristen på behörigt befäl, som uppgått till cirka 30 procent, numera uppskattas till något över 40 procent. Utvecklingen har tagit denna vändning, ehuru under de senaste fem åren stora ansträngningar inom rederinäringen gjorts att genom skolfartygsverksamhet öka omfattningen av utbildning av befäl. Den svåra bristen på befäl har bland annat till följd, att ansvaret för den behöriga delen av befälet blir tyngre vid avsaknad av yrkeskunniga medhjälpare. Pressen av den rationaliserade driften inom modern sjöfart gör sig också starkare påmind. En naturlig följd av detta är behov av regelbunden avlösning och hemresa för avkoppling och samvaro med familj och anförvanter. Läget har medfört allt starkare krav från det uteseglade befälets sida på ökad semesterledighet och årliga fria hemresor. Beaktas detta, inses lätt, att varje åtgärd som motverkar utvecklingen i riktning att sjöfolk i framtiden skall beredas möjlighet att åtminstone årligen besöka hemlandet för semestervistelse betyder ökade svårigheter att behålla arbetskraften inom sjömansyrkena. Genom en år 1958 utförd undersökning är bestyrkt att orsaken till den stora avgången från yrket bland fartygsbefälet är främst svårigheterna att uppehålla personlig kontakt med familj, släkt och vänner. Undersökningen ådagalade att av elever som avlagt styrmansexamen vid sjöbefälsskolorna under åren 1946—1955 41 procent lämnat yrket. Av dessa angav 70 procent orsaken härtil vara familjeförhållanden, d. v. s. svårigheter att uppehålla kontakt med familjen. Bland de som fortsatt att segla var det dominerande önskemålet ökad och regelbundet återkommande semesterledighet. När möjligheterna till familjekontakt och svårigheten att realisera hemresa för semesterledighet har en så dominerande roll i sjöfolks föreställningar om anställningsförhållandet, som framgår av dessa antydningar ur utredningen, är det uppenbart att slopande av hittills lagfäst rätt för arbetsgivaren att erhålla statligt bidrag för fria hemresor för befälsgrupperna skulle av dessa uppfattas som en ovänlig handling.

Att avgången av befäl för närvarande är mycket stor och att detta sammanhänger med den långa bortovaron från hemland och familj understryks även av *Tjänstemännens centralorganisation*.

Även *sjöfolksförbundet*, som finner de i 26 § sjömanslagen intagna bestämmelserna om fri hemresa efter två års tjänst helt otillräckliga, berör den stora personalomsättningen inom handelsflottan och anför.

Omsättningen av personal inom den svenska handelsflottan är onekligen av mycket stor omfattning. Det är en mängd orsaker, som vållat uppkomsten av detta förhållande. Inte minst den i flera avseenden ökade fritiden för anställda i land har ytterligare framhävt nackdelarna, som är förknippade med anställning till sjöss. Den ofta förekommande långa bor-

tavaron från hemlandet och familjen är utom allt tvivel en av huvudorsakerna till den stora omsättningen av personal och utgör jämväl ett markant hinder vid rekrytering av ungdom till sjömansyrket. Handelsflottan sysselsättes i allt större utsträckning i fart mellan utländska hamnar utan besök i hemlandet, vilket ytterligare komplicerar och motverkar de ombordanställdas behov och strävan att komma till sitt hemland och familjer.

Den av utredningsmannen som alternativ II angivna lösningen av finansieringsfrågan — att staten deltar endast i kostnader för manskapets hemresor — tillbakavisas kraftigt av sjöfolksförbundet som vidare uttalar.

Den i detta avseende föreslagna olika behandlingen av ombordanställda synes ur såväl princip- som lagsynpunkt sett vara oförenlig med i lag fastställda rättigheter. Sjöfolksförbundet kan ej godtaga, att lagliga rättigheter utgår efter en sådan för svensk lagstiftning främmande princip. Förbundet motsätter sig även utredningsmannens skrivning beträffande möjligheten av att i särskild förordning med begränsad giltighetstid reglera bestämmelserna för statens medverkan vid kostnadsfördelningen av de ombordanställdas resor, enär hållbara skäl härför ej finnes.

Vad utredningsmannen, som skäl för olika bestämmelser beträffande befäl och manskap anfört om att anställningsförhållandena för befäl är mera stadigvarande ordnade, berörs av *maskinbefälsförbundet*. Det är självklart, anser förbundet, att befälsgrupperna, som oftast ägnat lång tid och kostnader åt sin utbildning är fastare knutna till handelsflottan. Trots detta är emellertid avgången av befäl mycket stor. Det finns inte någon annan näringsgren med sådan omfattande avgång av arbetsledning som just handelsflottan, trots att arbetsledningen där är mera specialutbildad än arbetsledningen inom någon annan industri. Förbundet anser det ställt utom varje tvivel att maskinbefälets avgång från handelsflottan främst beror på den långa bortovaron från hemlandet och familjen. En garanterad årlig ledighet med fri hemresa skulle på ett markant sätt minska avgången från yrket och skulle bidra till att nu landanställt maskinbefäl åter skulle söka tjänst till sjöss. Förbundet finner det därför lika angeläget att staten, på samma sätt som nu sker, medverkar till täckande av befälets resekostnader som manskapets. Det påpekas även att det yngre befälet ibland har lägre inkomst än det kvalificerade manskapet. Utredningsmannens förslag — alternativ II — innebär sålunda, enligt förbundets mening, inte en generell bedömning av behovet med hänsyn till vederbörandes inkomster. Skiljelinjen går mellan befäls- och manskapsställning.

Den i betänkandet redovisade undersökningen angående antalet fria hemresor och kostnaderna för dessa under tiden 1 juni 1962—31 maj 1963 ger, enligt *sjöfolksförbundets* mening, klart besked om att verkningarna av de i kollektivavtalet införda bestämmelserna blivit mycket små.

Undersökningen behandlas närmare av *stewardsföreningen*, som till en början anmärker, att utredningsmannen vid sammanställningen av siffer-

materialet som befäl räknat två kategorier vilka enligt vedertagen mening räknas till manskapsklass. Korrigeras uppställningen i enlighet härmed, anför föreningen, ökar manskapsgruppens hemresor från 53 till 86 medan befälets minskar från 174 till 141, en ökning för manskapsgruppen med 62 % och en minskning för befålet med 19 %. På motsvarande sätt sker en förskjutning i de inbördes relationerna mellan hemresekostnaderna för manskap och befäl. Kostnaden för befälets hemresor är alltså enligt föreningen mindre än vad utredningsmannen visar under det att kostnaden för manskaps hemresor är större.

Vidare påpekar föreningen, att utredningsmannen vid insamlandet av siffermaterialet förutsatt, att samtliga som av rederierna beviljats fri hemresa, uppfyllt villkoren härför. Föreningen ifrågasätter, om förutsättningen gäller för samtliga i materialet medtagna. Är dess uppfattning riktig, att avsteg från förutsättningen förekommer, är totalkostnaden lägre än 238 000 kronor för vad utredningsmannen kallar befålet, och bidraget av statsmedel till halva resekostnaden är därmed också lägre än 119 000 kronor, vilket väl torde medföra, att betänkangets uppskattning av de årliga statsutgifterna till 400 000 kronor för befälets hemresa, bör reduceras.

Därest alternativ I skulle bli gällande synes det *Landsorganisationen* inte lämpligt att giltigheten av ifrågavarande bestämmelser begränsas till tiden. Att en viss ovisshet beträffande de praktiska verkningarna av förslaget torde råda, utgör enligt organisationens mening inte tillräcklig grund för fastställande av en begränsad giltighetstid, enär den påstådda ovissheten i nämnda avseende inte torde vara större än den som normalt vidlåder ett ändringsförslag inom andra liknande lagstiftningsområden. Därest alternativ II skulle bli gällande bör detta däremot tidsbegränsas med hänsyn till sin otillfredsställande begränsning till enbart kostnadsbidrag vid hemresa för manskap.

Socialstyrelsen, som tillstyrker alternativ II, framhåller att den omständigheten att arbetsgivarparten för ett år sedan vid avtalsförhandlingar accepterat ifrågavarande förmåner för arbetstagaren under förutsättning av medverkan från statens sida enligt styrelsens mening inte bör tillerkännas betydelse vid ställningstagandet till lagstiftningsfrågan.

Av andra lagutskottets förut nämnda utlåtande till årets riksdag synes framgå, menar styrelsen, att riksdagen i görligaste mån velat beakta möjligheterna till en samordnad nordisk lagstiftning i hithörande frågor. Från denna synpunkt, fortsätter styrelsen, är det av intresse att konstatera att den norska lagstiftningen, som infört i huvudsak samma förmåner som de här föreslagna, för närvarande inte medger bidrag till redarens kostnader härför såvitt angår befälets hemresor.

En tillämpning enligt vilken staten träder in i arbetsgivarens skyldighet att svara för kostnader för anställningsförmåner som utgår enligt sociallagstiftningen är för svensk arbetsrätt i princip främmande, framhål-

att med avgång från tjänst bör med avseende å befäl förstås att vederbörande lämnat sin tjänst i rederiet samt till att sjömanslagen tillämpas så att staten inte bidrager till hemresekostnad vid semester. Rättsavdelningen anser visserligen att skäl kan åberopas för förslaget att staten och redernäringen bör dela kostnaderna även för befäls hemresa. Befålet har emellertid redan tidigare genom avtal tillförsäkrats här avsedda förmåner på redarens bekostnad och utrikesdepartementets tolkning av 26 § berövar f. n. så gott som helt redaren möjligheter till bidrag från staten i befälsfallen. Alternativ I skulle därför innebära, att redarna i fråga om befålet finge statsbidrag för kostnader i en utsträckning, som inte tidigare skett, och vilka de nu bestrider enligt partsavtal. De skulle därigenom de facto beviljas en ekonomisk förmån i jämförelse med gällande ordning. Rättsavdelningen framhåller även att befålet är närmare knutet till arbetsgivaren än manskapet; deras anställningsförhållanden är sålunda genomgående av längre varaktighet.

Även om rättsavdelningen från dessa utgångspunkter således närmast förordar alternativ II, menar rättsavdelningen att det å andra sidan inte förefaller skäligt, att redaren skulle berövas de möjligheter, som enligt nu gällande formulering av 26 § kunde finnas till ersättning även för befälsresor i samband med avgång från tjänst i utrikes ort i annat land än bosättningslandet.

Hovrätten för västra Sverige anser, att man enligt de kalkyler utredningsmannen gjort rörande hemresekostnadernas storlek synes kunna räkna med att sammanlagda kostnaden för envar av befäls- och manskapskategorierna kommer att bli ungefär lika stor. Hovrätten fortsätter.

Därest dessa beräkningar är någorlunda riktiga — något som visserligen, enligt vad i utredningen framhålles, är i hög grad osäkert — medför alltså förslaget — alternativ II — att redarens andel i sådan kostnad som avses i 26 § skulle uppgå till ungefär tre fjärdedelar mot för närvarande hälften, medan statens andel endast komme att utgöra omkring en fjärdedel av hela beloppet. Härtill kommer, att de ökade kostnader för återresor efter semester och tjänstledighet, som lagändringen kan väntas medföra, under alla omständigheter måste bestridas av rederiet — vilket gällande kollektivavtal föreskriver — eller av sjömannen själv, medan staten går helt fri i detta avseende. Hovrätten är icke helt övertygad om att tillräckligt bärkraftiga skäl har anförts för en så långtgående omfördelning av det ekonomiska ansvaret, helst som under behandlingen av ärendet om fria hemresor i 1963 års riksdag fråga icke väcktes om någon lagändring i denna riktning. Med hänsyn särskilt till den oklarhet som råder om de ekonomiska konsekvenserna av den föreslagna lagstiftningen anser sig hovrätten emellertid icke kunna taga bestämd ställning till frågan, vilket av de båda föreslagna alternativen som är att föredraga.

Utredningsmannens förslag att vad som föreskrivits om kostnaderna för i lagen avsedd hemresa skall tillämpas även med avseende på resa som påbörjats under tiden juli—december 1963, berörs av några remissinstanser.

Sjöfartsstyrelsen anser det således inte påkallat att enbart den anledningen att redarnas åtagande att bekosta hemresor för sjömän med en kvalifikationstid av allenast 18 månader tidsbegränsats till den 1 juli 1963 skall föranleda retroaktiv tillämpning av den föreslagna ändrade lagregeln. Ett sådant arrangemang skulle enligt styrelsens mening för övrigt medföra vissa administrativa svårigheter.

Svea hovrätt anser, att förslaget att ge bestämmelserna om kostnader-
nas bestridande tillbakaverkande kraft inte står i överensstämmelse med allmänt vedertagna principer och att förslaget kan godtagas endast såvitt särskilda skäl talar härför. Även om hovrätten hyser allvarliga betänkligheter mot förslaget i denna del, vill hovrätten dock med hänsyn till frågornas speciella karaktär av arbetsmarknadsfrågor och till vad som i avseende därå förekommit vid avtalsförhandlingar mellan berörda parter inte motsätta sig vad förslaget härutinnan innehåller.

Liknande synpunkter uttalas av *utrikesdepartementets rättsavdelning*.

Beträffande den föreslagna författningstextens formulering erinrar *hovrätten för västra Sverige* att innebörden av orden »lämna tjänsten», vilka skulle kvarstå från den nuvarande lydelsen av 26 §, inte är fullt klar. Hovrätten anför vidare.

Stundom använder sjömanslagen uttrycket med syftning på att anställningen definitivt lämnas. Till stöd för en sådan tolkning i det nu berörda fallet kan också anföras, att 26 § dessförinnan talat om att sjömannen »lämnar fartyg» i det fall då han utan att avgå från tjänsten skall åtnjuta semester eller tjänstledighet. Skillnaden torde ha betydelse särskilt när sjömannen i sin anställning är knuten till rederiet, ej till fartyget. Såvitt angår rätten till fri hemresa efter tjänsteavtalets upphörande synes det ligga närmast till hands, att sjömannens tidigare möjligheter att definitivt avgå från tjänsten i hemlandet blir avgörande. Då det gäller motsvarande förmån vid semester eller tjänstledighet, är det däremot möjligen utredningens mening, att redan ett tillfälle under det senaste året att taga semester i hemlandet utan att tjänsteavtalet upphör skall utgöra hinder för fri hemresa. Med hänsyn till den oklarhet som sålunda råder om förutsättningarna för denna förmån ifrågasätter hovrätten, om inte anledning finns att förtydliga bestämmelsen. — Samtidigt torde böra övervägas, om den i första stycket sista punkten givna föreskriften jämväl bör göras tillämplig på begäran om semester och tjänstledighet.

Även *Svea hovrätt* ifrågasätter huruvida inte sjöman, som önskar erhålla fri hemresa i samband med semester och tjänstledighet, skall göra framställning därom i enlighet med vad som nu stadgas för sjöman som uppsäger tjänsteavtalet eller begär entledigande.

Departementschefen

Sjöman å fartyg i utrikes fart är enligt 26 § sjömanslagen i vissa fall berättigad till fri hemresa när han avgår från sin tjänst i annat land än där han är bosatt. Som villkor för åtnjutande av förmånen gäller, att sjömannen skall ha varit i tjänst på fartyget eller hos redaren två år i följd och inte haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten, då fartyget befunnit sig i det land där han är bosatt. Vidare föreskrives att om fartyget beräknas inom sex månader uppnå hamn, varifrån hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, sjömannen inte är berättigad till fri hemresa, om han inte kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. Kostnaden för hemresa, beträffande vilken nu angivna förutsättningar är uppfyllda, bestrides av staten och redaren med hälften vardera. Förmånen tillkommer även utländska sjömän i den svenska handelsflottan. Bestämmelserna om fri hemresa anses tillämpliga endast i de fall då sjömannen slutar sin anställning. Denna tolkning har visst stöd dels i lagrummets avfattning, dels i uttalanden under förarbetena till sjömanslagen.

I gällande kollektivavtal mellan arbetsmarknadens organisationer på området har föreskrivits att förmånen av fri hemresa skall gälla även vid semester samt att som kvalifikationstider skall räknas aderton och två månader i stället för sjömanslagens två år respektive sex månader. Avtalen gäller endast för ombordanställd som är fast bosatt i något av de fyra nordiska länderna.

Riksdagen har hemställt (L²U 1963: 36; rskr 1963: 143) om förslag till årets riksdag om sådan ändring av bestämmelserna i 26 § sjömanslagen, att förmånen av fri hemresa kommer att gälla även då sjöman lämnar fartyget för att åtnjuta semester eller tjänstledighet, varvid samtidigt de i lagrummet angivna tidsfristerna två år samt sex månader bör ändras till aderton månader respektive två månader. Riksdagens hemställan innebär att de nysnämnda genom kollektivavtal tillförsäkrade förmånerna skall lagfästas i 26 § sjömanslagen varjämte med semester bör likställas tjänstledighet och de utvidgade hemreförmånerna tillkomma alla ombordanställda oavsett var de är bosatta.

Vid tillkomsten år 1952 av hemresebestämmelsen i 26 § sjömanslagen intog statsmakterna den ståndpunkten, att det var ett allmänt intresse att svenska sjömän hade fasta arbetsförhållanden och inte helt förlorade kontakten med hemlandet. Det förhållandet att hemreförmånen för närvarande inte — såsom i övriga nordiska länder — gäller vid semester motverkar otvivelaktigt en önskvärd utveckling mot mera stadigvarande anställningar för sjömän. De långa kvalifikationstiderna verkar i samma riktning. Det är därför även enligt min mening påkallat att vidga sjömannens hemreförmåner. En sådan åtgärd skulle säkerligen också vara ägnad att motverka nu

rådande svårigheter att rekrytera såväl befäl som manskap. Något skäl att göra avsteg från den år 1962 antagna principen om likställighet mellan svenska och utländska sjömän anser jag inte föreligga. Jag förordar således att hemreseförmånerna i 26 § sjömanslagen ges det innehåll varom riksdagen hemställt och som för övrigt utredningsmannen och remissinstanserna tillstyrkt.

Utredningsmannen har beträffande finansieringen av hemreseförmånerna framlagt två alternativa förslag. Enligt det ena skulle kostnaderna, såsom hittills, delas lika mellan redaren och staten medan enligt det andra redaren själv skulle stå för befällets hemsekostnader. Det övervägande flertalet remissinstanser har uttalat sig för att nuvarande hälftindelning av kostnaderna för såväl manskap som befäl bör bibehållas. Enligt min mening föreligger inte tillräckliga skäl att på grund av den nu föreslagna utvidgningen av hemreseförmånerna frångå den princip om hälftindelning varom statsmakterna enades för elva år sedan och som även följdes så sent som förra året. Ej heller finner jag påkallat att — såsom utredningsmannen alternativt föreslagit — tidsbegränsa statens åtagande att bidra till de ifrågasvarande kostnaderna. Jag förordar således att staten, i likhet med vad som nu gäller, svarar för hälften av de kostnader som föranledes av sjömäns fria hemresor enligt sjömanslagen.

Riksdagen har — med hänsyn till gällande överenskommelser på sjöfartsmarknaden om fri hemresa — ansett det önskvärt att resor som företages under tiden från och med den 1 juli 1963 berättigar till ersättning enligt de föreslagna nya reglerna. Vid remissbehandlingen av utredningsmannens betänkande har från ett par håll uttalats tveksamhet inför en sådan retroaktiv tillämpning av ersättningsreglerna.

Enligt min mening bör man kunna godtaga en viss retroaktiv tillämpning. På motsvarande sätt som nu är fallet då sjöman lämnar sin tjänst bör vid semester krävas, att framställning om fri hemresa skall göras samtidigt med anhållan om semester. Detta är nämligen en nödvändig förutsättning för att det på godtagbart sätt skall kunna avgöras om förutsättningar för fri hemresa föreligger. Vid angivna förhållande kommer en bestämmelse om retroaktivitet i realiteten endast att innebära, att staten åtar sig att bidra med hälften av den ersättning redaren utgivit för hemresan. Och denna bidragskyldighet bör dessutom inskränkas till fall där redaren utgivit ersättning i överensstämmelse med vad kollektivavtalet innehåller, vilket innebär en viss begränsning i förhållande till den bidragskyldighet för staten som föreslås gälla från och med ikraftträdandet av 26 § sjömanslagen i dess föreslagna nya lydelse. Jag förordar en sådan övergångsanordning.

I enlighet med vad jag i det föregående förordat har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen. Vad särskilt angår frågan, huruvida det förhållandet att någon inte utnyttjat tillfälle under det senaste året att taga semester i hemlandet utan att tjänsteavtalet upphör skall utgöra hinder för fri hemresa, anser jag att så bör vara fallet.

Lagförslaget torde böra träda i kraft den 1 januari 1964.

Statsverkets kostnader för sjömäns fria hemresor kan vid bifall till mina förslag för innevarande budgetår beräknas till omkring 300 000 kronor, vilket belopp torde få belasta det under tredje huvudtiteln upptagna förslagsanslaget Gottgörelse av kostnader för sjöfolk och nödställda svenska medborgare. För nästkommande budgetår kan kostnaderna uppskattas till omkring 500 000 kronor. Riksrevisionsverket har föreslagit att ifrågavarande kostnader i fortsättningen bör bestridas från ett särskilt förslagsanslag på driftbudgeten. Denna fråga torde få tagas upp till prövning i samband med behandlingen i nästa års statsverksproposition av anslagsmedel för här ifrågavarande ändamål.

Jag hemställer att lagrådets utlåtande över förslaget till *lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)* — vilket såsom *Bilaga*¹ torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende — måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet i detta ärende.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Kungl. Höghet Regenten.

Ur protokollet:

Bert Holmberg

¹ Bilagan, som fransett jämkning av redaktionell natur är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 12 november 1963.

N ä r v a r a n d e :

justitieråden ROMANUS,
DIGMAN,
NORDSTRÖM,
regeringsrådet HOLMGREN.

Enligt lagrådet denna dag tillhandakommet utdrag av protokoll över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet den 1 november 1963, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av rättsavdelningschefen Bertil Holmquist.

Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.

Ur protokollet:
Stig Granqvist

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 18 november 1963.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund, lagrådets den 12 november 1963 avgivna utlåtande över det till lagrådet samma dag remitterade förslaget till *lag om ändrad lydelse av 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)*, vilket förslag av lagrådet lämnats utan erinran.

Föredraganden hemställer att Kungl. Maj:t måtte — med en jämkning av redaktionell natur — jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreslå riksdagen att antaga det av lagrådet granskade lagförslaget.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Fredrik Björkman

Förslag
till

26

lag om ändring i sjömanslagen den 30 juni 1952 (nr 530)

Härigenom förordnas, att 26 § sjömanslagen den 30 juni 1952 skall er-
hålla följande ändrade lydelse.

(Gällande lydelse)

Alt. I.

26 §.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt och vill han resa till sin hemort, skall av kostnaden för resan med underhåll hälften betal- stridas av statsmedel och hälften gäl- das av redaren, såframt sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos re- daren två år i följd och icke haft till- fälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget in- om sex månader uppnå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med av- sevärt 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 entledigan- de, erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Alt. II.

26 §.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt eller lämnar han under sådant förhållande fartyg för att åtnjuta semester eller tjänstledig- het och vill han resa till sin hem- ort, är han berättigad till fri sådan resa med underhåll, såframt sjöman- nen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren aderton månader i följd och icke haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom två månader uppnå hamn, från vilken hemresan kan ord- nas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen ej berät- tigad till fri hemresa med mindre han kvarstår i tjänsten tills fartyget uppnår sådan hamn. Vill sjöman, som uppsäger tjänsteavtalet eller be- går entledigande, erhålla fri hemre- sa, skall han samtidigt göra fram- ställning därom.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt eller lämnar han under sådant förhållande fartyg för att åtnjuta semester eller tjänstledig- het och vill han resa till sin hem- ort, skall av kostnaden för resan med underhåll hälften bestridas av stats- medel och hälften gäldas av redaren, såframt sjömannen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren aderton månader i följd och icke haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom två månader uppnå hamn, från vil- ken hemresan kan ordnas med avse- värt 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 entledigan- de, erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Avgår sjöman å fartyg i utrikes fart från sin tjänst i annat land än där han är bosatt eller lämnar han under sådant förhållande fartyg för att åtnjuta semester eller tjänstledig- het och vill han resa till sin hem- ort, är han berättigad till fri sådan resa med underhåll, såframt sjöman- nen varit i tjänst å fartyget eller hos redaren aderton månader i följd och icke haft tillfälle under det senast förflutna året att lämna tjänsten i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom två månader uppnå hamn, från vil- ken hemresan kan ordnas med avse- värt 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 entledigan- de, erhålla fri hemresa, skall han samtidigt göra framställning därom.

Hemresan skall — — — — — förmån-
liga villkor.
Om förlust — — — — — i 33 §.

Denna lag träder i kraft den 1 ja-
nuari 1964.

Förslag

till

**förordning angående statsbidrag till
kostnader för sjömans hemresa enligt**

26 § sjömanslagen

Härigenom förordnas som följer.

Till kostnader för sjömans hem-
resa enligt 26 § sjömanslagen äger
redare såvitt gäller manskap åtnjuta
bidrag av statsmedel motsvarande
hälften av kostnaderna.

Närmare föreskrifter angående bi-
dragsverksamheten meddelas av
Kungl. Maj:t.

Denna förordning träder i kraft
den 1 januari 1964 och skall gälla
till och med den 30 juni 1968. För-
ordningen skall dock även tillämpas
med avseende å resa, som påbörjats
under tiden juli—december 1963, un-
der förutsättning att de villkor, som
äro angivna i 26 § sjömanslagen i
dess lydelse enligt lagen den
1963 (nr), äro uppfyllda.

emresan s — — — — — o n-
liga villkor.
Om förlust — — — — — i 33 §.

Denna lag träder i kraft den 1
januari 1964. Bestämmelserna om be-
stridande av kostnaderna för i la-
gen avsedd hemresa skall dock, oav-
sett i dittills gällande lag angivna
villkor, tillämpas med avseende å re-
sa, som påbörjats under tiden juli—
december 1963.

emresan — — — — — o
liga villkor.
Om förlust — — — — — i 33 §.

