



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



Statens  
offentliga  
utredningar

**1971: 6**

Kommunikations-  
departementet

*Ref*

# Ny sjömanslag

SODS

Betänkande avgivet av 1964 års  
sjömanslagskommitté  
Stockholm 1971

# Statens offentliga utredningar 1971

## Kronologisk förteckning

---

1. SOU 70. Handbok för det officiella utredningstrycket. Beckman. Fi.
2. Post- och Inrikes Tidningar. Norstedt & Söner. Ju.
3. Veterinärdistriktsindelningen, m m. Svenska Reproduktions AB. Jo.
4. Kommunala val. Esselte. C.
5. Svensk industri under 70-talet med utblick mot 80-talet. Bilaga 2. Esselte. Fi.
6. Ny sjömanslag. Esselte. K.



Statens offentliga utredningar

1971: 6

Kommunikationsdepartementet

# Ny sjömanslag

Betänkande avgivet av 1964 års sjömanslagskommitté  
Stockholm 1971



NY STORABOKS

## Till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Den 9 september 1964 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla sex sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av sjömanslagen ävensom experter för att biträda vid utredningsarbetet.

Med stöd av bemyndigandet tillkallades den 17 september 1964 såsom sakkunniga expeditionschefen i handelsdepartementet, numera generaldirektören i patent- och registreringsverket, Göran R. Borggård, direktören i Sveriges redareförening, jur. dr. Nils Grenander, direktören i Svenska maskinförbundet Knut E. H. Hadrup, förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Johan S. Thore, direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Stig W. O. Wiebe och ombudsmannen i Rederiföreningen för mindre fartyg Karl Johan Wikström. Det uppdrogs åt Borggård att i egenskap av ordförande leda de sakkunnigas arbete. Som experter tillkallades samma dag direktören i Sveriges redareförening N. Douglas Forssblad och dåvarande förbundsordföranden i Svenska stewardsföreningen, numera ombudsmannen i Sveriges fartygsbefälsförening H. Sigvard Karlbjörn.

Den 28 februari 1967 tillkallades kansli- rådet i utrikesdepartementet, numera ambassadören Hans Sköld som expert vid utredningsarbetet. Den 31 mars 1968 erhöll Wikström begärt entledigande från sitt uppdrag. Den 1 april 1968 förordnades advokaten Rolf J:son Edqvist att i Wikströms

ställe vara ledamot av utredningen. Sedan Thore avlidit förordnades den 23 mars 1970 förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar Karlsson att vara ledamot av utredningen. Svenska stewardsföreningen har fr. o. m. den 1 januari 1970 gått samman med Sveriges fartygsbefälsförening.

Utredningen har antagit namnet 1964 års sjömanslagskommitté.

Till sekreterare åt utredningen förordnades den 29 oktober 1964 assessorn i Svea hovrätt K. Lennart T. Sjöstedt.

Kommittén har efter remiss avgivit utlåtanden

över sjölagsskommitténs betänkande »Fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispasch, ansvarsbestämmelser m. m.» (SOU 1965: 18),

över statskontorets rapport den 31 december 1965 rörande sjömansförmedling och sjömanshus,

över lagberedningens betänkande »Utsökningsrätt VI. Arbetsgivares kvittningsrätt» (SOU 1967: 3),

över sjömansregisterutredningens betänkande rörande sjömansregistreringen (stencil K 1968: 7) och

över sjölagsskommitténs promemoria rörande laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål (stencil Ju 1969: 18).

Ordföranden i kommittén har efter remiss avgivit utlåtanden

över sjöfartsutredningens betänkande »Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organi-

sation» (stencil K 1967: 10) och

över en i kommunikationsdepartementet upprättad departementspromemoria angående bestridande av kostnader för läkarundersökning av anställda ombord i fartyg m. m. (stencil K 1969: 9).

Kommittén har slutfört uppdraget att verkställa översyn av sjömanslagen och överlämnar härmed betänkande med lagförslag jämte motiv och bilagor. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i februari 1971

### *Göran Borggård*

*Rolf J:son Edqvist*                      *Nils Grenander*

*Knut Hadrup*                              *Gunnar Karlsson*

*Stig Wiebe*                                *Douglas Forssblad*

*H. S. Karlbjörn*                         *Hans Sköld*

*/ Lennart Sjöstedt*

# Innehåll

Skrivelse till Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet . . .	3	1.1 Lagstiftning före 1952 års sjömanslag . . . . .	39
<i>Författningsförslag</i>		1.2 1952 års sjömanslag . . . . .	40
Förslag till sjömanslag . . . . .	9	1.3 Lagändringar efter år 1952 . . . .	40
Förslag till lag om ändring i sjölagen den 12 juni 1891 (nr 35) . . . . .	23	1.4 Framställning om lagrevision . . .	41
Förslag till lag om ändring i sjöarbets-tidslagen den 10 april 1970 (nr 105)	25	Avdelning 2. Utredningens tillsättande, direktiv och arbetets uppläggning	
Förslag till lag om ändring i lagen om säkerheten på fartyg den 19 november 1965 (nr 719) . . . . .	26	m.m. . . . .	42
Förslag till förordning om ändring i förordningen den 3 februari 1928 (nr 49) angående beskickningar och konsulat . . . . .	28	2.1 Utredningens tillsättande . . . . .	42
Förslag till förordning om ändring i förordningen den 14 april 1961 (nr 87) om registrering och mönstring av sjö-män (mönstringsförordning) . . . .	29	2.2 Direktiven . . . . .	42
Förslag till kungörelse om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans penningmedel från utlandet till Sverige . . . . .	32	2.3 Utredningsarbetets uppläggning .	43
Förslag till kungörelse om ändring i kungörelsen den 26 april 1968 (nr 235) med särskilda bestämmelser för beredande av vård åt sjömän vid venerisk sjukdom . . . . .	33	Avdelning 3. Utländsk lagstiftning och internationella konventioner . . . .	45
Förslag till kungörelse om ändring i strafföreläggandekungörelsen den 28 maj 1968 (nr 198) . . . . .	34	3.1 Övrig nordisk lagstiftning . . . .	45
<i>Sammanfattning</i> . . . . .	35	3.2 Förbundsrepubliken Tyskland . .	45
<i>Allmänna motiv</i>		3.3 Storbritannien . . . . .	48
Avdelning 1. Historik . . . . .	39	3.4 Nederländerna . . . . .	53
		3.5 Belgien . . . . .	55
		3.6 Frankrike . . . . .	57
		3.7 Amerikas Förenta Stater . . . . .	59
		3.8 Israel . . . . .	62
		3.9 Konventioner . . . . .	63
		Avdelning 4. Inledning med allmänna synpunkter på utformningen av ny sjömanslag . . . . .	64
		4.1 Huvuddragen av innehållet i sjömanslagen . . . . .	64
		4.2 Kollektivavtalens och de fackliga organisationernas betydelse . . . .	64
		4.3 Ekonomiska och tekniska förändringar på sjöfartsområdet . .	65
		4.4 Synpunkter på ny lagstiftning . .	66
		4.5 Internationellt samband . . . .	70
		4.5.1 Nordisk rättslikhet . . . . .	71



Avdelning 5. Om arbetsledningen ombord på fartyg . . . . .	73
5.1 Allmänt . . . . .	73
5.2 Styrmännen . . . . .	74
5.3 Maskinchefen . . . . .	76
5.4 Föreståndaren för ekonomiavdelningen . . . . .	77
5.5 Radiotelegrafisten . . . . .	77
5.6 Befälhavaren . . . . .	78
5.7 Övrigt . . . . .	79

Avdelning 6. Den disciplinära bestraffningsrätten . . . . .	80
6.1 Erfarenheter av disciplinbotssystemet . . . . .	80
6.2 Den disciplinära funktionen . . . . .	84
6.3 Den allmänna straffprocessuella funktionen . . . . .	85
6.4 Kommitténs slutsats . . . . .	87
6.5 Särskilt yttrande av ledamoten Wiebe . . . . .	87

Avdelning 7. Om ansvarsbestämmelser m. m. . . . .	89
---	----

Avdelning 8. Om laga domstol och rättegång . . . . .	92
8.1 Gällande rätt . . . . .	92
8.2 Tidigare föreslagna ändringar i gällande rätt . . . . .	92
8.3 Kommitténs förslag . . . . .	93

Avdelning 9. Om slopande av vissa bestämmelser i gällande sjömanslag . . . . .	94
9.1 Allmänt . . . . .	94
9.2 Befälhavarens tjänsteavtal . . . . .	94
9.3 Avskedsgrunder . . . . .	95
9.4 Befälhavarens behörighet att ingå anställningsavtal . . . . .	96
9.5 Sjömans skyldighet att kvarstå i tjänsten för att biträda vid nödvändigt arbete . . . . .	96
9.6 Lönebestämmelser . . . . .	96
9.7 Sjömans rätt att i förtid erhålla entledigande . . . . .	96
9.8 Tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande . . . . .	97
9.9 Ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande m.m. . . . .	98
9.10 Tvist angående tjänsteförhållandet . . . . .	98
9.11 Ordningsföreskrifter angående tillträde till och utevaro från tjänsten . . . . .	99
9.12 Hämtning av sjöman genom polismyndighets försorg . . . . .	99

*Specialmotiv*

Avdelning 10. Specialmotivering till förslaget till ny sjömanslag . . . . .	101
10.1 1 kap. Inledande bestämmelser . . . . .	101
1 § . . . . .	101
2 § . . . . .	105
10.2 2 kap. Om anställningsavtalet . . . . .	105
10.2.1 Om ingående och frånträdande av anställningsavtal . . . . .	105
3 § . . . . .	105
4 § . . . . .	106
5 § . . . . .	108
6 § . . . . .	108
7 § . . . . .	110
8 § . . . . .	111
9 § . . . . .	112
10 § . . . . .	113
11 § . . . . .	113
12 § . . . . .	114
13 § . . . . .	114
14 § . . . . .	115
10.2.2 Om befattning på fartyg . . . . .	115
15 § . . . . .	115
16 § . . . . .	116
17 § . . . . .	117
18 § . . . . .	118
19 § . . . . .	119
10.2.3 Om skeppsnämnd . . . . .	119
20 § . . . . .	119
21 § . . . . .	122
22 § . . . . .	123
23 § . . . . .	124
24 § . . . . .	125
25 § . . . . .	126
26 § . . . . .	126
10.2.4 Om fri resa . . . . .	127
27 § . . . . .	127
28 § . . . . .	136
29 § . . . . .	137
30 § . . . . .	138
10.2.5 Om lön och vård till följd av sjukdom eller skada samt om begravning . . . . .	139
31 § . . . . .	139
32 § . . . . .	141
33 § . . . . .	141
34 § . . . . .	143
35 § . . . . .	144
36 § . . . . .	145
37 § . . . . .	146
38 § . . . . .	146
10.3 3 kap. Om skeppsarbetet . . . . .	146
39 § . . . . .	147
40 § . . . . .	148
41 § . . . . .	149

42 § . . . . .	150	4.1 Undersökningens omfattning . .	203
43 § . . . . .	157	4.2 Användningen av disciplinstraff m.m. . . . .	206
44 § . . . . .	158	4.3 Befälhavarnas åsikt om värdet av rätten att tillgripa vissa discipli- nära åtgärder . . . . .	210
45 § . . . . .	159	4.4 Undersöknings- och bestraffnings- nämndernas verksamhet . . . . .	211
10.3.1 Om tvångsmedel . . . . .	159	Bilaga 5 Uppställning över fartyg och antalet ombordanställda, vilka fartyg går i sådan trafik att bestämmelserna i 27 § i förslaget om fri hemresa kan bli tillämpliga på sjömännen . . . . .	215
46 § . . . . .	159	Bilaga 6 Utkast till förslag till lag om bötesåläggande för sjöfolk <sup>1)</sup> . . . . .	219
47 § . . . . .	161	Bilaga 7 Överenskommelse om vissa lagreglers överflyttande till avtal . . . . .	222
10.4 4 kap. Ansvarsbestämmelser . . . . .	161	I betänkandet använda förkortningar . . . . .	228
48 § . . . . .	161		
49 § . . . . .	162		
50 § . . . . .	162		
51 § . . . . .	163		
52 § . . . . .	163		
53 § . . . . .	163		
54 § . . . . .	164		
55 § . . . . .	164		
56 § . . . . .	165		
57 § . . . . .	165		
58 § . . . . .	166		
59 § . . . . .	166		
10.5 5 kap. Särskilda bestämmelser . . . . .	166		
60 § . . . . .	166		
61 § . . . . .	167		
62 § . . . . .	168		
63 § . . . . .	168		
64 § . . . . .	168		
10.6 Övergångsbestämmelser . . . . .	168		
10.6.1 Allmänt . . . . .	168		
10.6.2 Om kaplake m.m. . . . .	169		
10.6.3 Om avsked m.m. . . . .	169		
10.6.4 Om avtalets upphörande vid fartygets förolyckande . . . . .	170		
10.6.5 Om förlust av personlig egendom . . . . .	170		
10.6.6 Om tvist angående tjänste- förhållandet . . . . .	170		
10.6.7 Om disciplinbot . . . . .	170		

Summary in English . . . . . 171

*Bilagor*

Bilaga 1 Sjömanslagen den 30 juni 1952	176
Bilaga 2 Översikter över motsvarigheter mellan förslaget och sjömanslagen . .	195
Bilaga 3 Internationella arbetsorgani- sationens (ILO) konventioner med avseende på förhållanden som har anknytning till sjömanslagen . . . . .	197
Bilaga 4 Byrådirektören Sven Rengbys undersökning av användningen av disciplinära åtgärder ombord på svenska fartyg och om fartygsbefäl- havarnas inställning till disciplin- straffbestämmelserna m.m. . . . .	203

<sup>1)</sup> Av kommittén utarbetade specialmotiv till  
författningsutkastet har inte medtagits i be-  
tänkandet.

1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9
10	10
11	11
12	12
13	13
14	14
15	15
16	16
17	17
18	18
19	19
20	20
21	21
22	22
23	23
24	24
25	25
26	26
27	27
28	28
29	29
30	30
31	31
32	32
33	33
34	34
35	35
36	36
37	37
38	38
39	39
40	40
41	41
42	42
43	43
44	44
45	45
46	46
47	47
48	48
49	49
50	50
51	51
52	52
53	53
54	54
55	55
56	56
57	57
58	58
59	59
60	60
61	61
62	62
63	63
64	64
65	65
66	66
67	67
68	68
69	69
70	70
71	71
72	72
73	73
74	74
75	75
76	76
77	77
78	78
79	79
80	80
81	81
82	82
83	83
84	84
85	85
86	86
87	87
88	88
89	89
90	90
91	91
92	92
93	93
94	94
95	95
96	96
97	97
98	98
99	99
100	100

## Förslag till sjömanslag

Häriigenom förordnas som följer.

### 1 kap. Inledande bestämmelser

#### 1 §.

Denna lag äger tillämpning på skeppsarbete som utföres av sjöman i befattning på fartyg samt på redares avtal med sjöman om sådant arbete, om ej annat särskilt anges eller följer av lagen.

Med *skeppsarbete* förstås i denna lag arbete, som utföres av person, som medföljer fartyget, för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag ombord på fartyget eller på annat ställe.

Sjöman har *befattning* på fartyg, om hans arbetsuppgifter där hänför sig till fartygets nyttjande och avser annat än enbart tillfälliga göromål.

Med *väntetid* avser lagen tid, när sjömannen lämnat befattningen på fartyget utan att samtidigt fråntråda anställningen hos redaren och

han väntar på att ånyo tillträda befattning på redarens fartyg eller hans anställningsavtal uppsagts och uppsägningstiden löper.

Väntetid omfattar tid när sjömannen står till redarens förfogande för utförande av arbete och fritid, som utgör vederlag för ordinarie arbetstid eller ersättning för övertidsarbete.

#### 2 §.

Följande bestämmelser i lagen skall tillämpas med avseende på personer, som redaren eller annan arbetsgivare anställt för skeppsarbete men vilka ej har befattning på fartyget:

- om minimiålder för att användas i skeppsarbete enligt 4 §,
- om skeppsnämnd enligt 20 § och 23—25 §§,
- om läkarundersökning m. m. enligt 33 §,
- om statsverkets ansvar för vårdkostnad enligt 35 § andra stycket,
- om åtgärder vid dödsfall enligt 36 § första och andra styckena,
- om ersättning av statsmedel enligt 38 §,
- om lydnadsplikt enligt 40 §,
- om ersättningsskyldighet enligt 41 § första och andra styckena,
- om arbetskonflikt enligt 42 §,
- om medtagande av gods enligt 45 §,
- om tvångsmedel enligt 46—47 §§,

om ansvar m. m. enligt 52—56 §§, 57 § första stycket och 59 §, samt om hemsändande av löne-medel enligt 60 §.

Arbetstagare, som avses i första stycket, är skyldig att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga honom av hänsyn till säkerheten ombord.

Vad som sägs i första och andra styckena skall också gälla sjöman, som medtages ombord enligt föreskrifterna i 346 § sjölagen.

## 2 kap.

### Om anställningsavtalet

#### *Om ingående och frånträdande av anställningsavtal*

##### 3 §.

Redare skall sörja för att hans anställningsavtal med sjöman upprättas skriftligt.

##### 4 §.

Yngling får ej användas i skeppsarbete före det kalenderår under vilket han fyller sexton år och ej heller innan han fullgjort sin skolplikt.

Den som ej uppnått aderton års ålder får ej användas i arbete som eldare.

Kvinna får ej användas i skeppsarbete, om hon är under aderton år.

##### 5 §.

Är sjöman anställd för bestämd tid och utgår tiden under resa, gäller anställningsavtalet till fartygets ankomst till hamn. Avtalet upphör dock ej i utländsk hamn, som fartyget anlöper enbart för bunkring eller landsättning av sjuk eller skadad person, ej heller i hamn som fartyget tillfälligt besöker kortvarigt av hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

##### 6 §.

Har överenskommelse icke träffats om var anställningsavtalet efter uppsägning å någondera sidan får frånträdas, skall gälla, att avtalet icke får frånträdas på annan ort än i hamn, som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort, eller på orten där han ingick anställningsavtalet.

Om sjömannen själv uppsagt anställningsavtalet, skall vad nu sagts gälla endast när sjömannen har befattning på fartyg och under väntetid.

##### 7 §.

Sjöman, som varit anställd hos redaren eller haft anställning på samma fartyg under nio månader, har, även om annat följer av avtalet, rätt att efter avtalad uppsägningstid bliva fri från anställningen. Har sjömannen befattning på fartyg, inträder hans rätt först när fartyget anlöpt hamn för lossning, lastning eller uppläggning.

Vad nu sagts gäller ej, om sjömannen skriftligen samtyckt till att avtalet förlänges. Sådant samtycke kan ej avse längre tid än nio månader i sänder eller lämnas tidigare än en månad i förväg.

##### 8 §.

Visar sjöman, att han kan få befattning av högre grad på fartyg än den han innehar eller annan anställning, vars antagande är av väsentlig betydelse för honom, har han rätt

att omedelbart bliwa fri från anställningsavtalet, om det utan ökad utgift för redaren kan sättas duglig man i hans ställe.

Detsamma gäller om det efter sjömannens anställande inträffat omständighet, som gör det till en välfärdsfråga för honom att bliwa fri från anställningen. Villkoret att redaren icke förorsakas ökad utgift kan i sådant fall helt eller delvis efterges, om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos redaren och övriga förhållanden.

#### 9 §.

Föreligger fara för att fartyg skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller blir faran härför väsentligt större äger sjöman, som har befattning på fartyget eller som redaren anvisat arbete där eller eljest ålagt att medfölja fartyget, rätt att bliwa fri från anställningsavtalet, om sjömannen icke godtagit att medfölja fartyget under de angivna förhållandena. Hans rätt inträder omedelbart om resan icke börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper.

Samma rätt har sjömannen om allmänfarlig sjukdom vunnit utbredning i hamn, till vilken fartyget är bestämt.

#### 10 §.

Är sjöman anställd för bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bliwa fri från anställningsavtalet. Hans rätt inträder omedelbart om resan icke börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förändringen.

#### 11 §.

Är fartyget icke sjövärdigt för resa i avsedd fart, är det för hårt eller olämpligt lastat eller olämpligt barlastat, medför det passagerare utöver det högsta tillåtna antalet, eller är det icke bemannat på betryggande sätt, och kan därigenom de ombordvarande antagas bliwa utsatta för livsfara under resan, har sjöman, om erforderliga åtgärder för undanröjande av felen och bristerna underlåtes, rätt att bliwa fri från anställningsavtalet. Hans rätt inträder omedelbart om resan icke börjat, men eljest i första hamn, som fartyget anlöper, efter det han erhållit kunskap om förhållandet.

Samma rätt har sjömannen om fartyget brister i väsentliga avseenden i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall samt rättelse icke vidtages.

#### 12 §.

Tillåter icke myndighet på ort, där anställningsavtalet skall frånträdas, sjöman att komma in i landet eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som sjömannen icke kan ställa, förlänges anställningsavtalet att gälla till dess fartyget ankommer till ort, där sådant hinder icke förekommer. Vad nu sagts skall icke gälla om annat överenskommes eller avsevärd olägenhet möter mot sådan förlängning av avtalet.

#### 13 §.

Påkallas sjömans närvaro vid sjöförklaring, är sjömannen skyldig att, tills förklaringen avgivits, kvarstanna på orten eller i sådan närhet, att han på kallelse utan dröjsmål kan infinna sig till förrättningen. Redaren är, även om anställningsavtalet utlöpt, skyldig att till sjömannen utge lön och underhåll för den tid som sjömannen kvarstannar för ändamålet.

14 §.

Tvist, som angår sjömans anställning, får icke dragas inför utländsk myndighet.

*Om befattning på fartyg*

15 §.

När sjöman tillträder befattning på fartyg, skall han genom befälhavarens försorg förses med avräkningsbok enligt bestämmelser som sjöfartsverket meddelar. Avräkningsboken skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

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

16 §.

Redaren äger när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget. Vad som stadgas i 21 och 22 §§ skall därvid ej äga tillämpning.

17 §.

Befälhavaren äger skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, eller till följd av sjukdom eller skada är för längre tid satt ur stånd att fullgöra sitt arbete. Med sjukdom som här avses, jämställs havandeskap, som utgör hinder för att utöva befattningen.

Innan befälhavaren skiljer sjömannen från hans befattning ombord, skall han underätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Underrättelse skall också lämnas närmaste svenske konsul.

18 §.

Befälhavaren äger, efter undersökning enligt 21 §, skilja sjöman från hans befattning på fartyget:

1. om sjömannen finnes vara oduglig för befattningen,
2. om han ej 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 mot överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten orsakad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel,
4. om han gör sig skyldig till stöld, förskingring eller annat svårare brott eller döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kan utsätta fartyget för äventyr, eller om han ombord undandolt tullpliktigt eller till utförsel i avgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods, eller
5. om han drar tvist om anställningsförhållandet inför utländsk myndighet.

Innan befälhavaren skiljer sjömannen från hans befattning ombord, skall han underätta redaren samt förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Om det påkallas med hänsyn till sjömannens välfärd, skall underrättelse också lämnas närmaste svenske konsul.

19 §.

Sjöman, som skiljs från befattning på fartyg, är alltjämt anställd hos redaren, om ej anställningsavtalet upphört efter uppsägning, avsked eller av annan grund.

## Om skeppsnämnd

### 20 §.

För samråd och undersökning i frågor som nämnes i 21–23 §§, skall på fartyg med minst sex anställda finnas en skeppsnämnd. Nämnden består av befälhavaren såsom ordförande och ytterligare två ledamöter. Av sistnämnda ledamöter skall den ene tillhöra befälet och den andre den övriga personalen ombord. Befälsledamoten skall såvitt möjligt vara antingen den främste av maskinbefälet eller styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen allteftersom saken rör sjöman, som tillhör maskin-, däck- eller ekonomiavdelningen. Den andre ledamoten skall om möjligt vara en av den övriga personalen utsedd förtroendeman.

Skeppsnämnden sammankallas av ordföranden.

I sådana frågor rörande nämndens verksamhet i vilka nämnden har att fatta beslut, skall den mening gälla varom de flesta förenar sig. Har alla ledamöterna olika mening, gäller ordförandens.

### 21 §.

Uppkommer fråga om att skilja sjöman från hans befattning på fartyget på grund av förhållande som sägs i 18 §, skall skeppsnämnden göra undersökning i saken. Det samma gäller, ifall fråga är om att på samma grund uppsäga sjömannens anställningsavtal till upphörande eller avskeda honom från anställningen och sjömannen är kvar i befattning på fartyget.

Sjöman som har befattning på fartyg där skeppsnämnd enligt 20 § skall finnas får icke skiljas från befattningen på grund av förhållande som sägs i 18 § och ej heller uppsägas eller avskedas på sådan grund, förrän skeppsnämnden gjort undersökning i saken.

Har sjöman ej inställt sig i rätt tid ombord och har fartyget avgått utan honom, skall nämnden snarast göra undersökning om anledningen till att sjömannen uteblivit.

### 22 §.

Uppkommer i andra fall än som avses i 21 § första stycket fråga om att skilja sjöman från hans befattning på fartyget eller att uppsäga eller avskeda honom från anställningen, äger sjömannen rätt att, innan han lämnar befattningen på fartyget, hos skeppsnämnden påkalla samråd eller undersökning med anledning av åtgärden.

### 23 §.

Anmäles till skeppsnämnden att sjöman allvarligt försummat sig i tjänsten eller grovt brutit mot ordning och skick ombord eller att han där förövat brott, som hör under allmänt åtal, eller föreligger misstanke om sådant brott, skall nämnden upptaga saken till undersökning. Sådan undersökning får underlåtas om det är uppenbart att erforderlig utredning utan dröjsmål kommer att verkställas av svensk myndighet eller vid sjöförklaring och att därför nämndens undersökning är utan ändamål. Ger undersökningen vid handen att sjömannen grovt misskött sig i tjänsten, skall nämnden översända handlingarna i saken till sjömansnämnden för dess prövning.

Om undersökningen ger anledning till det, skall nämnden tilldela sjömannen erinran.

### 24 §.

Har förövats brott som hör under allmänt åtal eller föreligger misstanke om sådant brott, och är brottet icke ringa, skall nämnden skyndsamt översända företagen utred-



ning till vederbörande åklagare i Sverige samt underrätta närmaste svenska beskickning eller konsulat. Är fartygets närmaste bestämmelsehamn svensk, skall nämndens utredning i stället överlämnas till polismyndigheten där och underrättelse behöver icke ske till beskickning eller konsulat.

#### 25 §.

Vid undersökning, som skeppsnämnden företar enligt 21—23 §§, skall nämnden höra den sjöman som åtgärden rör, om hinder icke föreligger härför, och de personer som antagas kunna lämna upplysning i saken. Vid förhöret äger sjömannen framställa frågor angående sådant som kan bidra till sakens utredning.

Nämnden skall avge utlåtande över det som framkommit i samband med undersökningen. Utlåtandet och vid förhöret avgivna utsagor skall införas i skeppsdagboken eller fogas till denna och uppläsas. Även från utlåtandet avvikande mening inom nämnden skall antecknas på detta sätt. Riktigheten av det antecknade skall bestyrkas av ordföranden och övriga ledamöter genom deras underskrifter. Avskrift av utlåtandet och vid nämnden avgivna utsagor skall utan dröjsmål tillställas redaren och sjömannen.

Om samråd med nämnden skall anteckning göras i skeppsdagboken.

Ledamot får ej obehörigen yppa, vad han erfarit i denna egenskap.

#### 26 §.

Sjöfartsverket meddelar de närmare föreskrifter som kan erfordras om förfarandet inför skeppsnämnd och om expediering av nämndens handlingar.

### *Om fri resa*

#### 27 §.

Sjöman, som i annat land än där han är bosatt erhåller semester eller annan ledighet eller frånträder sin anställning hos redaren, har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort efter nio månaders sammanhängande anställning i utrikes fart hos redaren eller på samma fartyg. Sjöman, som utnyttjat rätt till fri hemresa, äger rätt till ny fri resa först nio månader efter det han trätt i tjänst efter den föregående hemresan. Rätten till fri hemresa gäller under förutsättning, i fråga om sjöman som erhåller semester eller annan ledighet, att han ej haft tillfälle att under de senaste sex månaderna åtnjuta semestern eller ledigheten i det land där han är bosatt, och i fråga om sjöman som frånträder sin anställning, att han ej under samma tid haft tillfälle att lämna anställningen i bopärlanslandet.

Om sjömannen har befattning på fartyg och detta beräknas inom två månader från den dag sjömannen enligt första stycket har rätt till fri resa nå hamn, från vilken hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad, gäller rätten endast om sjömannen kvarstannar i sin befattning på fartyget tills det når sådan hamn. Genom kollektivavtal kan nämnda tid förlängas till tre månader i fråga om fartyg, som nyttjas i kontinuerlig linjetrafik på Sverige. Sådant avtal skall på arbetstagarsidan ha slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som huvudorganisation enligt lagen om förenings- och förhandlingsrätt.

Kostnaden för resan med underhåll skall till hälften bestridas av statsmedel och till hälften av redaren.

Uppsäger sjömannen sitt anställningsavtal eller begär han semester eller annan ledighet och vill han utnyttja rätten till fri resa, skall han samtidigt göra skriftlig framställning därom.

## 28 §.

Sjöman har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om redaren eller sjömannen bringat anställningsavtalet att upphöra på grund av att sjömannen har sjukdom eller skada som sägs i 17 § första stycket. Han har samma rätt, om han av annan grund frånträtt anställningsavtalet men hade sjukdomen eller skadan när anställningsförhållandet upphörde.

Har sjömannen när han ingick anställningsavtalet förtigit sjukdomen eller skadan eller har han, utom såvitt angår könssjukdom, ådragit sig den uppsåtliga eller genom grovt vållande, är han icke berättigad till fri resa enligt första stycket. Vid fall av havandeskap skall detta gälla endast om kvinnan förtigit sitt tillstånd när hon ingick anställningsavtalet.

## 29 §.

Sjöman, som blir fri från anställningsavtalet enligt 10 eller 11 § och ej är berättigad till fri resa enligt 27 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet efter redarens uppsägning eljest kunnat frånträdas.

För resa enligt första stycket gäller vad som stadgas i 27 § fjärde stycket.

## 30 §.

Resa, som avses i 27–29 §§, skall ordnas av redaren eller, om detta icke kan ske, av svensk konsul. Sjöman är skyldig att rätta sig efter de anordningar som redaren eller konsuln föreskriver för resans lämpliga utförande.

### *Om lön och vård till följd av sjukdom eller skada samt om begravning*

## 31 §.

Under tid när sjöman har befattning på fartyg skall lön utgå även om han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Lämnar sjömannen befattningen på fartyget och har han då sjukdom eller skada, skall lön därefter utgå för tid, under vilken han på grund härav är arbetsförmögen, dock längst sextio dagar i utrikes fart och trettio dagar i inrikes fart. Sjömannen har samma rätt till lön, om han får sjukdomen eller skadan under väntetid.

Om inskränkning i rätten till lön enligt denna paragraf stadgas i 32 §.

## 32 §.

Sjöman har icke rätt till lön enligt 31 § för tid när han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han förtigit vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom, ådragit sig uppsåtliga eller genom grovt vållande.

Rätt till lön föreligger ej heller om sjömannens anställningsavtal upphört på grund av förhållande som sägs i 18 § första stycket 1, 3, 4 eller 5 eller på grund av att sjömannen utan giltig ursäkt underlåtit att infinna sig ombord i rätt tid och fartyget skolat avgå eller annan måst antagas i hans ställe.

Rätten till lön enligt 31 § andra stycket gäller ej under tid, när sjömannen erhåller lön från annan arbetsgivare.

### 33 §.

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

Befälhavaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar också underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Finnes anledning antaga, att sjöman har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren låta föra honom i land, om betryggande åtgärder icke kan vidtagas ombord.

### 34 §.

Under tid när sjöman har befattning på fartyg skall kostnaden för hans vård för sjukdom eller skada bestridas av redaren med de undantag som nämnas i 35 § första stycket.

Lämnar sjömannen befattningen på fartyget och har han då sjukdom eller skada, äger han, med de undantag som följer av 35 §, också därefter åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock ej utöver fyrtyotvå dagar eller, om han vårdas i annat land än där han är bosatt, åttiofyra dagar. Sjömannen har samma rätt till vård, om han får sjukdomen eller skadan under väntetid.

Redarens skyldighet att bekosta vård enligt andra stycket upphör, om vården ej åtnjutits inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde, dock icke från tidigare tidpunkt än när sjömannen senast lämnade befattning på redarens fartyg. Nämnida tid kan förlängas till ett år, om det gäller sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader samt sjömannen visar, att han på grund av omständigheter, över vilka han icke råder, saknat möjlighet att åtnjuta vården tidigare.

### 35 §.

Sjöman har icke rätt till fri sjukvård enligt 34 §, om han vid anställningsavtalets ingående förtigit sjukdomen eller skadan eller om han, utom såvitt angår könssjukdom, ådragit sig den uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Har sjöman som lämnat befattning på fartyg könssjukdom i smittsam skede, skall statsverket bära kostnaden för sjömannens vård i annat land än där han är bosatt, såvitt avser sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel.

### 36 §.

Avlider sjöman under tid när han har befattning på fartyg, skall befälhavaren låta underrätta hans närmaste anhöriga om dödsfallet samt sörja för hans begravning. Sker eldbegängelse, skall befälhavaren också sörja för att urna innehållande askan hem-sändes.

Befälhavaren skall snarast möjligt låta i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne efterlämnat på fartyget samt sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning. I den mån kvarlåtenskapen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse, kan den av befälhavaren säljas på lämpligt sätt eller bortskaffas. Försäljningssumman skall redovisas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning.

Inträffar dödsfallet under väntetid, skall vad som i första och andra styckena sägs om befälhavaren i stället gälla redaren.

37 §.

Kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller under väntetid eller också medan han vårdas på redarens bekostnad. Sker eldbegångelse, skall också därav föranledda kostnader anses såsom begravningskostnad.

38 §.

Har redaren för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård eller begravning nödgats göra utgift, som ej ålegat honom, äger han få ersättning därför av statsmedel.

3 kap.

Om skeppsarbetet

39 §.

Vid anordnande av skeppsarbete skall hänsyn tagas till var och ens befattning ombord och, såvitt möjligt, även till hans fortsatta utbildning.

40 §.

Sjöman skall efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

41 §.

Sjöman skall ersätta skada, som uppkommer genom sjömannens fel eller försummelse i tjänsten.

Skadestånd, som sjöman enligt första stycket eller i övrigt har att utgiva till redaren, kan nedsättas efter vad som är skäligt med hänsyn till beskaffenheten av fel eller försummelse, som ligger honom till last, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt.

Vad som stadgas i denna paragraf gäller icke befälhavaren. Om hans skyldighet att ersätta skada, som uppkommit genom fel eller försummelse i tjänsten, stadgas i sjölagen.

42 §.

Sjöman är icke skyldig att utföra arbete, som är föremål för lovlig arbetsinställelse (lockout eller strejk), blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd, om fartyget ligger i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn.

Sjöman som står utanför arbetskonflikt, skall fullgöra sina vanliga arbetsåligganden. Han är även skyldig att utföra skyddsarbete.

Till skyddsarbete hänföres arbete som vid ett konfliktutbrott fordras för avveckling av verksamheten på ett tekniskt försvarligt sätt eller till förebyggande av fara för människor eller skada på fartyget, lasten eller annan egendom. Lika med skyddsarbete

anses arbete, som någon är skyldig att utföra på grund av särskild föreskrift i svensk lag.

#### 43 §.

Under fartygets uppehåll i hamn eller eljest på säker ankarplats är sjömannen skyldig att under fritid stanna ombord endast om det är påkallat med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhalning.

#### 44 §.

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

I den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna eller övriga omständigheter icke kan förvaras utan olägenhet, får den säljas på lämpligt sätt. Försäljning får också ske, om sjömannen ej inom ett år från det han lämnade sin anställning hos redaren begärt att återfå egendomen.

#### 45 §.

Sjöman får icke medtaga något ombord som kan utsätta fartyget, ombordvarande eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Han får ej heller utan redarens samtycke medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning.

Har sjömannen medtagit gods i strid mot första stycket, skall han erlægga frakt och ersätta uppkommen skada.

Finnes anledning antaga att något olovligen medtagits ombord, äger befälhavaren låta i vittnens närvaro undersöka besättningens utrymmen. Det som olovligen medtagits äger befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om det är nödvändigt, förstöra.

### *Om tvångsmedel*

#### 46 §.

För att upprätthålla ordning och skick ombord äger befälhavaren bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Detsamma gäller den som befälhavaren beordrar att biträda härvid och den som utan anmaning kommer befälhavaren till hjälp.

Har någon i fall som avses i första stycket gjort större våld eller svårare skada än som är medgivet, skall han likväl icke dömas till ansvar, såvida omständigheterna var sådana att han svårigen kunde besinna sig. Finnes gärningen brottslig, kan dömas till lindrigare straff än som eljest är stadgat för brottet.

#### 47 §.

Begår sjöman, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott för vilket kan följa fängelse i ett år eller däröver, skall befälhavaren tillse, att den brottslige icke lämnar fartyget. Befälhavaren äger, om han finner det nödvändigt, hålla sjömannen i förvar ombord till dess denne kan överlämnas till svensk konsul eller till polismyndighet här i riket. Befälhavaren är ansvarig för att den brottslige icke behandlas strängare än nödvändigt.

#### 4 kap.

### Ansvarsbestämmelser

#### 48 §.

Befälhavare dömes till böter,

1. om han i strid mot 4 § använder underårig i skeppsarbete,
2. om han försummar att enligt 15 § förse sjöman med avräkningsbok,
3. om han åsidosätter enligt 33 § att sörja för vård av den som är sjuk eller skadad eller att låta föra i land sjöman, vilkens sjukdom medför fara för de ombordvarande.

Till samma straff dömes redare eller den som i redarens ställe haft befattning med fartyget, om han ägt eller bort äga kännedom om förseelsen. Har han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, skall han dock vara fri från ansvar.

Om den som har vårdnaden om underårig ägt kännedom om förseelse som avses i första stycket under 1, dömes till böter.

#### 49 §.

Befälhavare dömes till böter,

1. om han underlåter att föranstalta om att skeppsnämnd utses, i fall där sådan nämnd skall finnas ombord, eller att sammankalla skeppsnämnden i fall som avses i 21—23 §§,
2. om han underlåter att tillse att utredning översändes eller underrättelse sker enligt 23 § första stycket och 24 § eller att avskrifter av skeppsdagboken tillställs redare och sjöman enligt 25 § andra stycket.

#### 50 §.

Missbrukar befälhavare den tvångs rätt eller den rätt att taga sjöman i förvar som tillkommer honom enligt denna lag, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 51 §.

Om ledamot av skeppsnämnden åsidosätter sin skyldighet att opartiskt och omsorgsfullt medverka i nämnden eller bryter mot sin tystnadsplikt enligt 26 § fjärde stycket, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 52 §.

Förgriper sig sjöman med våld eller hot om våld på befälhavaren eller annan förman i dennes tjänsteutövning eller för att tvinga honom eller hindra honom från tjänsteåtgärd eller hämnas för sådan åtgärd, dömes till fängelse i högst två år.

Är brottet ringa, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 53 §.

Gör sjöman myteri genom att visa uppsåt att, med förenat våld, sätta sig upp mot befälhavaren, dömes anstiftare och anförare till fängelse i högst två år samt annan deltagare till böter eller fängelse i högst sex månader.

Har deltagare i myteri gått till förenat våld på person eller egendom, dömes anstiftare och anförare till fängelse i högst sex år samt annan deltagare till fängelse i högst två år.

#### 54 §.

Om sjöman i strid mot 45 § första stycket medtagit gods, som kan utsätta fartyget, ombordvarande eller last för äventyr eller som kan vålla oordning ombord, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 55 §.

Om sjöman i andra fall än som avses i 48—54 §§ uppsåtligen åsidosätter sin skyldighet enligt 40 § att efterkomma given order eller föreskrift och ordern eller föreskriften har betydelse för fartygets, ombordvarandes eller lastens säkerhet, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

#### 56 §.

För förberedelse eller stämpling till myteri eller underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad som stadgas i 23 kap. brottsbalken. Detsamma skall gälla försök eller förberedelse till brott som avses i 52 §, såframt icke brottet skulle ha varit att anse som ringa om det fullbordats.

#### 57 §.

Brott, som avses i 55 §, får åtalas av allmän åklagare endast om redaren, befälhavaren eller målsägande anger brottet till åtal, eller åtal finnes påkallat från allmän synpunkt.

Brott mot tystnadsplikt enligt 51 § får åtalas av allmän åklagare endast efter angivelse av målsäganden.

#### 58 §.

Vid tillämpning av bestämmelserna i detta kapitel jämställs med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe.

#### 59 §.

Har flera medverkat till gärning, som avses i 48, 50, 52, 54 eller 55 §, gäller 23 kap. brottsbalken.

Straff ådömes ej enligt denna lag, om gärningen är belagd med strängare straff i annan lag.

### 5 kap.

#### Särskilda bestämmelser

#### 60 §.

Sjöman, som vill sända löneomedel från utlandet till Sverige, äger enligt föreskrifter, som Konungen meddelar, utan kostnad anlita svensk konsul. Staten är ansvarig för sådana penningförsändelser.

#### 61 §.

Sjöman äger fordra, att lön, som tillkommer honom, eller del därav efter dragsedel månatligen utbetalas till bestämd person här i riket eller för sjömannens räkning insättes i svensk bank.

Utän sjömannens samtycke får dragsedelsbeloppet nedsättas endast i den mån den övriga lönen icke förslår till att gälda belopp, för vilket sjömannen enligt lag är skyldig

vidkännas avdrag i avlöning, eller till kvittning, när sådan får äga rum enligt lagen om arbetsgivares kvittningsrätt.

#### 62 §.

Har sjöman utomlands lämnat sin befattning eller skilts från denna enligt 17 § och är han sjuk eller skadad eller har han skilts från befattningen enligt 18 §, skall lönebelopp, som tillkommer sjömannen och är förfallet till betalning, tillställas svensk konsul, vilkens bistånd finnes erforderligt med hänsyn till sjömannens välfärd. I den mån beloppet ej erfordras till att täcka utgifter för sjömannens räkning, skall konsuln på begäran överlämna detsamma till sjömannen, om denne icke befinner sig i sådant tillstånd, att han är oförmögen att handha sina angelägenheter.

#### 63 §.

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

#### 64 §.

Befälhavaren skall tillse, att exemplar av denna lag, lagen om semester och tillämpliga kollektivavtal, finnes tillgängliga på fartyget.

### Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den... Genom lagen upphäves, med den begränsning som följer av 2—7 nedan, lagen den 30 juni 1952 (nr 530) och kungörelsen den 5 juni 1953 (nr 322) angående ersättning åt sjöfolk för förlust av personlig egendom vid fartygs förolyckande m. m.

2. Åtnjuter befälhavare kaplake, tantiem eller dylik gottgörelse och har han ingått tjänsteavtalet före den... skall 8 § 1952 års lag tillämpas i fråga om beräkning av gottgörelsen.

3. Den som före den... avskedats från tjänsten eller utnyttjat rätt att erhålla entledigande enligt 37, 38 eller 39 § eller 40 § första stycket 1952 års lag äger den rätt till lön och fri resa med underhåll, som nämnda lag föreskriver.

4. Om sjömans tjänsteavtal upphört att gälla före den... på grund av förhållande som anges i 6 eller 41 § 1952 års lag, skall vad där stadgas om rätt till lön och fri resa med underhåll tillämpas.

5. Vad som stadgas om ersättning till sjöman för förlust av personlig egendom i 7 och 42 §§ 1952 års lag och i kungörelsen den 5 juni 1953 (nr 322) skall tillämpas även efter den... i fråga om förlust, som inträffat dessförinnan.

6. Har före den... mönstringsförrättares prövning begärts eller tvist hänskjutits till konsul enligt 43 § 1952 års lag skall vad som är stadgat där tillämpas i fråga om sakens vidare prövning.

Har mönstringsförrättare eller konsul meddelat beslut enligt nämnda 43 § skall i fråga om beslutet 73 § första stycket 5 och andra stycket 1952 års lag tillämpas.

7. I fråga om beslut av disciplinnämnd om disciplinbot skall även efter den... 1952 års lag tillämpas i fråga om verkställighet av beslutet och prövning av detsamma



hos mönstringsförrättare eller vid domstol. Även stadgandena i 66 och 69 §§ äldre lag om efterskänkande av disciplinbot samt om redovisning och användning av lönededel som frångått sjömannen skall tillämpas utan hinder av den nya lagen.

8. Förekommer i lag eller särskild författning hänvisning till lagrum, som ersatts genom bestämmelser i denna lag, skall i stället den bestämmelsen tillämpas.

Förslag till

Lag om ändrad lydelse av 64, 68, 170 och 346 §§ sjölagen den 12 juni 1891 (nr 35 sid. 1)

Härigenom förordnas, att 64, 68, 170 och 346 §§ sjölagen<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

64 §.

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att på redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods och, på fartyg som är avsett därför, passagerare samt väcka talan i mål angående fartyget och utföra denna talan. *Bestämmelser om befälhavarens behörighet att antaga och avskeda fartygets besättning meddelas i sjömanslagen.*

Befälhavaren är i denna sin egenskap behörig att på redarens vägnar företaga rättshandlingar, som avse fartygets bevarande eller resans utförande, träffa avtal att på resan medtaga gods och, på fartyg som är avsett därför, passagerare samt väcka talan i mål angående fartyget och utföra denna talan.

Medel för ————— god tro.

Befälhavaren skall ————— för redaren.

68 §.

När redaren ————— förfarit svikligen.

I redovisning ————— att skaffa.

*Utän redarens samtycke får befälhavaren ej medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning. Sker det, skall befälhavaren erlägga frakt och ersätta uppkommen skada.*

170 §.

Passagerare vare ————— ombord föreskrives.

Vad i 54 och 61 §§ sjömanslagen är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

Vad som stadgas i 23 § första stycket samt 45 och 47 §§ sjömanslagen med avseende på sjöman skall också gälla för passagerare.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 170 § se SFS 1936: 276 samt av 64, 68 och 346 §§ se SFS 1967: 48.

346 §.

På svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som Konungen fastställer, medtagas svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsul att besörja eller som äger rätt till fri hemresa enligt 26 § sjömanslagen, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall medtagas urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman samt, såvitt det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

På svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som Konungen fastställer, medtagas svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsul att besörja eller som äger rätt till fri hemresa enligt 27-29 §§ sjömanslagen, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall medtagas urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjöman samt, såvitt det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

Konungen äger ----- efterlämnade effekter.

9 Denna lag träder i kraft den -----

## Förslag till

### Lag om ändrad lydelse av 10 och 12 §§ sjöarbetstidslagen den 10 april 1970 (nr 105)

Härigenom förordnas, att 10 och 12 §§ sjöarbetstidslagen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 10 §.

Överstiger ordinarie ————— tredje stycket.

*Från den tid för vilken vederlag utgår skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjuvit enligt 51 § tredje stycket sjöarbetstidslagen.*

#### 12 §.

Sjöman får ————— i följd.

Sjöman skall ————— tillräcklig längd.

*Sjöman under sexton år skall under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av minst nio timmar varje dygn.*

Den som ————— samma arbetsgivare.

Skeppstjänst, som avses i 11 § tredje stycket a-c, får åläggas sjöman utan hinder av föreskrifterna i första, andra och tredje styckena.

*Skeppstjänst, som avses i 11 § tredje stycket a-c, får åläggas sjöman utan hinder av föreskrifterna i första, andra, tredje och fjärde styckena.*

Denna lag träder i kraft den —————

## Förslag till

### Lag om ändrad lydelse av 3 kap. 7 §, 9 kap. 1, 3 och 11 §§ samt 10 kap. 3 § lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas, att 3 kap. 7 §, 9 kap. 1, 3 och 11 §§ samt 10 kap. 3 § lagen om säkerheten på fartyg skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

3 kap.

7 §.

Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser. Även om användande i skeppstjänst av minderårig är särskilt stadgat.

Om arbetstiden ombord gälla särskilda bestämmelser. Om hinder i vissa fall för den som är underårig att användas i skeppsarbete stadgas i sjömanslagen.

9 kap.

1 §.

Enligt vad ————— och bemanning.

*Den som ingår i minimibesättning och tillhör däck- eller maskinavdelningen, får icke vara anställd av annan än redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget.*

3 §.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skola iakttaga allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, samt ombordanställds ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrager sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri eller för att eljest trygga sjösäkerheten.

Ombordanställd är ————— vårda den.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Det åligger befälhavaren att särskilt tillse, att underårigs användning i skeppsarbete icke medför fara för olycksfall eller för överansträngning eller annan menlig inverkan på den underåriges hälsa eller kroppsutveckling. Finnes underårigs användande till visst slag av arbete medföra synnerlig fara i något av nu nämnda avseenden, äger Konungen föreskriva särskilda villkor för underårigs användande till sådant arbete eller förordna att underårig icke får användas därtill.

11 §.

Bestämmelserna i 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket och 2—10 §§ gälla icke utländskt fartyg.

10 kap.

3 §.

Iakttagare befälhavare ————— sex månader.

Gärning som ————— tjänst ombord.

Bryter redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget mot föreskriften i 9 kap. 1 § andra stycket, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

—————  
Denna lag träder i kraft den —————

## Förslag till

### Förordning om ändring i förordningen den 3 februari 1928 (nr 49) angående beskickningar och konsulat

Härigenom förordnas att § 51 förordningen angående beskickningar och konsulat<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges och att § 48 samma förordning skall upphöra att gälla.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### § 51.

Hänskjutes jämlikt 43 § sjömanslagen tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen å svenskt fartyg till avgörande av konsul eller begär sjöman jämlikt 67 § sjömanslagen konsuls prövning av beslut, varigenom befälhavaren ålagt honom bestraffning, skall konsul i det vid sammanträdet inför honom förda protokoll intaga befälhavarens och sjömannens förklaringar ävensom konsuls i saken meddelade beslut jämte motivering för detsamma. Avskrift av protokollet skall på begäran av befälhavaren eller sjömannen omedelbart tillställas denne, eller, där så ej kan ske, eftersändas till närmaste hamn, som fartyget anlöper. Angående införande i skeppsdagboken av beslut i anledning av klagan över ålagd bestraffning gäller vad därom särskilt är stadgat.

Har förlikning träffats inför konsul, skall jämväl på sätt nu är sagt protokoll tillställas part, som sådant åstundar.

Vägrar befälhavare att ställa sig konsuls beslut till efterrättelse, skall konsul härom göra anmälan hos sjöfartsstyrelsen.

*Upptar konsul tvist, i vilken han enligt 26 § mönstringsförordningen har att söka åstadkomma förlikning mellan befälhavare och besättning eller mellan besättningsmän inbördes, skall förhandling hållas inför honom. Därvid skall föras protokoll, i vilket parternas förklaringar och den förlikning, som kan ha träffats, skola intagas. Avskrift av protokollet skall utan dröjsmål tillställas parterna.*

Denna förordning träder i kraft den -----

<sup>1</sup> Senaste lydelse av § 51 se SFS 1965: 689

## Förslag till

### Förordning om ändring i mönstringsförordningen den 14 april 1961 (nr 87)

Härigenom förordnas, att 12, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 38, 50, 51 och 54 §§ mönstringsförordningen<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

#### 12 §.

*Befälhavare och besättning, som tillträda tjänst å svenskt handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera, skola påmönstras fartyget,*

- a) om fartyget ————— utrikes fart,
- b) om fartyget ————— tillfällig resa.

*Sjöman, som tillträder befattning på svenskt handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera, skall påmönstras fartyget,*

#### 17 §.

*Svensk sjöman, som i svensk hamn tillträder tjänst å utländskt handelsfartyg, skall påmönstras fartyget. Anlöper utländskt handelsfartyg, å vilket svensk sjöman är anställd, svensk hamn skall, om påmönstring icke redan skett, sjömannen påmönstras fartyget innan detta avgår.*

*Svensk sjöman, som i svensk hamn tillträder anställning på utländskt handelsfartyg, skall påmönstras fartyget. Anlöper utländskt handelsfartyg, på vilket svensk sjöman är anställd, svensk hamn skall, om påmönstring icke redan skett, sjömannen påmönstras fartyget innan detta avgår.*

#### 18 §.

*Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas*

- a) att sjömannen ————— har sjöfartsbok,
- b) att hinder ————— fartyget, samt
- c) att *mellan sjömannen och fartygsbefälhavaren upprättas* anställningskontrakt, som tillförsäkrar sjömannen dels rätt att lämna tjänsten å sådan tid, att han ej hindras fullgöra honom såsom värnpliktig åliggande skyldighet, dels ock, om fartyget ej tillhör nation som tillförsäkrar svensk sjöman sådan förmån, rätt att vid sjukdom eller skada, i den omfattning 28 § sjömans-

*Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas*

- c) att *sjömannen har skriftligt* anställningskontrakt, som tillförsäkrar sjömannen dels rätt att lämna anställningen på sådan tid, att han ej hindras fullgöra honom såsom värnpliktig åliggande skyldighet, dels ock, om fartyget *icke* tillhör nation som tillförsäkrar svensk sjöman sådan förmån, rätt att vid sjukdom eller skada i den omfattning 28, 34 och 35 §§ sjömanslagen

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 18, 22, 38 och 54 §§ se SFS 1969: 311.



lagen stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta vård och fri hemresa.

stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta fri hemresa och vård.

Av anställningskontraktet — — — — — den anställde.

20 §.

Frånträder påmönstrad sjöman sin tjänst å svenskt fartyg, skall han avmönstras.

Frånträder påmönstrad sjöman sin befattning på svenskt fartyg, skall han avmönstras.

21 §.

Vid avmönstring åligger det mönstringsförrättaren att såvitt möjligt tillse, att sjömannen tillgodonjutit lön och övriga förmåner enligt tjänstevtalet samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med tjänstens upphörande.

Lämnar sjömannen befattningen på fartyget och frånträder han samtidigt sin anställning hos redaren, skall mönstringsförrättaren i samband med avmönstringen tillse, att sjömannen erhållit lön och övriga förmåner enligt anställningsavtalet samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med avtalets upphörande.

Föreligger överenskommelse mellan befälhavaren och sjömannen att sjömannen endast tillfälligt skall lämna fartyget för att åter inom två månader tillträda tjänst ombord, skall tillsyn enligt första stycket avse endast att vederbörlig anteckning om avmönstringen gjorts i fartygets sjömansrulla.

Frånträder icke sjömannen i samband med avmönstringen sin anställning, skall tillsynen endast avse att vederbörlig anteckning om avmönstringen gjorts i fartygets sjömansrulla.

22 §.

När sjömansrulla, som utfärdats enligt 34 §, upphör att gälla, skola befälhavare och besättning avmönstras med iakttagande av vad i 21 § stadgas. De, som kvarstå i tjänst å fartyget, skola ånyo påmönstras, därvid 14—16 §§ äga tillämpning.

När sjömansrulla, som utfärdats enligt 34 §, upphör att gälla, skall sjöman avmönstras med iakttagande av vad i 21 § stadgas. Den, som kvarstår i befattning på fartyget, skall ånyo påmönstras, därvid 14—16 §§ äga tillämpning.

Med mönstring — — — — — att gälla.

24 §.

Mönstringsförrättare skall tillse, att sjöman, som tillträder tjänst å svenskt fartyg, enligt sjömanslagens bestämmelser förses med avräkningsbok samt att fartygets befälhavare har skeppsdagbok, maskindagbok och oljedagbok i fall där sådan dagbok skall föras på fartyget.

Mönstringsförrättare skall tillse, att sjöman, som tillträder befattning på svenskt fartyg, enligt sjömanslagens bestämmelser förses med avräkningsbok samt att fartygets befälhavare har skeppsdagbok, maskindagbok och oljedagbok i fall där sådan dagbok skall föras på fartyget.

38 §.

Om frånträde eller tillträde av tjänst ombord å fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i för-

När sjöman tillträder eller frånträder befattning på fartyg med manskapsförteckning, skall befälhavaren göra anteck-

(Nuvarande lydelse)

teckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta sjömansregistret.

(Föreslagen lydelse)

ning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta sjömansregistret.

50 §.

Vad i denna förordning stadgas om sjöman och fartygs besättning skall jämväl gälla de å fartyg anställda personer, som äro antagna av redaren eller befälhavaren men icke tillhöra den egentliga besättningen.

Vad i denna förordning stadgas om sjöman, som tillträder eller frånträder befattning på fartyg, skall äga motsvarande tillämpning på sådan ombordanställd som avses i 2 § sjömanslagen.

51 §.

Från villkor, som enligt denna förordning gäller för rätt att påmönstras fartyg, *må*, i den utsträckning *sjöfartsstyrelsen* bestämmer, undantag göras för *person*, som *medföljer fartyget utan att tillhöra den egentliga besättningen*.

Från villkor, som enligt denna förordning gäller för rätt att påmönstras fartyg, *får*, i den utsträckning *sjöfartsverket* bestämmer, undantag göras för *sådan ombordanställd som avses i 2 § sjömanslagen*.

54 §.

Fartygs befälhavare, som i strid mot bestämmelserna i denna förordning låter sjöman tillträda *tjänst* utan påmönstring eller frånträda *tjänst* utan avmönstring eller som underlåter att föranstalta om avmönstring, när fartygets sjömansrulla upphört att gälla, dömes till böter.

Fartygs befälhavare, som i strid mot bestämmelserna i denna förordning låter sjöman tillträda *befattning på fartyg* utan påmönstring eller frånträda *befattning* utan avmönstring eller som underlåter att föranstalta om avmönstring, när fartygets sjömansrulla upphört att gälla, dömes till böter.

Till böter dömes ock befälhavare, vilken underlåter att fullgöra vad som enligt 37—39 §§ åligger honom eller vilken, utan att sådant fall föreligger som i första stycket avses, i strid mot 1 § låter sjöman tillträda *tjänst ombord* utan att sjömannen är inskriven i sjömansregistret.

Till böter dömes ock befälhavare, vilken underlåter att fullgöra vad som åligger honom enligt 37—39 §§ eller vilken, utan att sådant fall föreligger som avses i första stycket, i strid mot 1 § låter sjöman tillträda *befattning på fartyg* utan att sjömannen är inskriven i sjömansregistret.

---

Denna förordning träder i kraft den — — — — —

## Förslag till

### **Kungörelse om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans penningmedel från utlandet till Sverige**

Härigenom förordnas som följer.

#### 1 §.

Sjöman och sådan arbetstagare ombord på fartyg som avses i 2 § sjömanslagen äger utan kostnad anlita svensk konsul för att från utlandet till mottagare i Sverige sända penningmedel, som han förvärvat enligt avtal om skeppsarbete på svenskt fartyg. Rätten att anlita svensk konsul tillkommer sjöman med hemvist i Sverige även i fråga om medel, som han förvärvat enligt avtal om skeppsarbete på utländsk arbetsgivares fartyg.

När arbetstagaren betalar in medel som avses i första stycket till utlandsmyndigheten, skall han uppge personnummer samt sitt och mottagarens namn med adresser. Han skall vidare uppvisa sjöfartsbok, pass eller annan legitimationshandling, som i särskild ordning godtagits att gälla som pass. På begäran av myndigheten skall han bekräfta att han förvärvat medlen på det sätt som avses i första stycket.

#### 2 §.

Utlandsmyndighet som mottagit medel enligt 1 § skall sända dem till utrikesdepartementet i den ordning ministern för utrikes ärendena föreskriver. Medlen skall tillställas mottagaren genom departementets försorg.

---

Denna kungörelse träder i kraft den ————— då kungörelsen den 30 juni 1965 (nr 493) om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans penningmedel från utlandet till Sverige skall upphöra att gälla.

## Förslag till

### Kungörelse om ändring i kungörelsen den 26 april 1968 (nr 235) med särskilda bestämmelser för beredande av vård åt sjömän vid venerisk sjukdom

Härigenom förordnas, att 4 § kungörelsen med särskilda bestämmelser för beredande av vård åt sjömän vid venerisk sjukdom skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

4 §.

Befälhavare, som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 2 §, dömes till böter, högst femhundra kronor. *Om domstol i mål rörande sådan förseelse föreskrives i 86 § sjömanslagen.*

Befälhavare, som underlåter att fullgöra sin skyldighet enligt 2 §, dömes till böter, högst femhundra kronor.

Denna kungörelse träder i kraft den —————

Förslag till

Kungörelse om ändring i strafföreläggandekungörelsen den 28 maj 1968 (nr 198)

Häri genom förordnas, att 1 § strafföreläggandekungörelsen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

1 §.

Med den begränsning som följer av 48 kap. 4 § rättegångsbalken får strafföreläggande utfärdas beträffande brott som avses i

a) följande lagrum .....  
.....  
är grovt.

Med den begränsning som följer av 48 kap. 4 § rättegångsbalken får strafföreläggande utfärdas beträffande brott som avses i

a) följande lagrum .....  
.....  
är grovt,

f) 50 och 51 §§, 52 § andra stycket samt 54 och 55 §§ sjömanslagen (197 : ).

Om behörighet ----- den 29 oktober 1964 (nr 739).

Denna kungörelse träder i kraft den -----

## Sammanfattning<sup>1</sup>

*Allmänt.* I betänkandet läggs fram förslag till ny sjömanslag och till därav föranledda ändringar i sjölagen, säkerhetslagen m. fl. författningar.

Förslaget innebär i första hand en principiell förändring av lagstiftarens syn på sjömannens anställningsavtal. I viktiga hänseenden jämföras den ombordanställdes arbetsrättsliga ställning med den som gäller inom arbetsmarknaden till lands. Redarens ställning som part i avtalsförhållandet skjuts i förgrunden och befälhavarens hittillsvarande arbetsgivarställning försvinner. Disciplinstraffsystemet slopas. Strejkrätten utvidgas. Rätten till fri hemresa efter viss tids ombordanställning förbättras väsentligt.

Förslaget har vidare utformats med hänsyn till den starka utvecklingen inom sjöfartsnäringsen under senare tid. Denna utveckling innebär en omstrukturering av näringen i riktning mot större företagsenheter samt en övergång till färre och mera specialiserade fartyg. Genom att fartygen utrustas med avancerade tekniska hjälpmedel möjliggörs en långt driven rationalisering.

Kommittén har sökt undvika den nuvarande detaljmässiga regleringen av bl. a. ansvarsfördelningen ombord och avser därmed att underlätta ett rationellt utnyttjande av fartygen.

Redare och anställda är till helt övervägande del fackligt organisationsanslutna. Kollektivavtalets reglering täcker därför praktiskt taget hela arbetsmarknaden. Detta

har möjliggjort att ett flertal bestämmelser i nuvarande lag kunnat överföras till kollektivavtalen. Detta gäller bl. a. bestämmelser om uppsägningstider, löneberäkning, landgångsvillkor.

Kommittén har kunnat begränsa sitt förslag till i huvudsak regler, som ger ett socialt grundskydd för sjömannen, och i övrigt till sådana bestämmelser rörande tjänsteförhållandet som har betydelse för säkerheten ombord.

*Grundsynen på anställningsförhållandet.* Nuvarande sjömanslag bygger på grundtanken att sjömannen anställs endast för tjänst på bestämt fartyg. Frånträds tjänsten där upphör anställningen. Konstruktionen har sin grund i äldre förhållanden med dåliga kommunikationer mellan redare och fartyg. Mot denna bakgrund skall också ses, att befälhavaren i lagen skjuts fram i redarens ställe som arbetsgivarpart.

I praktiken har anställningsförhållandena, huvudsakligen på befälssidan, avlägsnat sig från lagens grundsyn. Befålet knyts fastare till rederiet. En motsvarande anställningsform för manskapet, s. k. rederianställning, har tillkommit genom kollektivavtal under senare år och omfattar f. n. omkring en tredjedel av de ombordanställda i denna kategori. Kommittéförslaget knyter an till denna utveckling och bryter mot presumptionen att den ombordanställda är bunden

<sup>1</sup> Summary in English, se sid. 171.

enbart till anställning på bestämt fartyg. Förslaget grundas i stället på det på arbetsmarknaden till lands gängse betraktelsesättet, att arbetsgivare och anställd står i ett omedelbart avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats endast utgör ett led i anställningsvilkorens fullgörande.

Med förslagets syn omfattar skeppsarbetsavtalet såväl tid när sjömannen tjänstgör ombord på fartyg som när han tillfälligt är i land för semester eller annan fritid eller för att avvakta annat fartyg, där sjömannen skall tillträda befattning. Har ej avtalet uttryckligen uppsagts, t. ex. när sjömannen går i land för semester, har han efter semesterns slut rätt och skyldighet att återvända till sitt tidigare fartyg eller annan arbetsplats som redaren anvisar. Är parternas avsikt att enligt nu gällande praxis knyta anställningen till tjänstgöring på bestämt fartyg, skall detta särskilt framgå av arbetsavtalet.

En konsekvens av att anställningsavtalet inte längre anses knutet till bestämt fartyg blir, att sjömannen ej utan vidare följer med fartyget vid dess försäljning. Om anställningsavtalet inte i samband med försäljningen uppsagts eller nytt avtal träffats med den nye ägaren, fortsätter sjömannens anställning i det gamla rederiet. Den nuvarande bestämmelsen om att anställningsavtalet automatiskt upphör, om fartyget förolyckas, försvinner.

Kommittéförslaget binder ej avtalsparterna vid en viss typ av anställning. Förslaget lämnar fritt åt parterna att bestämma om anställningen skall få fastare anknytning till redaren för tjänstgöring i det eller de fartyg redaren anvisar eller om anställningen som hittills endast skall avse arbete på visst fartyg. Kommittén räknar med att den erfarnare delen av sjöfolket i snabbt ökande omfattning kommer att bindas fastare till rederiet. Därigenom tillgodoses ett väsentligt önskemål om bättre anställningstrygghet för de ombordanställda. För rederier med flera fartyg, där arbetskraften kan bli rörlig mellan dessa, bör en utveckling i denna riktning kunna få stor praktisk betydelse.

Förslagets syn på anställningsförhållandet

bryter såväl mot gällande lags synsätt som mot den allmänna uppfattningen om sjömannens anställning såsom bunden till fartyget, vilken återspeglas i motsvarande utländska lagstiftning och i de internationella konventionerna på det sjöfartssociala området. Förslaget rubbar dock inte förutsättningarna för fortsatt svensk medverkan i det internationella samarbetet på detta område.

*Lagens tillämplighet.* Den föreslagna lagen omfattar i princip samtliga ombordanställda i redarens tjänst. I viss mån undantagna är sådana anställda vilkas arbetsuppgifter enbart avser tillfälliga göromål. Sjömän av svensk och utländsk nationalitet är likställda med avseende på föreslagna förhållanden.

Liksom nuvarande sjömanslag innehåller förslaget inte någon begränsning beträffande fartygstyp eller -storlek, ej heller i fråga om fart, i vilken fartyget brukas.

Vissa bestämmelser i lagförslaget gäller endast under anställningstid, när sjömannen har *befattning ombord* på fartyg. Därmed avses att sjömannens arbetsuppgifter ombord skall hänföra sig till fartygets nyttjande och avse annat än enbart tillfälliga göromål. De regler som åsyftas är sådana som motiveras av säkerhetsskäl, såsom bestämmelser om lydnadsplikt, arbetsnedläggelse vid konflikt, tvångsmedel m. m.

Beträffande det sociala skyddet jämställer förslaget *väntetid* med tid i befattning. Med väntetid avses sådan tid under anställningen när sjöman lämnat befattning ombord och väntar på att tillträda ny befattning på redarens fartyg. I väntetiden inräknas också uppsägningstid som löper efter det att sjömannen lämnat befattningen. Väntetiden omfattar i princip endast tid när sjömannen står till redarens förfogande för utförande av arbete. Vederlagstid och fritid i ersättning för övertidsarbete medräknas dock i väntetid.

*Anställningsavtalet.* Avtal om skeppsarbete skall upprättas skriftligt med samtliga sjömän. Den förlängda skolplikten medför en mindre höjning av minimiåldern för ungdomar.

Skyddet mot alltför långtidsbundna an-

ställningsavtal behålls. Sjömannens rätt att, oavsett vad som avtalats, bli fri från anställningen föreslås emellertid inträda tidigare, nämligen efter nio månader mot nuvarande ett år.

Förslaget behåller också i sak reglerna om sjömans rätt att vid särskilda omständigheter bli fri från anställningsavtalet, t. ex. när han får tjänst av högre grad på fartyg, vid krigsrisk, smittfara eller när fartyget ej är sjövärdigt.

Enligt gällande lag kan en sjöman bli fri från anställningen, om det inträffar omständighet som gör det till en välfärdsfråga för honom. Ett villkor är att han utan utgift för redaren sätter duglig man i sitt ställe. Som en nyhet föreslås att detta villkor i vissa fall helt eller delvis skall kunna efterges, om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd och övriga förhållanden.

Förslaget innehåller lättnader för sjömannen i fall, där han efter en sjöolycka är tvungen att stanna kvar för att närvara vid sjöförklaring.

Skyldigheten att stanna kvar i tjänsten för att biträda med erforderligt arbete i hamn slopas.

*Om avsked och skiljande från befattningen.* En viktig nyhet är att förslaget saknar regler om avskedande av sjöman. Nuvarande regler härom sammanhänger med tjänsteavtalets bundenhet till bestämt fartyg och tillgodoser bl. a. intresset av säkerheten ombord. Eftersom lagförslaget inte förutsätter en sådan bundenhet är säkerhetsskäl inte längre bärande. De gamla bestämmelserna om grunderna för att avskeda en sjöman överensstämmer inte med utvecklingen på den allmänna arbetsmarknaden mot större anställningstrygghet. Frågan om när redaren får tillgripa avsked eller uppsägning bör i stället bedömas efter gällande kollektivavtal och de normer som utvecklar sig på arbetsmarknaden samt hänsynen till sjöfartens speciella förhållanden. Frågan om ersättning vid avskedande löses kollektivavtalsvägen, utom i fall där det är betingat av sociala hänsyn, t. ex. vid sjukdom eller skada.

För sådana fall, där för närvarande av-

sked får tillgripas enligt särskilda bestämmelser i sjömanslagen, tillgodoser kommittéförslaget säkerhetssynpunkterna genom att införa en befogenhet för befälhavaren att landsätta en sjöman. En sådan åtgärd, s. k. skiljande av sjömannen från befattningen ombord, bryter ej anställningsförhållandet och kan tillgripas vid i stort sett samma fall, som för närvarande utgör grund för avsked.

Innan en sjöman skiljs från befattningen, skall befälhavaren underrätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land.

*Skepps nämnd.* På varje fartyg med minst sex anställda skall finnas en skeppsnämnd, bestående av befälhavaren som ordförande och två ledamöter. Ledamöterna representerar de olika personalkategorierna ombord och i varje ärende skall tjänstgöra företrädare för den kategori ärendet rör. En nyhet är att representanten för manskapet ombord skall delta i handläggningen av samtliga ärenden.

Skeppsnämndens uppgift är att dels utreda förhållanden av betydelse för den enskilde ombordanställdes anställning och dels vara ett allmänt samrådsorgan i anställningsfrågor. Nämnden skall obligatoriskt göra undersökning när det kan bli fråga om att skilja en ombordanställd från hans befattning ombord på grund av oduglighet i tjänsten eller indisciplinärt beteende. Det samma gäller uppsägning eller avsked på samma grund. Uppkommer fråga om att skilja sjöman från befattningen, uppsäga eller avskeda honom på andra grunder än nyss angivits, har sjömannen rätt att begära samråd med nämnden eller att få saken undersökt.

Framkommer det när nämnden gör undersökning att sjöman grovt misskött sig i tjänsten, kan nämnden tilldela sjömannen erinran. Skulle brott begås ombord är nämnden också skyldig att göra utredning härom.

*Sociala förmåner.* Kvalifikationstiden för fri hemresa vid semester eller annan ledighet eller när anställningen upphör sänks från aderton till nio månader. Det föreslås, att kostnaderna för de fria hemresorna liksom



hittills bärs av statsverket och rederinäringen med hälften vardera.

Rätten till sjuklön och sjukvård på redarens bekostnad utsträcks att gälla även i fall när sjömannen får sjukdomen eller skadan under väntetid.

Förslaget gör inte ändring i de längsta tider, under vilka lagen föreskriver att sjuklön skall utgå, 60 dagar i utrikesfart och 30 dagar i inrikesfart, eller sjukvård skall åtnjutas, 42 dagar eller vid vård i utlandet 84 dagar. För att undvika att sjömannen går miste om den fria vårdförmånen på grund av svårigheter att få vården i omedelbar anslutning till att han lämnar befattningen ombord eller vårdbehovet inträder föreslås, att redarens kostnadsansvar utsträcks att avse vård, som åtnjuts inom sex månader från det rätten till fri sjukvård inträder. När det gäller redarens kostnadsansvar för sjukhusvård kan sexmånaderstiden förlängas till ett helt år. Som förutsättning för denna senare förlängning gäller dock att sjömannen saknat möjlighet att åtnjuta vården tidigare.

Redarens kostnadsansvar för begravning av sjöman utsträcks att gälla även när dödsfallet inträffat under väntetid. Redovisningen av sjömans kvarlåtenskap förenklas.

*Skeppsarbetet.* En viktig nyhet är att bestämmelserna om arbetsledningen bortfallit. Skälen härtill är i huvudsak följande.

Strävan efter ökad effektivitet ombord medför att allt större uppmärksamhet ägnas åt att planera skeppsarbetet så ändamålsenligt som möjligt. De nuvarande föreskrifterna om fördelningen mellan olika personal-kategorier inom arbetsledningen ombord av de arbetsledande funktionerna har därvid ofta kommit att uppfattas som ett hinder för en praktiskt och driftsmässigt lämplig uppdelning av ansvarsområdena. Nuvarande regler framstår som föråldrade och ger ej ett korrekt uttryck för det faktiska ansvar som åvilar olika befälskategorier.

Framför allt genom tillkomsten av lagen om säkerheten på fartyg har de säkerhetsskäl bortfallit som tidigare talat för en reglering i sjömanslagen av ansvarsfördelningen ombord. De skäl som ytterligare skulle kunna åberopas är inte tillräckliga för att man

i en lag av övervägande social natur skall medta bestämmelser av så artskild beskaffenhet som rörande fördelningen av arbetsuppgifterna ombord.

*Strejkrätt.* En principiell nyhet är att förslaget öppnar möjlighet för en ombordanställd att vid lovlig arbetskonflikt nedlägga arbetet utan att först behöva säga upp sin anställning och avvakta uppsägningstidens utgång. Som förutsättning härför gäller att fartyget ligger i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn. Enligt gängse praxis på arbetsmarknaden föreskrivs att den som står utanför konflikten är skyldig att fullgöra sina vanliga sysslor och vid behov utföra skyddsarbete.

*Sjömans hämtning genom polismyndighets försorg.* Förslaget slopar den rätt som sjömanslagen tillagt befälhavaren att anlita polismyndighet för att föra ombord sjöman, som inte kommer i rätt tid till tjänsten eller som avviker från fartyget.

*Den disciplinära bestraffningsrätten.* Kommittén anser att det nuvarande disciplinbotssystemet är behäftat med så allvarliga brister att det bör slopas. De andra medel som står till buds för att upprätthålla ordning ombord måste bedömas som tillräckliga. Ingripanden mot den som försummar sig i tjänsten eller på annat sätt missköter sig får ske genom arbetsrättsliga åtgärder, såsom tillsägelser och varningar, omflyttningar samt i sista hand uppsägning eller avsked. Härtill kommer möjligheterna enligt mönstringsförordningen att ålägga en misskötsam sjöman påmönstringsförbud.

*Nordiskt samband.* Lagstiftningsarbetet har bedrivits i samråd med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge. Arbetet i grannländerna är ännu ej avslutat.

### 1.1 Lagstiftning före 1952 års sjömanslag

*1864 års sjölag.* Sjölagen den 23 februari 1864 var vårt lands första moderna sjölag. Lagen utgjorde en sammanfattning av bestämmelser rörande de viktigaste ämnen som hänförelse sig till sjöfarten. Bland bestämmelserna återfanns stadganden rörande sjöfolkets anställningsvillkor och tjänsteförhållanden i övrigt.

*1891 års sjölag.* 1864 års sjölag avlöstes av sjölagen den 12 juni 1891. Genom denna lag, som tillkom efter gemensamma överläggningar mellan Danmark, Norge och Sverige, förbättrades sjöfolkets sociala ställning i åtskilliga hänseenden.

*1922 års sjömanslag.* Efter det första världskrigets slut återupptogs det skandinaviska samarbetet på sjörättens område för revision av 1891 års sjölag. Till detta samarbete anslöt sig även Finland. Från svensk sida deltog den år 1919 tillkallade *sjölagskommittén*. Samarbetet utmynnade bl. a. däri, att de bestämmelser som rörde sjöfolkets sociala förhållanden utbröts ur de nordiska sjölagarna och sammanfördes till särskild lag, benämnd »*sjömanslag*». De fyra sjömanslagarna utfärdades, den svenska år 1922, de danska och norska år 1923 samt den finska år 1924. De var i huvudsak överensstämmande.

Den nya lagstiftningen innebar ett ytterligare framsteg för sjöfolket på det sociala området.

Internationella arbetsorganisationen (ILO) i Genève, vari Sverige är medlem, har vid olika tillfällen antagit konventioner angående sjöfolkets arbetsförhållanden. Dessa ledde till ändringar i 1922 års sjömanslag. Sålunda infördes år 1925 föreskrift om minimiålder för eldare och kollämpare och år 1934 föreskrifter om ersättning för sjöman, som blivit arbetslös på grund av fartygsförslising. Slutligen tillkom i samband med utfärdandet av 1938 års sjöarbetstidslag bestämmelser om nattvila för sjömän under sexton år.

*1939 års förslag till vissa ändringar i sjömanslagen.* År 1938 väcktes från norsk sida förslag om nordisk samverkan för att utreda frågan om anslutning till tre av ILO antagna förslag till konventioner, nämligen de år 1926 beslutade konventionerna om sjömäns anställningsavtal (nr 22) och om hemförsörjning av sjömän (nr 23) samt den år 1936 beslutade angående redares förpliktelser, när sjöman drabbas av sjukdom eller olycksfall eller avlider (nr 55). Från svensk sida uppdrogs år 1938 åt en tillkallad sakkunnig (*1938 års sjömanslagsutredning*) att utreda frågan om Sveriges anslutning till de tre konventionerna ävensom att utarbeta de förslag till ändringar i sjömanslagen eller annan författning, som kunde erfordras för sådan anslutning eller i samband därmed eljest kunde finnas behövliga. Efter överläggningar mellan delegerade från de nordiska länderna framlades våren 1939

ett gemensamt förslag till vissa ändringar i sjömanslagen. Till följd av det andra världskrigets utbrott blev emellertid förslaget aldrig prövat i Danmark, Finland och Sverige. Endast i Norge ledde förslaget till lag den 16 juni 1939, som trädde i kraft den 1 oktober samma år.

### 1.2 1952 års sjömanslag

I januari 1946 beslöt Kungl. Maj:t att tillkalla utredningsmän för att verkställa utredning och avgiva förslag om sjöfolkets levnads- och arbetsförhållanden (1946 års sjömanskommitté).

Även i Danmark, Finland och Norge tillattes kommittéer med uppdrag att överse sjömanslagstiftningen.

Enligt direktiven skulle sjömanskommittén ta ställning till 1939 års ändringsförslag, eftersträva fortsatt nordisk enighet samt behandla frågan om anslutning till de förslag till konventioner som kunde komma att antas av ILO:s kommande konferens i Seattle i USA. Sommaren 1951 var kommittéerna färdiga med sitt arbete. Då förelåg utkast till ny sjömanslag i fyra parallelltexter. Utkastet var i flertalet frågor överensstämmande.

Som resultat av det nordiska arbetet utfärdades nya sjömanslagar, i Danmark den 7 juni 1952, i Sverige den 30 juni samma år, i Norge den 17 juli 1953 och i Finland den 30 juni 1955.

### 1.3 Lagändringar efter år 1952

Lag den 17 juni 1955, nr 390. I anledning av att sjöfartsstyrelsen från den 1 januari 1956 tillskapades som central statsmyndighet för flertalet sjöfartsärenden, överflyttades vissa i 11, 43, 53, 69, 74 och 79 §§ SjmL angivna uppgifter från kommerskollegium till sjöfartsstyrelsen. Härvid ersattes i lagtexten »kommerskollegium» med »sjöfartsstyrelsen».

Lag den 10 januari 1958, nr 17. I samband med att reglerna i rättegångsbalken angående rådhusrätts sammansättning i brottmål ändrades, erhöll 68 § första stycket SjmL

ny lydelse, vilken trädde i kraft den 1 januari påföljande år.

Lag den 2 juni 1961, nr 211. SjmL:s 41 § andra stycket tillförsäkrade i sin ursprungliga lydelse svensk sjöman rätt till lön under arbetslöshet till följd av fartygets förolyckande. Genom lagändringen den 2 juni 1961, som trädde i kraft den 1 juli samma år, tillförsäkrades utländsk sjöman samma rätt som svensk sjöman såvitt avser lön under arbetslöshet till följd av fartygets förolyckande. I samband därmed upphävdes kungörelsen den 18 maj 1934 (nr 166) angående utländsk sjömans likställighet i visst fall med svensk sjöman.

Lag den 23 november 1962, nr 571. Genom denna lag, som trädde i kraft den 1 januari 1963, genomfördes sådana ändringar i SjmL att den utländska arbetskraften i den svenska handelsflottan – vid tiden för ändringen omkring en tredjedel av hela antalet ombordanställda – likställdes med svenska sjömän, såvitt gällde vissa i lagen bestämda förmåner av social karaktär. De förmåner som berördes avsåg sjuklön vid arbetsoförmåga (18 § tredje stycket), tilläggslön till avliden sjömans efterlevande (24 § andra stycket), fri hemresa efter längre tids tjänstgöring (26 §) och vid sjukdom (28 § andra stycket), fri sjukvård under viss tid (28 § andra och fjärde styckena) samt fri hemresa (41 § tredje stycket) och ersättning för förlust av personlig egendom (42 §) vid fartygs förolyckande.

I samband med att full likställighet för samtliga ombordanställda oavsett nationalitet sålunda genomfördes, upphävdes 87 § SjmL, som gav Kungl. Maj:t rätt att under förutsättning av ömsesidighet förordna om att vissa sociala förmåner enligt lagen skulle tillämpas också beträffande utländsk sjöman.

Lag den 13 december 1963, nr 643. Bestämmelserna om sjömans rätt till fri hemresa (26 §) ändrades genom denna lag, som trädde i kraft den 1 januari 1964, varvid rätten utvidgades. Sålunda förkortades de i lagrummet angivna kvalifikationstiderna avseende dels den tid sjöman skulle ha varit i oavbruten tjänst på fartyget eller

hos redaren från två år till 18 månader och dels den tid han måste kvarstå i tjänsten till dess fartyget nått hamn, varifrån hemresan kunde ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, från sex till två månader. Vidare skulle rätten till fri hemresa gälla inte bara vid tjänstens upphörande utan också vid semester och tjänstledighet. *Lag den 29 juni 1964, nr 547.* Bestämmelserna om tvångsmedel och om ansvar ändrades genom denna lag, som trädde i kraft den 1 januari 1965. Lagändringen innebar omskrivning i vissa fall av brottsrekvisiten och straffsätserna för att nå överensstämmelse med stadgandena i BrB, som samtidigt trädde i kraft (61 § första stycket, 77-78 §§ och 82 § SjmL). I samma syfte infördes ett nytt stadgande (82a §) om ansvar för försök eller förberedelse till brott som avses i 77 § andra stycket, så ock för förberedelse eller stämpling till brott som avses i 78 § eller underlåtenhet att avslöja sådant brott.

*Lag den 19 november 1965, nr 721.* Härigenom överfördes bestämmelserna om arbetarskydd, kost och hälsovård till den nya lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg (55 § andra och tredje styckena, 58 § första stycket, 59 § och 71 § första stycket SjmL). Ändringen trädde i kraft den 1 januari 1966.

*Lag den 24 februari 1967, nr 51.* Härvid ändrades 79 § SjmL. Ändringen, som trädde i kraft den 1 juli 1967, företogs i samband med översyn av SjöL:s ansvarsbestämmelser (se avd. 7).

*Lag den 27 maj, 1970, nr 216.* 20 § andra stycket ändrades i samband med tillkomsten av lagen den 27 maj 1970 om arbetsgivares kvittningsrätt (nr 215). Ändringen trädde i kraft den 1 juli 1970.

#### 1.4 Framställning om lagrevision

I skrivelse i november 1963 till chefen för kommunikationsdepartementet hemställde de till Skandinaviska transportarbetarefederationen anslutna organisationerna, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewardsföreningen –

under åberopande av att liknande skrivelser skulle inges till övriga nordiska regeringar – att utredningsmän måtte tillsättas med uppgift att vidta ändringar av SjmL i enlighet med vad som närmare angavs i skrivelsen. Sålunda föreslogs, att minimiåldern för ombordanställning skulle höjas, att rätten för sjöman att frånträda tjänsten ävensom rätten till fri hemresa vid avmönstring i utländsk hamn samt till sjuklön och sjukvård skulle utvidgas, att kvinnliga ombordanställda skulle få sjuklön under havandeskap, att reglerna om sjömans skiljande från tjänsten, hans lydnadsplikt särskilt vid strejk samt bestraffningen av ombordanställda borde överses. Vidare hemställdes att den arbetsgivaren tillagda befogenheten att genom polismyndighet låta hämta sjöman till arbetet såsom föräldrad skulle utgå ur lagen. Organisationerna syftade till att de nordiska sjömanslagarna efter revisionen skulle ha likalydande texter.

## Utredningens tillsättande, direktiven och arbetets uppläggnig m. m.

### 2.1 Utredningens tillsättande

Genom beslut den 9 september 1964 be- myndigade Kungl. Maj:t chefen för kom- munikationsdepartementet att tillkalla sak- kunniga och experter med uppgift att verk- ställa översyn av SjmL.

### 2.2 Direktiven

I direktiven för utredningsarbetet anförde departementschefen bl. a. följande:

Frågan om en förnyad revision av sjömans- lagen bör bedömas mot bakgrunden av den utveckling som under den tid gällande lag varit i kraft ägt rum i fråga om sjöfolkets arbetsförhållanden. Allmänt kan sägas, att denna utveckling i allt högre grad inneburit ett närmande av arbetsvillkoren till sjöss till dem som gäller vid anställning i land. På lagstift- ningens område må erinras om den nya sjö- arbetstidslagen, som trädde i kraft den 1 juli 1960 och som i flera hänseenden närmade sjöfolkets arbetstid till den som tillämpas i land. Även förhandlingsvägen har utvecklingen medfört allt större överensstämmelse mellan sjöfolkets och övriga arbetstagares arbetsför- hållanden.

Genom i år träffat kollektivavtal inom sjö- fartsnäringsen har för första gången överens- kommits om rederianställning av sjöfolk av manskapsgrad. Enligt avtalet innebär rederi- anställning att den anställde under hela sin tjänstetid äger åtnjuta lön enligt gällande av- tal, oavsett om vederbörande är påmönstrad eller ej. Härmed följer att rederiet har rätt att förflytta den anställde från ett fartyg till ett annat inom samma rederi och att även under eventuell väntetid beordra vederbörande till tjänstgöring i land. Rederianställning med-

för, att avmönstring i samband med förflytt- ning eller ledighet kan ske utan hinder av sjö- manslagens och avtalets bestämmelser beträff- ande uppsägningstid och plats för avmönst- ring.

Den utveckling som sålunda skett för att ge sjömannen mera tryggade anställningsför- hållanden är givetvis mycket tillfredsställande. Nu gällande sjömanslag berör emellertid icke den nya anställningsformen rederianställning.

I det betänkande som år 1962 avgavs an- gående säkerheten å fartyg framlades förslag bl. a. om arbetarskyddsbestämmelser till sjöss. Vid remissbehandlingen av betänkandet fram- höll Landsorganisationen att det var av syn- nerlig vikt att arbetarskyddslagens begränsning- ar i största möjliga utsträckning blev gällande även för ombordanställd minderårig, varmed förstås den som icke fyllt 18 år. Enligt LO fanns icke några som helst skäl för att någon skillnad mellan arbete till sjöss och annat ar- bete skulle bestå i detta hänseende utan snar- rare talade såväl arbetarskyddslagens förarbe- ten som den utomordentligt hårda skepps- tjänsten för likställighet mellan nämnda min- deråriga arbetstagare.

Inom sjöfartskretsar har rätt delade me- ningar om sjöman vid lagenlig strejk äger rätt att nedlägga arbetet utan iakttagande av upp- sägningstid. I ett uppmärksammat rättsfall från senare år har denna fråga närmast besvarats nekande. I ett under år 1963 inom civilepar- tementet utarbetat lagförslag om de offentliga tjänstemännens förhandlingsrätt (SOU 1963: 51) har offentlig tjänsteman ansetts böra tillerkän- nas viss strejkrätt vid arbetskonflikt. Starka skäl kan anföras för att även sjöman skall få rätt att, utan hinder av eljest gällande upp- sägningstid, nedlägga arbetet vid lagenlig strejk.

Det nu anförda motiverar enligt min me- ning en översyn av sjömanslagen i syfte att nå samklang med den utveckling som ägt rum

under senare tid. En viktig fråga är härvid hur rederianställningen bör påverka lagstiftningens innehåll. Utredningen bör i detta sammanhang undersöka – särskilt mot bakgrunden av det genom 1961 års mönstringsförordning tillskapade förfarandet för utgallring av olämpliga sjömän – om icke reglerna för sjömans avskedande kan moderniseras. Vid revisionsarbetet bör även beaktas den nya anställningsform som försöksvis under senare år prövats och som benämnes anställning i allmän tjänst. Den anställde mönstras därvid i viss befattning på hittillsvarande sätt (såsom matros, motorman etc.) men är skyldig att vid behov utföra arbete i annat departement ombord och i annan befattning. Jag anser också att frågan om minimiåldern för ombordanställning bör utredas.

Frågan om stridsåtgärder vid arbetskonflikt inom sjöfarten bör utredas. Denna fråga har sådant samband med sjömannens tjänsteplikt och lydheidsförhållanden att även sistnämnda spörsmål bör omfattas av översynen.

De erinringar som från flera håll riktats mot bestraffningssystemet ombord bör föranleda en förutsättningslös omprövning av reglerna härom. I detta sammanhang bör jämväl mönstringsförordningens bestämmelser beaktas.

I övrigt bör de önskemål komma i betraktande som framförts i de tre sjöfartsorganisationernas förut nämnda framställning. Därast en utvidgning av de ombordanställdas sociala förmåner anses böra ske, bör utredningen närmare överväga verkningarna av den avsedda reformen för redaren och, om så kan bli aktuellt, jämväl statsverket. I sistnämnda del bör också undersökas storleken av uppkommande merutgifter, därest nuvarande regler för fördelning av kostnaderna mellan rederinäringen och staten bibehålles, samt övervägas huruvida skäl finnes att föreslå ändring av de berörda bestämmelserna i denna del.

Utredningen bör vara oförhindrad att till prövning ta upp även andra frågor rörande sjömanslagen som utvecklingen aktualiserat.

Såsom framgår av vad tidigare sagts har lagstiftningen på detta område tillkommit under samverkan med övriga nordiska länder. Efter vad jag underhand inhämtat har frågan om en översyn av sjömanslagen aktualiserats i Finland och Danmark; för Finlands vidkommande har för övrigt ärendet avancerat så långt att visst preliminärt utredningsarbete redan igångsatts. Översynen av sjömanslagen bör ske i nära kontakt med det utredningsarbete, som kan komma till stånd i våra grannländer.

### 2.3 Utredningsarbetets uppläggning

Kommittén har hållit fortlöpande kontakt med sjöfartsverket och med utrikesdeparte-

mentets rättsavdelning. Från sjöfartsverket har inhämtats upplysningar och synpunkter i åtskilliga frågor. Genom kommittéexperten Sköld och andra företrädare för utrikesdepartementets konsulära byrå har samråd förekommit i fråga om utformningen av de bestämmelser som reglerar konsulernas verksamhet med sjömansärenden. Sekreteraren har besökt de konsulära myndigheterna i Rotterdam och Bremerhaven.

Samråd har vidare förekommit med sjölagskommittén, 1964 års sjöarbetstidsutredning, statskontorets utredning rörande sjömansförmedling och sjömanshus samt med sjömansregisterutredningen och sjöfartsutredningen.

För att inhämta upplysningar om rederiernas kostnader och tillämpade kvalifikationstider i fråga om sjömannens fria hemresor har kommittén tagit kontakt med flertalet av de rederier, som har fartyg i sådan trafik att fri resa från utlandet till hemorten kan bli aktuell för de anställda.

Vad gäller SjmL:s disciplinbestraffningssystem har kommittén inhämtat uppgifter och synpunkter genom ett frågecirkulär, som distribuerats till befälhavarna på samtliga fartyg, som nyttjas i fart där disciplinbot kan åläggas. Det inkomna materialet har bearbetats från statistisk synpunkt av byrådirektören vid centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden Sven Rengby. Kommittén har vidare genomgått de disciplin-nämndsprotokoll för åren 1965–1968 som enligt 69 § SjmL skall insändas till sjöfartsverket i samband med redovisning av uttagna disciplinbotsmedel. Från de av Sveriges redareförening och de ombordsanställdas organisationer gemensamt tillsatta undersöknings- och bestraffningsnämnderna, vilka nämnder numera från den 1 januari 1970 upphört, har inhämtats upplysningar liksom från de före den 1 juli 1969 fungerande sjömansnämnderna enligt mönstringsförordningen.

Vid översynen av SjmL:s ansvarsregler har kommittén haft kontakt med riksåklagaren och sjöåklagaren.

Kommittén har vidare fått biträde av statistiska centralbyrån.

Kommitténs utredningsarbete har skett i nära kontakt med Kommissionen vedrørende revision af sømandsloven i Danmark, Kommissionen för sjöfolksärenden i Finland och Komiteén for revisjon av sjømannsloven i Norge. Härvid har hela den svenska kommittén deltagit i tre möten samt kommitténs ordförande, experterna Forssblad och Karlbjörn och sekreteraren deltagit i ett möte med företrädare för de övriga nordiska kommittéerna. Kommittéernas ordförande jämte sekreterare har hållit fem sammanträden.

### 3.1 Övrig nordisk lagstiftning

Som anförts i historiken, se 1.2, tillkom gällande sjömanslagar i de nordiska länderna som resultat av gemensamt utredningsarbete. I redaktionellt hänseende är de ensartade, paragrafföljden t. ex. är i stort sett densamma. De materiella reglerna överensstämmer också i stor utsträckning. Den utvidgning som genomförts i Sverige av lagens tillämplighet till att även avse utländska sjömän i svenska fartyg har emellertid inte motsvarighet i övriga länder. Lagstiftningen är där i huvudsak förbehållen det egna landets medborgare eller, såvitt avser Norge, dem som är bosatta i landet. Som exempel på andra skiljaktigheter kan följande uppmärksammas. I Danmark och Norge saknas den i 14 § SjmL nämnda möjligheten att begära samråd inför nämnd vid uppsägning. Kvalifikationstiderna för fri hemresa är olika i samtliga länder, se under 27 §, 10.2.4. Fördelningen av kostnadsansvaret mellan staten och redaren för sociala förmåner skiljer sig från vad som gäller i Sverige. Disciplinnämndens sammansättning överensstämmer ej i de olika lagarna. Ansvarsbestämmelser samt regler om laga domstol och rättegång upptas i Norge i annan lagstiftning. I Finland inryms forumbestämmelserna i sjölagen.

### 3.2 Förbundsrepubliken Tyskland

Frågor rörande tyskt sjöfolks anställningsvillkor och tjänsteförhållanden regleras dels

genom den tyska sjömanslagen (Seemannsgesetz) av den 26 juli 1957 med senare ändrings- och tilläggsbestämmelser och dels genom kollektiva anställnings- och löneavtal mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna. Befälhavares anställningsförhållanden regleras i ett särskilt avtal (Vereinbarung über Anstellungsbedingungen für Kapitäne in der deutschen Seeschiffahrt), medan för övriga kategorier av ombordsanställda gäller i fråga om anställningsvillkoren det s. k. Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt. Ett gemensamt löneavtal gäller för samtliga kategorier av ombordanställda – alltså även befälhavarna – benämnt Heurtarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt. Med undantag för de i sjömanslagen intagna bestämmelserna finns ingen speciell sociallagstiftning eller andra särskilda författningar rörande tjänsteförhållandena för sjöfolk. I dessa avseenden gäller allmän tysk lag kompletterad med de i kollektivavtalen intagna bestämmelserna.

I sjömanslagens inledande avsnitt definieras de olika kategorierna anställda på fartyg. Lagen skiljer mellan befälhavaren och besättningen. Till den senare hör övrigt befäl, andra anställda i arbetsledande ställning och övriga sjömän. I ett följande avsnitt behandlas mönstring och sjöfartsböcker. Där efter regleras anställningsförhållandena för besättningen och i ett senare kapitel anges vilka av dessa bestämmelser som också är tillämpliga på befälhavaren och på övriga ombord anställda.



*Anställningsbestämmelserna* kompletteras genom kollektivavtalsregler och innehåller bl. a. följande. Anställningsbevis skall upprättas av redaren eller hans ställföreträdare och undertecknas av den anställda. Beviset skall innehålla vissa obligatoriska uppgifter, bl. a. om anställningens till- och frånträde, det område som fartyget trafikerar eller resans mål. Anställningen kan avse bestämd eller obestämd tid eller bestämd resa.

Lagen föreskriver vidare att befäl, utom befälhavaren, och arbetsledare har såvitt annat ej avtalats skyldighet att tjänstgöra också på andra redarens fartyg. För omflyttning fordras att viktiga driftsmässiga skäl föreligger och att åtgärden ej har till syfte att förorsaka vederbörande skada. Om ej annat överenskommit är manskapet endast skyldigt att arbeta på det fartyg som angetts i anställningsbeviset. I övrigt finns regler om skyldighet att stanna ombord under fritid och att följa anställningsavtalets och befälhavarens föreskrifter angående arbetet. Vissa allmänna föreskrifter om lönen uppställs. Anspråk på lön uppstår som regel i och med att tjänsten ombord tillträds.

I ett särskilt avsnitt behandlas *sjömannens rättigheter och förmåner*. Här uppställs regler om rätt till kost och logi, vård och ersättning under sjukdom, semester samt rätt att under hamnuppehåll lämna fartyget för landpermission. Vid sjukdom eller skada utgår sjukvård på redarens bekostnad så länge sjömannen befinner sig ombord eller är utanför riket. Uppstår sjukdomen eller skadan i tysk hamn föreligger viss valfrihet mellan vård på redarens eller försäkringskassas bekostnad. Redarens kostnadsansvar består tills sjömannen kommer till hemlandet eller, om han vårdas i utlandet, längst under 26 veckor från det fartyget lämnades. Lön utgår så länge den sjuke befinner sig ombord och därutöver till befäl och arbetsledare under sex veckor från arbetsförhållningens inträde. Rätt till fri hemresa kan förekomma när sjuk sjöman kvarlämnas i utlandet. Slutligen uppställs regler om sjukförmånernas bortfall och om lösande av tvist i anledning av anspråk på ersättning från redaren.

*Anställningsförhållandets upphörande* regleras utförligt. Det gäller frånträdande såväl efter sedvanlig uppsägning med iakttagande av bestämd uppsägningstid som efter kontraktets omedelbara hävande. För sedvanlig uppsägning gäller bl. a. att den skall ske skriftligen och i fråga om befäl och arbetsledare göras hos redaren. För manskapet är uppsägningstiden 48 timmar, för övriga kategorier varierar den efter anställningstidens längd.

Avtalets upphörande i förtid är noggrant reglerat. Här anges de skäl som skall föreligga för uppsägning såväl från redarens som den anställdes sida.

Redaren kan säga upp avtalet om sjömannen

är oduglig till avtalad tjänst av anledning som bestod redan då avtalet ingicks, såvida inte redaren kände till eller borde ha känt till anledningen vid denna tidpunkt,

förtiger smittsam sjukdom, som utsätter andra för fara, eller ej anger att han är smittbärande för tyfus eller paratyfus,

gör sig skyldig till upprepad försummelse av sina avtalsförpliktelser eller försummar dem på särskilt grovt sätt eller

begår brott som kan föranleda fängelse och som medför att han inte lämpligen kan vistas på fartyget eller som gör honom arbetsoförmögen.

Avskedet och grunden härför skall omedelbart antecknas i skeppsdagboken och utdrag därav tillställas den avskedade.

Redaren kan också, utan att skäl som tidigare angivits föreligger, avskeda sjöman, när andra viktiga orsaker påfordrar att hans avtal upphör. Redaren skall i dessa fall utge ersättning med minst en månadslön.

Vidare finns reglerat det fall då avtalet måste upphöra på grund av fartygets förlisning.

Sjöman kan uppsäga avtalet till omedelbart upphörande

om redaren eller befälhavaren grovt sviker sina förpliktelser mot honom,

om befälhavaren grovt förolämpar honom, misshandlar honom eller ej ingriper om han misshandlas av andra,

om fartyget byter nationalitet,

om föreskrifterna angående semester ej iakttas,

om fartyget anlöper eller inte genast lämnar hamn där smittsam sjukdom grasserar,

om fartyget befar område där fara för krigshandlingar föreligger eller inte genast lämnar sådant område,

om fartyget är sjöodugligt eller otillräckligt bemannat, bostäderna ej är tillfredsställande, mat och dryck är otillräckliga eller blir förstörda; uppsägning utan iakttagande av uppsägningstid är i dessa fall inte tillåten, om bristen avhjälpas inom tillbörlig tidsfrist.

Även av andra viktiga orsaker kan anställningen omedelbart upphöra om sjömannen utan kostnad för redaren och utan att fartyget blir liggande sätter annan lämplig man i sitt ställe. Som exempel härpå nämns vidareutbildning och tillträde av högre tjänst annerstades.

Regler om särskild löneersättning vid förtida uppsägning samt om hemreseersättning förekommer.

Vidare stadgas förbud för befälhavaren att utan medgivande från konsul kvarlämna sjöman i utlandet.

Sjömanslagen innehåller också bestämmelser angående *arbetstid* och *arbetarskydd*. Bland de sistnämnda märks regler om fartygets beskaffenhet och om läkarundersökning samt särskilda regler om kvinnliga och om minderåriga arbetstagare. Personer under 15 år får ej användas som sjömän. För dem som inte fyllt 16 år fordras tillstånd av särskild myndighet.

Reglerna om *ordningen ombord* på fartyg innehåller föreskrifter om befälets ställning och om de anställdas rättigheter och skyldigheter. Befälhavarens ställning som chef ombord fastslås uttryckligen. På honom ankommer att sörja för ordningens och säkerhetens upprätthållande och vidta erforderliga åtgärder härför enligt de närmare föreskrifter som anges; han får t. ex. bruka tvångsmedel vid fara för människor eller fartyg. Våld på person får endast brukas när andra medel visat sig otillräckliga. Förmännen skall behandla sina underlydande väl och befälhavaren sörja för var och ens fortsatta utbildning. Sjömannen är inte för-

pliktad att utföra order, som skulle medföra att brott eller ordningsföreseelse därigenom begicks.

Sjömanslagens *ansvarsbestämmelser* upp- tar ett avsnitt om allvarligare brott, som regelmässigt förskyller fängelse, och ett om ordningsföreseelser, som enbart bestraffas med böter. Bland de grövre brotten nämns rymning på utrikes ort, framkallande av allvarlig fara för ombordvarande, fartyg eller last, våld eller hot därom mot överordnad, missbruk av befälsställning, försummelse av att tillhandahålla kost eller läkemedel, kvarlämnande av sjöman i utlandet utan tillstånd samt åsidosättande av arbetarskydds- föreskrifter. Ansvar kan också drabba redaren. Mål angående brott av detta slag upp- tas i sedvanlig ordning vid domstol.

I lagen uppräknas de ordningsföreseelser som kan förekomma. Dessa indelas i sådana som begås av besättningen, av befälhavaren eller av redaren. Bötesmaximum utgör 1 000 D-mark. I de fall då vårdslöst förfarande är straffbart, kan böter upp till 500 D-mark förekomma.

Mål angående ordningsföreseelser hand- läggs av särskilt inrättade myndigheter, s. k. Seemannsämter. I utlandet består dessa av befattningshavare vid konsulat eller beskick- ningar. Rör ärendet arbetarskyddsfråga handläggs det i hemlandet av arbetarskydds- styrelsen och utomlands av Seemannsamt.

Talan mot beslut i dessa ärenden förs vid allmän underrätt.

*Den kollektiva avtalsregleringen* komplet- terar huvudsakligen lagens föreskrifter. Vad gäller avtalen om anställningsvillkoren och förhållandena i tjänsten finns som ovan sagts ett avtal för befälhavarna och ett för övriga sjömän. Befälhavaravtalet, som är relativt kortfattat, innehåller allmänna före- skrifter om anställningsavtalets innehåll, om beräkningen av befälhavarens ersättning i form av lön och andra förmåner samt om hans anspråk på semester och annan ledig- het. Slutligen kompletteras sjömanslagens bestämmelser rörande anställningsavtalets upphörande.

Avtalet för besättningen reglerar anställ- ningen i detalj. Det föreskriver vad anställ-

ningskontraktet skall innehålla, komplettera lagens regler om arbetstiden, ger allmänna föreskrifter om lönen och om andra förmåner såsom kost och logi, klädsel i tjänsten och försäkring av sjömannens medförda ägodelar samt ger noggranna föreskrifter om semestern och om rätt till ledighet i hamn. Ytterligare kompletteras lagens regler om anställningens upphörande.

Det gemensamma löneavtalet ger endast besked om de för olika kategorier utgående lönebeloppen.

### 3.3 Storbritannien

*Nuvarande reglering.* Sjöfolkets anställningsvillkor och tjänstgöringsförhållanden regleras genom Merchant Shipping Act från år 1894 och ett trettiotal senare utfärdade kompletterande författningar samt genom kollektivavtal. Författningarna innehåller de grundläggande reglerna i dessa frågor samt fastställer rättsmedlen och påföljderna. Lagstiftningen är svåröverskådlig och föråldrad. Merchant Shipping Act motsvarar till sin omfattning den svenska sjölagen i dess tidigare lydelse innan bestämmelserna om befälhavare och besättning bröts ut till särskild sjömanslag. Vid sin tillkomst fick lagen stor betydelse, enär den på olika sätt tryggade sjömannen i hans förhållanden med redaren och befälhavaren, något som tidigare var bristfälligt reglerat. Bristande moderniseringsarbete under årens lopp har dock medfört, att lagen numera som följd av sjöfartens snabba utveckling är otillräcklig. I praxis har därför regleringen genom kollektivavtal kommit att spela allt större roll. Alltsedan början av 1960-talet har pågått arbete med revidering av sjömanslagstiftningen. Olika förslag har framlagts. En pådrivande faktor i arbetet var den sjömansstrejk som utbröt under år 1966. Kort därpå tillsattes en s. k. undersökningsdomstol, som skulle undersöka orsakerna till konflikten och utreda sjömannens anställningsvillkor och tjänsteförhållanden samt relationerna mellan redare, befäl och manskap. Resultatet av undersökningen framlades i början av år 1967 i form av en rapport "Final Report of the Court of Inquiry into certain matters

concerning the Shipping Industry".

Av de nuvarande lagreglerna kan nämnas följande. Beträffande befälhavaren saknas i huvudsak bestämmelser motsvarande SjmL:s om befälhavarens tjänsteavtal. Hans förhållanden med redaren anses utgöra ett helt privaträttsligt mellanhavande. Reglerna om besättningens anställningsavtal har som framgått av det tidigare liten praktisk betydelse. Lagen stadgar emellertid att ingenting får avtalas som direkt strider mot lagreglerna. Reglerna i kollektivavtalen är synnerligen utförliga och behandlar lönen, arbetstiden, övertidsersättning, särskilda ersättningar vid speciellt arbete, bostäderna och arbetskläderna m. m.

Bland övriga lagregler kan nämnas bestämmelser om sjukvård och begravning. Det åligger befälhavaren tillse att besättningen får sjukvård. För kostnaden är redaren betalningsansvarig, om det inträffade sammanhänger med anställningen och sjukdomen eller skadan inte förorsakats genom sjömannens vållande, försummelse eller olämpliga uppträdande. Inträffar sjukdom eller skada i samband med landpermission eller ombord utan samband med tjänsten, utbetalas vårdkostnad ur sjömannens inestående lön och om den inte förslår av Board of Trade ur en välgörenhetsfond. Bestämmelserna om sjömans död och begravning är mycket omständliga. Också i fråga om nu nämnda regler gäller att de i hög grad kompletteras eller ersätts av kollektiva överenskommelser.

Angående avtalets upphörande företer den brittiska lagen avvikelser från svensk rätt. Bestämmelser om befälhavares rätt att avskeda sjöman saknas. Det anses självklart att sådan rätt föreligger. Lagen föreskriver endast vad som skall ske när avsked ägt rum. Utomlands får avsked endast ske efter medgivande av brittisk konsul. Sjömannens möjligheter till förtidigt hävande av avtalet regleras endast i ringa utsträckning. Förhållandena bygger här på föreskrifter i antagna ILO-konventioner, ex.vis vid fartygs förolyckande. Frågor om förlust av personlig egendom regleras endast av kollektivavtalen. Uppstår tvist, som härrör från lagtolkning,

skall mönstringsförrättare reglera den. Tvis-ter angående kollektivavtalsstolkning regleras helt genom föreskrifter i avtalen.

Om skeppstjänsten saknas lagbestämmelser. Fördelningen av arbetsfunktioner ombord anses inte vara ett ämne för lagstiftaren. Om den enskilde sjömannens skyldigheter finns regler i avtalen.

I fråga om tvångsmedel kan befälhavaren enligt oskriven lag (Common Law) vidta erforderliga åtgärder för att trygga fartyg, ombordvarande och last. Han kan arresteras samt på rimligt sätt och under rimlig tid hålla envar ombord i förvar, om det erfordras för ordningens upprätthållande.

Disciplinböter får åläggas av befälhavaren men skall godkännas av Board of Trade, som är den myndighet som alltsedan år 1965 omhänderhar alla uppgifter med avseende på sjöfart och sjöfolk. Lagen upptar också allmänna ansvarsbestämmelser för ett stort antal förseelser, bl. a. kan befälhavaren bestraffas för 289 olika typer av förseelser.

Brittiska och utländska sjömän har full likställighet enligt lagen. I avtalen kan dock förekomma avvikelser. Personal i den brittiska handelsflottan har i princip rätt till alla de förmåner som utgår inom ramen för den allmänna socialförsäkringen i Storbritannien såsom ex.vis avgångspension, understöd vid sjukdom, ersättning vid arbetslöshet och yrkesskada, bestående oförmåga till arbete, kännbar nödsituation eller förlust av förvärvsarbetande make.

*Förslag till ny lag.* De rekommendationer som framlades i den tidigare nämnda "Final Report of the Court of Inquiry into certain matters concerning the Shipping Industry" har numera lett till *förslag till ny lag, "Merchant Shipping Act 1969"*, som lagts fram inför parlamentet men som ännu ej färdigbehandlats där. Förslaget avses skola ersätta samtliga äldre lagar, som berör anställningsförhållanden, disciplinära frågor, sociala välfärds- och andra frågor för anställda i handelsflottan. Förslaget tar upp de viktigaste föreskrifterna och det är avsikten, att lagen i stor utsträckning skall kompletteras med föreskrifter, som utfärdas av Board of Trade.

*Anställningskontrakt.* Skriftligt avtal skall upprättas mellan varje person som anställs som sjöman på fartyg, registrerat i Storbritannien, och den som anställer honom. Det skall undertecknas av den anställde och av arbetsgivaren eller dennes ställföreträdare. Avtal som träffas med flera anställda på fartyget skall intas i ett särskilt dokument, i lagförslaget kallat Crew Agreement. Avtal som träffas med sjömän anställda på ett fartyg kan intas i mer än ett Crew Agreement och ett Crew Agreement kan hänföras till flera fartyg. Vad som skall intas i ett Crew Agreement och dess form bestäms av Board of Trade, som också föreskriver i vilka fall avvikelser från det fastställda formuläret kan förekomma. Avtalet skall finnas ombord, när fartyget går till sjöss. Undantag från det sedvanliga kontraktsformuläret kan avse speciella fartyg, farter och sjömanskategorier. Undantag kan också göras i andra fall, där Board of Trade är övertygad om att sjömannen blir tillräckligt skyddad på annat sätt än genom ett Crew Agreement.

För att anställa sjömän fordras med vissa undantag tillstånd från Board of Trade. Den som erhållit tillstånd får inte begära ersättning av sjömannen för förmedling.

Förslaget ger Board of Trade rätt att meddela föreskrifter om sjömans skiljande från tjänsten. Bland annat skall föreskrivas att sjöman på brittiskt fartyg inte får uppsägas i utlandet utan konsuls medgivande. Överträdelse straffas med böter upp till £ 100. Upphör fartyget att vara brittiskt, skall sjöman skiljas från anställningen, såvida han inte skriftligen samtycker till att fortsätta densamma.

*Löner.* Huvudprincipen är att sjöman anställd enligt ett Crew Agreement skall ha full lön tills han frånträder tjänsten. Board of Trade kan föreskriva vissa avvikelser härifrån. Om det ej är lämpligt att betala hela summan vid frånträdet, skall minst £ 30 betalas då och resten inom sju dagar. Sker inte betalning inom föreskriven tid, utgår ränta med högst 20 % på det utestående beloppet. Vid frånträdet skall sjömannen erhålla avräkning. Board of Trade meddelar

närmare föreskrifter härom och om de avdrag som får göras. Förslaget ger utförliga föreskrifter om hur lönetvister skall lösas inför därtill av Board of Trade särskild förordnad person eller inför brittisk konsul.

Förliser fartyget skall sjöman, vars anställning därvid upphör uppbära lön till dagen för förlisningen och, om han blir arbetslös därigenom, under ytterligare högst två månader. Samma rätt till lön utgår, om fartyget övergår till ny ägare utanför Storbritannien. Vad nu sagts gäller ej, om sjömannen kunnat få fortsatt anställning men vägrat att ta den. Lön utgår ej, när sjömannen avhåller sig från arbete, är borta utan tillstånd eller ej är i stånd att utföra sitt arbete på grund av sjukdom eller skada, som han åstadkommit uppsåtligen eller av försummelse.

*Välfärdsregler.* Board of Trade åläggs att utfärda närmare bestämmelser om bostäder, mässar, sanitära förhållanden, sjukvårdsrum och andra utrymmen för vila. Likaså angående medförande av proviant samt vatten. Vidare skall utfärdas bestämmelser om undersökning ombord genom befälhavarens försorg, när minst tre sjömän anser kostförhållandena otillfredsställande. Ger undersökningen negativt resultat för anmälarer, kan ytterligare undersökning påfordras genom officiell myndighet. Påvisas försummelse kan befälhavaren eller redaren straffas med böter. Klagomål rörande andra förhållanden ombord handläggs på likartat sätt.

Board of Trade har vidare att utfärda bestämmelser om skyldighet att medföra läkemedel ombord. Åsidosättande av föreskrifterna kan medföra bötesstraff. Ingår inte läkare i besättningen, skall befälhavaren tillse att tillfredsställande vård kan ges ombord av honom eller av annan person. Får sjöman sjukvård utanför Storbritannien, skall kostnaden härför utgå av redaren. Samma gäller kostnad för sjömans begravning.

*Disciplinära förhållanden.* Om befälhavaren eller annan sjöman ombord skadar fartyget eller ombordvarande eller vållar någons död eller ej skyddar fartyget eller om-

bordvarande från skada o. dyl. och det befinns att handlingen eller underlåtenheten är avsiktlig eller beror på tjänstefel eller har begåtts under inflytande av alkohol eller droger, kan den skyldige straffas med fängelse eller böter ej överstigande £ 200.

Fylleri i tjänsten straffas med böter upp till £ 50. Vägran att lyda order, som hänför sig till fartygets framförande, straffas med böter upp till £ 50. Vid upprepad vägran eller om förseelsen begås under försvårande omständigheter höjs maximistraffet till £ 100. Utevaro utan tillstånd, varigenom fartyget försenas eller får avgå utan sjömannen, straffas med böter upp till £ 100.

Board of Trade skall utfärda bestämmelser om att disciplinförseelser av mindre allvarligt slag skall kunna beivras ombord. Befälhavaren skall liksom hittills ha rätt att ålägga sjöman begränsade bötesstraff. Besvär skall kunna anföras hos officiell myndighet. Board of Trade kan emellertid föreskriva att befälhavarens disciplinära befogenhet i stället skall utövas av en nämnd ombord, bestående av där anställda sjömän. Regler om hur nämnden skall vara sammansatt och hur den skall fungera saknas alltför jämt.

Dessa bestämmelser om bestraffning ombord utesluter ej att förseelsen i stället kan beivras av myndighet i land. Dubbelbestraffning får emellertid inte ske. Bötesstraff uttas ur lönen och redovisas, när sjömannen slutar eller resan är fullbordad, av befälhavaren eller arbetsgivaren till Board of Trade.

Ersättningskyldighet kan uppkomma för sjöman, om han uteblir från tjänsten utan tillstånd. Sådan skall dock ej utgå om han visar, att frånvaron berodde på olycka eller misstag eller annan orsak utanför hans kontroll och att han gjort vad på honom ankommer för att reparera skadan. Ersättningskyldigheten uppgår till £ 10 om skada ej vållats, i annat fall till högst £ 100. Smuggling i Storbritannien eller utomlands kan medföra skyldighet att ersätta den skada som uppstått. Ersättningskyldighet kan också uppstå om sjömannen i utlandet lämnar fartyget och hans närvaro i det främ-

mande landet står i strid med det landets lagar. Ersättningskyldigheten kan i sådana fall omfatta de utgifter som ålagts redaren för sjömannens uppehälle i landet och för hans repatriering.

*Övrigt om anställningsförhållanden m. m.* Oavsett vad som avtalats äger sjöman bli fri från anställningen vid tvist om fartygets resa. Sjömannen skall anmäla sin önskan att lämna tjänsten till befälhavaren. Frånträddandet får endast ske medan fartyget befinner sig i Storbritannien och blivit säkert förtöjt på skyddad ankarplats. Anmälan till befälhavaren skall ha gjorts minst 48 timmar innan sjömannen lämnar fartyget.

Board of Trade utfärdar bestämmelser om fartygets bemanning. Överträdelse av dessa regler kan medföra böter för redaren eller befälhavaren. Dessutom kan fartyget kvarhållas i avbidan på att bemanningsbestämmelserna uppfylls.

Fartyg får inte gå till sjöss om det bland besättningen finns sjöman, som inte förstär engelska och det ombord inte kan skapas tillfredsställande möjligheter att översätta order och föreskrifter.

Bland minimiåldersbestämmelserna kan nämnas att skolyngling inte får anställas på fartyg och att personer under 18 år inte får användas ombord utan dispens. Överträdelse medför bötesstraff för redaren eller befälhavaren.

Board of Trade skall meddela närmare bestämmelser rörande förhör, som skall hållas med befälhavaren eller andra sjömän ombord, vilka åsidosätter sina skyldigheter. Utfärdade behörighetscertifikat kan indras tillfälligt eller tills vidare.

*Underhåll åt och hemsändning av kvarlämnade sjömän.* Kvarlämnas sjöman utomlands eller blir han införd till främmande land vid fartygets förlisning, skall arbetsgivaren svara för sjömannens återsändande till Storbritannien, hans uppehälle intill återresan samt för liknande kostnader enligt föreskrifter som skall meddelas av Board of Trade. Kostnadsansvaret inkluderar kirurgisk och medicinsk vård eller behandling samt tandläkarebehandling, vilket inte kan uppskjutas utan skadlig påföljd. Liknande

förmåner utgår till den som anställts utomlands på brittiskt fartyg och som kvarlämnas i Storbritannien. Arbetsgivaren ansvarar också för begravning av sjöman, som dör innan han återvänder till hemlandet.

I detta sammanhang meddelas också bestämmelser hur lön skall utbetalas, om platsen dit sjömannen skall återsändas och om skyldighet för befälhavare på brittiskt fartyg att medta sjöman på sitt fartyg till bestämd ort. Kvarstannar sjömannen i det främmande landet mer än tre månader, är arbetsgivaren inte skyldig att efter den tiden vidta åtgärder och svara för hans hemresa eller uppehälle, såvida inte avtal träffats härom under tremånaderstiden. Ådrar sig Board of Trade eller utländsk myndighet, som måste gottgöras av engelska staten, kostnader för hemresa, underhåll m. m. skall utgiften återkrävas av redaren om han enligt förslagens bestämmelser har att stå för den. Samma är förhållandet med kostnader som sjömannen haft, såvida inte arbetsgivaren kan visa antingen att kostnaderna åvilat sjömannen enligt avtalet eller att denne ådragit sig dem genom försummelse. Skulle på grund av tremånadersregeln sjömannen själv ha stått för kostnaden, har Board of Trade rätt att återkräva beloppet från denne. Om sjömannen dött, kan beloppet uttas av de efterlevande.

Board of Trade meddelar föreskrifter om förfarandet med egendom som sjöman kvarlämnar ombord, när han lämnar fartyget. Vid försäljning av egendomen äger Board of Trade göra sig betald för utgifter som sjömannen haft att svara för.

Vad som sagts om underhåll och hemsändning m. m. gäller även befälhavaren.

*Övrigt.* Förslaget föreskriver att dagböcker och liknande handlingar skall föras på brittiska fartyg. Board of Trade skall meddela närmare föreskrifter härom. Detta gäller också den besättningslista som skall medföras och om s. k. »British seamen's cards» som skall utfärdas till varje sjöman.

Förslaget innehåller vidare regler om myndighets tillträde till fartyg för inspektion och om straff för den som olovligen medföljer eller går ombord på fartyg.

Befälhavaren är berättigad att hålla varje

person ombord i arrest under så lång tid som han anser nödvändigt eller lämpligt i säkerhetens intresse eller för att upprätthålla lyd- nad och disciplin ombord.

I förslaget föreskrivs också att Board of Trade skall tillsätta och entlediga befattningshavare benämnda "Mercantile Marine superintendents", vilka skall utöva de övervakande funktioner som nämns i Merchant Shipping Act.

Slutligen föreskrivs vilka bestämmelser i lagen som skall vara tillämpliga på fiskefartyg samt insjö- och kustfartyg.

*Kollektivavtalsbestämmelser.* I kollektivavtalen upptas en anställningsform "Established Service Scheme" som i stora drag överensstämmer med rederianställning enligt de svenska kollektivavtalen för däck- och maskinpersonal. Denna anställningsform tillkom efter föreskrifter från regeringen under andra världskriget för att möjliggöra en mera varaktig anställning i handelsflottan. Efter kriget fann redarna och de anställdas organisationer att systemet slagit väl ut och beslöt att vidareutveckla det.

Denna kontraktsanställning är noga reglerad i kollektivavtalen där den motiveras med önskan att ge sjömännen fastare och säkrare anställningsvillkor och bättre löneförmåner samt redarna en kår av dugliga och pålitliga sjömän, som skall kunna ta väl hand om deras fartyg. Antalet kontraktsanställda skall vara avhängigt av efterfrågan vid varje tid och man skall fortlöpande göra beräkningar på erforderligt antal. Utöver de ordinarie sjömännen (Established Seafarers) skall finnas sådana som står på väntelista för att bli ordinarie. Redarnas och de anställdas organisationer handhar gemensamt de väsentligaste frågorna rörande denna anställningsform och dessa sjömän. För att kunna komma i fråga för kontraktsanställning förutsätts, att sjömannen har god karaktär och duglighet, är fysiskt lämpad för sjötjänsten och innehar antingen vederbörlig behörighet för däck- eller maskintjänst eller minst tre månaders sjötjänst.

Det finns två typer av dessa anställningsavtal. Det ena binder sjömannen vid ett särskilt rederi för tjänstgöring i rederiets far-

tyg, det andra föreskriver anställning hos en organisation av redare för tjänstgöring i det fartyg organisationen anvisar honom. I den förstnämnda typen av avtal (Company Service Contract) föreskrivs en anställningstid av minst ett år som, om avtalet ej uppsägs inom föreskriven tid av minst tre månader, därefter fortsätter på obestämd tid med samma uppsägningsfrist. Den andra typen av avtal (General Service Contract) ingås för obestämd tid med tre månaders uppsägningsfrist. För båda slagen av avtal gäller att anställningen skall anses upphöra efter den bestämda uppsägningsfristens utgång vid första återkomst till Storbritannien eller den närliggande kontinenten.

För Company Service Contract gäller ytterligare bl. a. följande. Rederiet svarar för att inte sämre villkor utgår än de som gäller enligt löpande kollektiva överenskommelser. Sjömannen svarar å sin sida för att han skall utföra kompetent arbete i det av rederiets fartyg, som anvisas honom som arbetsplats, fullgöra skeppsarbete också i hamn och bevista de utbildningskurser som rederiet ford- rar. Rederiet svarar också för att sjöman- nen får regelbundet arbete och, om det inte kan ges, sedvanligt arbetslöshetsunderstöd och därjämte ett särskilt understöd (Establishment Benefit). Vidare utgår särskilda förmåner för dessa anställda vid sjukdom och skada. Möjlighet öppnas till viss tids tjänstledighet utan lön. Kontraktet kan sägas upp omedelbart av rederiet i det fall sjömannen allvarligt missköter sig. Samma rätt föreligger om sjömannen blir oförmögen till arbete för framtiden eller för kommande sex månader. Han är dock berättigad till sjuklön som utgår under minst tolv veckor.

För General Service Contract gäller sär- skilda bestämmelser i fråga om utväljandet av det eller de fartyg där sjömannen skall arbeta. Arbetsgivare är här en sammanslutning av redare med flera fartyg. Sjömannen har ingen rättighet att själv bestämma fartyg men får uttala önskemål om fartygstyp. Det gäller särskilt när han är utbildad eller har erfarenhet av viss tjänst, och den »admini- stration» som på redarsammanslutningens vägnar handhar verksamheten skall om möj-

ligt söka efterkomma önskingarna. »Administrationen» är uppbyggd som en pyramid med lokala organ, distriktsorgan och en central förvaltning i toppen. Sjömannen är skyldig arbeta i en lägre tjänst än den han innehade tidigare, om det ex.vis efter semester visar sig omöjligt tilldela honom samma slag av arbete som tidigare. I så fall utgår särskild ersättning. Vid missnöje med placeringen får överläggningar ske mellan »administrationen» och vederbörande fackliga organ. När sjömannen fullgjort ett arbete eller när han tillfrisknar efter sjukdom eller skada, skall han på nytt anmäla sig till »administrationen» för att genast åta sig nytt anvisat arbete.

Också för sjöman med General Service Contract gäller särskilda bestämmelser om läkarundersökning och om förmåner vid sjukdom eller skada eller då arbete inte kan beredas honom samt om tjänstledighet.

För båda grupperna av avtal gäller regler om skyldighet att vidareutbilda sig. Under den tiden, när sjömannen således ej utför arbete på fartyg, utgår särskild ersättning under bestämda tider.

»Administrationen» kan i fråga om General Service Established Seafarer ålägga bestraffning i form av varning, suspension för viss tid eller upphävande av kontraktet, om sjömannen försummar sina skyldigheter (här avses inte bara i arbetet utan också skyldigheten att rapportera till »administrationen» eller att anmäla sig dit), är oduglig eller visar bristande disciplin. Sjömannens försummelse kan inträda såväl under tid när han arbetar som när han studerar. Besträffningarna åläggs av den centrala instansen inom »administrationen» efter utredning och rekommendation från den lokala myndigheten. Besvär prövas i första hand gemensamt av en högre tjänsteman inom »administrationen» och av en befattningshavare i vederbörande fackliga organisation. Om dessa stannar i olika meningar inträder en opartisk ordförande.

Slutligen finns regler för den händelse konflikt bryter ut samt för de sjömän som står på väntelista för att erhålla kontrakt av ovannämnda typer.

### 3.4 Nederländerna

Frågor om sjöfolkets anställningsvillkor och tjänsteförhållanden regleras genom lagstiftning och kollektivavtal. Lagbestämmelser intas främst i den nederländska sjölagen men också i annan lagstiftning, ex.vis om arbetsrätt och straffrätt. Direkt motsvarighet till den svenska sjömanslagen finns ej.

I sjölagen upptar ifrågavarande regler om befälhavare och besättning var sitt kapitel. Den principiella uppbyggnaden av lagreglerna ävensom åtskilliga detaljbestämmelser överensstämmer med svensk lagstiftning.

I *befälhavarkapitlet* fastslås att befälhavaren skall vara av nederländsk nationalitet. Han för befäl ombord och har myndighet över besättningen, som skall lyda hans order angående säkerheten, ordningen och disciplinen. Åtskilliga stadganden beskriver befälhavarens skyldigheter i tjänsten, såväl i fråga om fartygets och lastens omhändertagande som hans förhållande gentemot redaren. Han svarar för skada, som vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

Befälhavaren har rätt välja ut besättning och företräder redaren i en rad angivna situationer. När det gäller tjänsteförhållandet fastslås, att anställningskontrakt skall vara skriftligt och att tjänsteföreskrifter som utfärdas av redaren är bindande för befälhavaren. Lagen reglerar vidare när anställningen skall anses ha tagit sin början, befälhavarens skyldighet att stå till redarens förfogande samt hans rätt till semester som han, i det fall han har hemvist i Nederländerna, har rätt utfå i hemorten. Redaren ges rätt att under angivna omständigheter ingripa mot befälhavaren. I vissa fall skall tvister dras inför domstol. Redaren medges ovillkorlig rätt att entlediga befälhavaren från befattningen på fartyget. Stadgandena avslutas med bestämmelse om rätt för befälhavare, som slutar sin tjänst utomlands, att erhålla fri resa med uppehälle till hemorten, försåvitt han ej är skyldig bära kostnaden själv på grund av eget förfarande.

Enligt *besättningskapitlet* tillhör övrigt befäl och manskapet besättningen ombord. Försåvitt inte redaren reglerat befäls och



övriga sjömäns inbördes tjänsteställning, tillkommer detta befälhavaren. I övrigt är följande bestämmelser av intresse.

*Anställningsavtalet.* Besättningsmedlem skall ha ingått och undertecknat skriftligt anställningsavtal med redaren. Befälhavaren ingår i egenskap av redarens ställföreträdare dessa avtal med besättningen på det fartyg där han för befälet. Bestämmelser om avtalets form, om tiden för dess bestånd och om vissa uppgifter som det skall innehålla är tvingande. Avtal upprättas antingen för bestämd tid, för en eller flera resor eller för obestämd tid. Kontraktet skall i övrigt i huvudsak innehålla samma uppgifter som den svenska avräkningsboken. Bl. a. skall anges fartyget eller de fartyg där sjömannen samtyckt att arbeta. Kontraktet kan innehålla att han skall arbeta på ett eller flera av redarens fartyg efter redarens gottfinnande. Vidare skall sättet för kontraktets uppsägande anges.

*Sociala bestämmelser.* Lagen innehåller bestämmelser om lön och andra förmåner såsom semester, sjukvård och fri hemresa. Blir sjömannen sjuk, uppbär han lön under viss tid även om avtalet skulle ha upphört. Så länge han är kvar ombord utgår full lön, i annat fall med viss reduktion. Han har också rätt till sjukvård under viss angiven tid och rätt till fri hemresa med underhåll, om han sätts i land utomlands. Vid dödsfall i utlandet erhålls begravning på redarens bekostnad.

*Disciplinära förhållanden.* Sjöman har lydnadsplikt gentemot befälhavaren. Denne har disciplinär myndighet över besättningen och äger vidta erforderliga åtgärder för att upprätthålla sin myndighet.

Disciplinbot kan utdömas, även villkorligt, för förseelser som anges i särskild brottskatalog, ex.vis ohörsamhet mot order, underlåtenhet att inställa sig i arbetet, olämpligt uppförande mot andra ombordvarande. Disciplinboten är maximerad till tio dagsböter. Vid uppsägning eller avsked får disciplinbot ej utdömas samtidigt. Förfarandet är noga reglerat och sjömannen har rätt överklaga till domstol.

*Uppsägningsregler.* Såväl sedvanlig upp-

sägning, exempelvis när bestämd tid utgått eller resa fullbordats, som uppsägning på grund av förhållanden som läggs antingen redaren, befälhavaren eller besättningsmedlem till last, regleras noggrant i lagen. Atskilliga av dessa uppsägningsbestämmelser, som vanligen gäller även befälhavare, är uttryckligen av den art att avtal, som innebär försämring för den anställde, inte blir gällande. Av bestämmelserna kan nämnas, att den ömsesidiga uppsägningstiden vanligen är 24 timmar, om inte längre tid avtalats och att uppsägning skall ske skriftligen. Frånträdande skall ske i vissa hamnar. Bestämmelserna härom överensstämmer till en del med motsvarande svenska. Sjömannen har i stor utsträckning rätt till fri hemresa efter tjänstens upphörande i utländsk hamn. Detta gäller också utländsk sjöman. Under restiden uppbärs lön från redaren. Rätt till fri resa och andra förmåner bortfaller om anställningsavtalet upphör genom sjömannens vållande.

Bland de speciella orsaker som kan föranleda avtalets förtida uppsägning från redarens sida kan nämnas våldshandlingar eller hot om sådana, försök att förmå någon att begå olagliga eller olämpliga handlingar, underlåtenhet att påmönstra eller inställa sig ombord i avtalad tid eller medtagande av smuggelgoods.

Den anställde äger rätt att omedelbart häva kontraktet om redaren ger order som strider mot anställningsavtalet eller författningenliga plikter, om fartyget beordras till land eller hamn där krigshandlingar eller blockad förekommer, om fartyget används till slavtransport, sjöröveri o. dyl., om den anställde löper risk att utsättas för angrepp från befälhavaren eller annan ombord, om bostads- och kostförhållandena är otillfredsställande (hälsovådliga), om fartyget byter nationalitet eller om redaren vid tjänsteavtal för bestämd resa sänder iväg fartyget på ytterligare resa. Besättningsmedlem äger samma rätt om han kan få högre tjänst annorstädes och han utan kostnad för redaren kan sätta annan godtagbar person i sitt ställe.

Lagen innehåller reglering om lön vid

dessa fall av tjänstens upphörande samt om möjlighet att vid tvist få förhållandet prövat inför domstol.

Slutligen upptar lagen bestämmelser om slutavräkning av lönen, om skyldighet att kvarstanna i tjänst i vissa fall, ex.vis vid bärgningsföretag samt om rätt till lön under arbetslöshet förorsakad av fartygets förlisning, dock högst i två månader.

*Kollektivavtalen* för samtliga kategorier ombordanställda upptar bl. a. detaljerade föreskrifter om lönen, om arbetstid och arbetsskyldighet i hamn och till sjöss, om semester och annan ledighet ex.vis för studier, om kost och logi. Avtalen kompletterar vidare lagens regler om anställningens upphörande och om förmåner i samband härmed.

### 3.5 Belgien

Anställningsvillkor och tjänsteförhållanden för belgiskt sjöfolk regleras genom lagstiftning från år 1928, dels *Loi portant réglementation de contrat d'engagement maritime* och dels *Loi portant revision de Code disciplinaire et plénal pour la marine marchande et la pêche maritime*, vilka tillsammans kan sägas motsvara den svenska sjömanslagen. Frågor om sjömäns olycksfall i arbetet regleras genom särskild lag från år 1929, reviderad år 1954. Genom administrativa bestämmelser är den allmänna belgiska sociallagstiftningen tillämplig på personal anställd på belgiska handelsfartyg. Till dessa lagar och förordningar kommer kollektivavtalsreglering.

Lagen från år 1928 om *anställningsvillkoren* gäller alla ombord i belgiska fartyg. För anställning skall sjömannen vara fri från annan anställning till sjöss, ha fullgjort sin militärtjänst och inte vara tilltalad för något brott, vilket allt skall bestyrkas av sjöfartsmyndighet eller konsul. Anställningsavtal kan endast ingås av sjömannen själv med redaren eller dennes representant och skall innehålla fartygets namn, besättnings storlek, den tjänst för vilken sjömannen anställs, den funktion han skall fylla, lönen storlek och storleken på tillägg eller grunden för bestämmandet av del i vinst samt plats,

datum och klockslag för tillträdet. Dessutom skall tjänstgöringens varaktighet eller den resas längd anges, för vilken sjömannen är anställd. Sjömannens anställning kan endast ske för bestämd eller obestämd tid eller för en eller flera bestämda resor. Om avtalet sluts för bestämd tid, skall den tidpunkt anges, då detsamma upphör att gälla. Om det gäller för obestämd tid, skall uppsägningstid anges och samma uppsägningstid skall gälla för båda parter. Om avtalet gäller för en resa, skall det ange den hamn där resan slutar och det arbetsmoment i hamnen, varmed resan skall betraktas som avslutad. Om resans längd inte är bestämd bör avtalet innehålla en maximitid, efter vilken sjömannen kan begära att få gå i land, även om den resa, för vilken han är anställd, ej är avslutad.

Anställningsavtalet blir giltigt i och med att sjöfartsmyndigheten eller konsul avslutar den sjömansrulla som skall finnas på fartygen. Lagen ger också föreskrifter om en motsvarighet till den svenska avräkningsboken. Denna skall innehålla, förutom identitetsuppgifter och andra i den svenska sjömanslagen angivna data, uppgifter om det fartyg anställningen avser samt befälhavarens namn. Boken skall även innehålla huvuddragen av den belgiska lagen om tjänstestavtal. Den skall utfärdas av sjöfartsmyndigheterna och undertecknas av befälhavaren och av dessa myndigheter eller konsul. För utländska sjömän på belgiska fartyg kan identitetshandlingar ersätta avräkningsboken. Befälhavare behöver ej ha sådan bok. Sjöfartsmyndigheterna kan ej intervensera i de avtal, som upprättas mellan befälhavare och redare.

I avsnittet om sjömannens *rättigheter och skyldigheter* anges, att den dagliga arbetstiden skall regleras genom överenskommelse mellan parterna. Detta har skett i kollektivavtalen. Avsnittet innehåller vidare bestämmelser om tillträde till och uteblivande från tjänsten samt om medtagande av egna tillhörigheter m. m., i huvudsak i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i den svenska lagen. I avsnittet om redarens skyldigheter regleras det fall när sjöman an-

ser, att gällande föreskrifter ombord inte följs och därför vill framföra klagomål. Dessa skall lämnas skriftligen till befälet, som vidarebefordrar dem till sjöfartsmyndighet eller konsul, som har att föranstalta om förhör. Om klagomålet är ogrundat, kan sjömannen dömas till disciplinstraff och eventuellt skadestånd.

Lönen skall vara antingen bestämd i pengar, baserad på vinst eller på befraktningspriser eller vara en kombination av dessa system. Beräkningen av löns storlek samt utbetalning därav i vanliga fall och vid olika oförutsedda händelser, rätten för redaren att innehålla lön, bestämmelser om förskott på lönen samt om lön vid avbruten resa anges noggrant. Lönen kan innehållas för 15 dagar, om sjömannen avskedas på grund av olovlig frånvaro, samt under den tid en sjöman olovligen är frånvarande. De innehållna medlen skall överlämnas till sjöfartsmyndigheterna och återställas till sjömannen, om ingen skadestandsprocess inlett av redaren senast en månad efter resans slut.

Som komplettering till lagen om sjömans olycksfall i arbetet upptas vissa bestämmelser rörande sjömannens sjukdom och skada. Om en sjöman blir sjuk eller skadad efter det resan påbörjats, skall han vårdas på redarens (egentligen fartygets) bekostnad till dess han återkommer till avseglingshamnen, tillfrisknar eller sjukdomen eller skadan blir förklarad obotlig. Sjömannen skall erhålla lön under hela den tid han är berättigad till vård på redarens (fartygets) bekostnad. Dessa bestämmelser gäller dock ej, om sjömannen själv vållat skadan eller sjukdomen eller om dessa uppstått under tid när sjömannen vistats i land utan tillstånd. I så fall skall vårdkostnaderna debiteras sjömannen, men befälhavaren skall tillse, att han får vård, kost och logi. Lön utgår ej i dessa fall.

En sjöman har rätt till fri hemresa med underhåll på redarens bekostnad, om ej hemresan är en följd av att han entledigats av disciplinskäl eller av sjukdom eller skada, som han vållat själv. Resan skall företas ombord i det egna fartyget, om detta inom kort skall bege sig till avseglingshamnen el-

ler ombord i annat belgiskt fartyg, som inom kort skall bege sig till hamn i Belgien.

Lagen är tillämplig på både befäl och manskap. Dock finns vissa särbestämmelser av mindre vikt för befäl samt för underårig och kvinnlig personal. Underårig som inte fyllt 18 år får inte ta anställning utan föräldrarnas medgivande. För underåriga och kvinnor gäller särbestämmelser framför allt i fråga om arbetstiden och vissa arbetsuppgifter ombord.

Utom i de fall av frånträdande som förutses i lagen *upphör avtalet* att gälla efter resans slut eller efter utgången av den bestämda tiden. I övrigt upphör avtalet att gälla i följande fall:

- om sjömannen avlider,
- om fartyget går förlorat, tas i beslag eller officiellt konstateras vara sjöodugligt,
- om sjömannen häktas såsom anstiftare till eller medverkande i något brott,
- enligt domstolsutslag i enlighet med Code Civil eller på annan laglig väg,
- om sjömannen frånträder på grund av skada eller sjukdom,
- efter ömsesidig överenskommelse mellan parterna,
- om sjömannen försummar sin inställelse ombord eller
- om en av parterna ej uppfyller sina förpliktelser.

Tillkännagivande av uppsägning skall ske skriftligen eller muntligen i vittnens närvaro. Bestämmelserna om uppsägning av avtal gäller inte för befälhavaren. Denne kan alltid uppsägas av redaren utan ingripande av sjöfartsmyndigheterna, och kan i förekommande fall åläggas att omedelbart lämna fartyget.

Befälhavaren kan inte avskeda sjömannen utan iakttagande av uppsägningstid eller tvinga honom att lämna fartyget, om inte fartygets säkerhet eller ordningen ombord påkallar det och endast efter bemyndigande av konsul eller sjöfartsmyndighet.

*Twister* som rör anställningsförhållandet och arbetet till sjöss skall avgöras genom särskilda förlikningsmän eller genom domstolsutslag. För tvister mellan redare och befälhavare gäller särskilda regler. Lagen

innehåller utförlig beskrivning av förlikningsnämndens sammansättning och förfaringsätt.

Den särskilda *strafflagstiftningen* uppftar straff för olika typer av förseelser som begås på fartygen. Den gäller för alla som finns upptagna i sjömansrullan. Efter inledande definitioner uppräknas de straff som tillämpas för disciplinförseelser. För manskapet kan innehållas en till tio dagars lön eller 10–100 francs. För befälet kan innehållas upp till 15 dagars lön. Straffet för grövre förseelser av brottslig natur är fängelse från åtta dagar upp till fem år och minst 26 francs i böter.

Straff för allmänt kriminella brott anges i strafflagen.

Till disciplinförseelser räknas ohörsamhet mot order, försummelse att inställa sig till tjänst, fylleri, otillåtet medhavande av alkohol, otillåtet användande av materiel ombord m. m. Upprepade disciplinförseelser betraktas som brott och straffas med fängelse i åtta dagar upp till en månad och böter med 26–300 francs, eller ettdera av dessa alternativ. Berusning och oordning straffas med fängelse i åtta dagar upp till en månad och/eller 50–300 francs i böter; för befälhavaren dock fängelse i 15 dagar upp till sex månader och/eller böter med 100–300 francs.

Rätt att utdöma disciplinstraff tillkommer sjöfartsmyndighet i belgisk hamn, belgisk konsul i utlandet och befälhavaren, när fartyget befinner sig till sjöss eller i hamn där nämnda myndigheter eller konsul saknas. Han skall emellertid redovisa för sitt beslut inför sjöfartsmyndighet vid ankomsten till Belgien eller inför konsul i första hamn som fartyget anlöper. Disciplinbestraffningarna kan ej överklagas. Allvarligare brott åtalas inför domstol i Belgien.

*Kollektivavtalen* kompletteras lagstiftningen i de fall den endast ger allmänna föreskrifter, ex.vis i fråga om arbetstiden och lönen.

### 3.6 Frankrike

Frågor rörande anställningsavtal, avtalsparternas ömsesidiga förpliktelser, sociala rät-

tigheter och arbetsförhållanden ombord regleras genom sjöarbetslagen (Code du Travail Maritime) av år 1926, reviderad år 1960. Lagen kompletteras av föreskrifter med detaljerad reglering, ex.vis av arbetskonflikter, sjukvård, arbetslöshetsunderstöd och -försäkring. Därtill kommer en administrativ författning av år 1964 om arbetsordningen i fartyg på långfärd. Författningarna kompletteras av kollektivavtalsreglering.

Efter inledande bestämmelser, vari bl. a. anges uppdelningen av sjöfolket i olika personalkategorier och stadgas att lagen också är tillämplig på andra anställda ombord i ett franskt fartyg, upptas bestämmelser om *anställningsavtalet*. Varje anställningskontrakt som sluts mellan redare eller dennes representant och sjöman och som avser tjänstgöring ombord i fartyg under seglats, är ett avtal på vilket lagen är tillämplig.

Beträffande sjömannens anställande anges, att denna kan ske antingen »direkt», genom förmedling av byråer tillsatta för ändamålet, eller genom fackliga arbetsförmedlingar. Anställningsavtalet skall ange om anställningen avser bestämd eller obestämd tid eller resa samt innehålla uppgifter om sjömannens tjänsteställning, lön och tidpunkt för frånträdande. Den sjömansbok, som skall tillställas sjömannen, får ej innehålla någon form av tjänstgöringsbetyg. Om anställningen avser en resa, skall avtalet på tillfredsställande sätt ange den hamn där resan slutar och vid vilket arbetsmoment i denna hamn, som resan skall anses fullbordad. Om resans ungefärliga längd inte kan uppskattas, skall avtalet ange en maximitid, efter vilken sjömannen kan begära att få frånträda i första lossningshamn i Europa, även om resan ej är fullbordad.

Lönen skall vara antingen bestämd i pengar eller baserad på kommande vinst eller vara en kombination av båda systemen. Lagen reglerar vidare sättet för utbetalning av lönen, avdrag, förskottsutbetalning, utmätning m. m.

Bland de *sociala reglerna* märks bestämmelser om vård vid sjukdom och skada. En sjöman, som insjuknat eller skadats i tjäns-

ten ombord, skall erhålla lön under sjukdomstiden och vårdas på redarens bekostnad. Vårdkostnaderna skall betalas tills sjömannen tillfrisknat eller det konstaterats, att sjukdomen efter det akuta stadiet blivit kronisk. Redaren kan emellertid befria sig från vårdkostnaderna och, om sjömannen går i land utanför Frankrike, även repatrieringskostnaderna, genom att ställa en fastställd summa till förfogande för sjöfartsmyndigheterna, vilka skall underrätta sjömannen därom. Uppnås ej enighet om huruvida vården fortfarande skall bekostas av redaren eller inte, skall frågan hänskjutas till en kommission, bestående av tre läkare, en utsedd av sjöfartsmyndigheterna, en av sjömannens fackliga organisation och en av redarnas fackorgan. Kostnaderna härför skall betalas av redaren om han befins skyldig att betala sjömannens vårdkostnader, i annat fall av sjömannen. Om sjömannen vårdas i Frankrike, skall han erhålla ersättning för kostutgifter enligt de bestämmelser som finns i tjänsteavtalet eller enligt praxis i den hamn där han gick i land, och dessutom ersättning för läkarvård och medicin. Under fyra månaders vårdtid har sjömannen rätt till full lön. Dessa bestämmelser om sjukdom och skada gäller inte om sjukdomen eller skadan vållats av sjömannen själv. I det senare fallet skall befälhavaren se till att sjömannen erhåller behövlig vård tills han kan omhändertras av franska myndigheter. Sjömannen erhåller kost ombord tills han går i land, men ingen lön efter den tidpunkt han lämnat arbetet. Redaren skall svara för repatrieringskostnaderna utom i de fall då sjömannen frånträder av disciplinskäl eller på grund av självförvållad sjukdom eller skada, då han själv skall stå för kostnaderna, eller då han skall ställas inför rätta eller undergå straff, då staten skall betala kostnaderna. I dessa kostnader ingår resa, kost och logi. Vid dödsfall skall begravningskostnaderna betalas av rederiet.

Beträffande *uppsägning av anställningsavtalet* stadgas, att avtalet upphör att gälla efter den angivna avtalstidens utgång eller efter den resas slut för vilken sjömannen kontrakterats eller om han avlider. Det upp-

hör också efter ömsesidig överenskommelse vid avtalsbrott från någondera sidan, efter domstolsutslag eller sedan sjömannen gått i land på grund av sjukdom eller skada samt efter skeppsbrott eller annan händelse av liknande oförutsedd natur. Om uppsägning skett utan lagliga skäl har sjömannen rätt till skadestånd. Detta bestäms med hänsyn till anställningens art, anställningskontraktets varaktighet och förfångets omfattning. Det kan också bestämmas i anställningskontraktet. Sjömannen har rätt att uppsäga avtalet, om han anser, att redaren ej uppfyllt sina förpliktelser enligt avtalet. Uppsägning skall ske skriftligen eller muntligen, eventuellt i vittnens närvaro. I fransk hamn kan endera av parterna säga upp kontraktet med beaktande av överenskommen uppsägningstid. Sjöman har i dessa fall alltid rätt att lämna sin tjänst efter uppsägning 24 timmar före fartygets avgång eller 24 timmar efter fartygets ankomst till förtöjningsplatsen. Sjömannens repatriering skall bekostas av redaren, när kontraktet sägs upp av denne. Om avtalet sägs upp under resa efter överenskommelse mellan parterna, skall frågan om repatrieringskostnader regleras genom särskilt avtal.

I lagen upptas särbestämmelser för befälhavaren varigenom bl. a. regleras hans ansvarighet inför redaren. Vidare innehåller den särskilda bestämmelser angående underåriga (under 21 år) och gifta kvinnor.

*Rättstvister* skall avgöras av fredsdomare efter medlingsförsök av sjöfartsmyndighet. Anställningsavtalet innehåller ingående bestämmelser om myndigheters och domstolars kompetens i dessa fall. Rättstvister mellan redaren och befälhavaren regleras av näringsrättslig lagstiftning.

*Kollektivavtalet för befålet* innehåller bestämmelser om rekryterings- och anställningsvillkoren, befördran, skeppsarbetet och ersättningen. Beträffande anställningsvillkoren hänvisas till sjöarbetslagen. Övriga bestämmelser utgör i huvudsak en komplettering av stadgandena i lagen.

*Kollektivavtalet för manskapet* innehåller bl. a. bestämmelser om val av och verksamhet för delegerade, som på fartyg med större

besättning än tio man skall utses för att representera besättningen inför befälhavaren. I övrigt innehåller det kompletteringar till stadgandena i sjöarbetslagen av mera speciell natur såsom om kost och logi, definition av en normalarbetsdag m. m.

### 3.7 Amerikas Förenta Stater

*Allmänt.* Någon motsvarighet till svensk sjölag eller sjömanslag med samlade bestämmelser och regler rörande sjömans anställning och arbetsförhållanden finns ej i USA, där bestämmelser inom detta område återfinns i ett stort antal olika lag- och regeltexter. De olika kollektivavtalen innehåller ofta regler, som för svensk del är lagtext och ingår bl. a. i sjömanslagen.

Den sjömanslag som tidigare funnits i USA (Seamen's Act of March 4, 1915) ingår numera som en del av "title 46 of United States Code". Den existerande maritima lagstiftningen är federal och således gällande för hela USA. Detsamma gäller i stor utsträckning kollektivavtalen. I ett av fackförbundens, National Maritime Union, avtal finns en särskild paragraf, i vilken förutsätts att klausulerna är i överensstämmelse med federal lagstiftning och delstatslagar. Om så ej är fallet skall parterna föra nödvändiga förhandlingar och om det gäller en delstatslag skall ifrågavarande klausul ej äga tillämpning i vad avser den berörda delstaten.

För 55 000 arbetsplatser inom skeppsbord finns ca 96 000 anställda, som är anslutna till något av de existerande förbunden. Av dessa förbund är följande de största i fråga om medlemsantal:

National Maritime Union (NMU) för däck- och maskinmanskap samt ekonomipersonal, 47 500 medlemmar,

Seafarer's International Union (SIU) för däck- och maskinmanskap samt ekonomipersonal, 12 000 medlemmar,

Masters, Mates and Pilots of America (MMP) för däcksbefäl, 11 000 medlemmar samt

Marine Engineers Beneficial Association

(MEBA) för maskinbefäl, 11 000 medlemmar.

Härutöver finns ett tiotal förbund, bl. a. för radiopersonal och chefspersonal på ekonomisidan.

Vanligt är att fackförbunden har två kollektivavtal, ett som avser Atlant- och Gulfkusten och ett som avser Stilla-havskusten.

*Anställningsfrågor.* Regler angående sjömans anställnings- och arbetsförhållanden finns i »Laws Governing Marine Inspection». I vissa på lagtexten baserade tillämpningsföreskrifter återfinns bestämmelser avseende utfärdandet av rulla samt på- och avmönstringsförfarandet. Största betydelse för dessa frågor har emellertid kollektivavtalen.

En rulla för ett fartyg under amerikansk flagg gäller vanligtvis ett år eller för bestämd resa eller resor. När rullan upphör att gälla, skall avmönstring och betalning av besättningen ske samt respengar i tillämpliga fall utbetalas till anställningshamn, varefter sjömannen, såvida ej överenskomelse mellan honom och befälhavaren/rederiet om fortsatt anställning (continuous employment) föreligger, är skild från sin anställning. Någon särskild uppsägning behöver således inte ske från någondera sidan. Därest sjömannen själv önskar lämna sin anställning eller blir uppsagd eller avskedad innan rullan upphör att gälla, kan detta ske med endast 24 timmars varsel eller uppsägningstid.

Under tiden rullan gäller, kan en sjöman erhålla tjänstledighet efter ansökan med angivande av skälen för den önskade ledigheten. Under sådan tjänstledighet (leave of absence) utgår inte lön och ej heller rätt till sjukvård på redarens bekostnad, såvida inte sjukdomen kan direkt hänföras till tjänsten ombord.

Generellt sett är sjömannen bunden till fartyget genom anställningskontraktet men enligt kollektivavtalen kan, om båda parter så vill, anställningen fortsätta även efter det rullan upphört att gälla (continuous employment). Enligt NMU:s avtal kan i så fall en sjöman flyttas till ett annat fartyg. Enligt MEBA:s avtal kan ett maskinbefäl inte flyt-

tas från ett fartyg till ett annat utan hans eget och förbundets skriftliga medgivande. Med »continuous employment» torde förstås, att sjömannen behåller sin anställning även efter frånvaro från fartyget såsom t. ex. för semester eller tjänstledighet utan lön (leave of absence). I ett tillägg till NMU:s avtal heter det, att om utbetalningen av respengar är en följd av sjukdom eller uppläggning av fartyget skall sjömannen erhålla tjänstledighet och hans »continuous employment» skall ej anses avbruten. En liknande bestämmelse finns i maskinbefälsförbundets avtal.

*Sociala frågor.* I vad avser sjukvård på redarens bekostnad är tillämplig lagtext knapphändig. Genom domstolsutslag har fastslagits sjömannens rätt till vård på redarens bekostnad vid olycksfall och sjukdom. Vid fall av självförvållad sjukdom är rederiet ej ansvarigt för vårdkostnaderna om sjömannen vårdas i land.

Frågan om lön under sjukdom är mer komplicerad. Huvudregeln synes vara att lön utgår tills sjömannen är frisk och längst tills tjänsteavtalet upphör (rullan avslutas). Någon lagtext i detta avseende finns ej och regeln är baserad på domstolsutslag. MEBA uppmanar vanligen sina medlemmar att ej avmönstra fartyget i händelse av sjukdom.

Frågor om sjömannens rätt till resor eller kontant ersättning för resekostnader vid på- och avmönstringstillfällen behandlas i kollektivavtalen.

Någon social lagstiftning som påverkar anställnings- och arbetsförhållandena för sjömannen finns ej utan bestämmelser i detta avseende intas i de olika kollektivavtalen. Vad gäller arbetstiden är fastställt i dessa avtal att arbetsveckan skall utgöras av 40 timmar eller fem dagar på vardera åtta timmar. Detta gäller även sjövakter, varför övertidsbetalning utgår för vakttjänst på lör- och söndagar. Någon övre gräns för antalet övertidstimmar per vecka eller per månad finns ej. Den enda begränsning i detta avseende torde vara den i kollektivavtalen intagna bestämmelsen, att en sjöman skall ha viss minimitid av vila, innan han tillträder vakt.

Regler om semester återfinns endast i kollektivavtalen. Bestämmelser om arbetarskydd finns både i lag och kollektivavtal. I vissa lagregler föreskrivs om hållande av förhör, när olycka med kroppsskada som följd inträffat ombord på fartyg. Med tanke på att en skadad sjömans möjligheter att av domstol i USA tillerkännas mycket stora skadestånd av arbetsgivaren är det dessutom i rederiernas eget intresse att utfärda och tillse efterlevnaden av noggranna säkerhetsbestämmelser vid olika typer av arbeten.

*Disciplinära frågor.* Regler i detta avseende återfinns bl. a. i »Laws Governing Marine Inspection» och i »Marine Investigation Regulations and Suspension and Revocation Proceedings». Här upptas regler om befälhavarens disciplinära myndighet och om ingripanden av myndigheter i land, t. ex. US Coast Guard samt federal och delstatlig domstol. Den rättskipning som utövas av befälhavaren ombord på fartygen är noggrant reglerad. Det gäller här fall av rymning, olydnad, överfall på befäl, skadegörelse, smuggling och olovlig frånvaro. Straffet kan utgöra indragning av lön, förverkande av ägodelar ombord, skyldighet att stå för kostnaden för anskaffande av ersättare eller, efter domstols prövning, fängelse. Överklagande av befälhavarens åtgärd kan ske hos en Federal District Court.

US Coast Guard District Commanders utmäter straff i form av indragning av behörighetsbevis och sjöfartsböcker på viss tid eller för alltid. Vid handläggningen skall den åtgärden rör vara närvarande för att förhöras. Överklagande kan ske i första hand till en övermyndighet inom Coast Guard och i andra hand till en Federal District Court. Vid vissa brott, som bedöms som grövre, kan Coast Guard föranstalta om åtal vid lokal domstol. En befälhavare kan också direkt till lokal polis i en hamn anmäla grövre brott, varvid den misstänkte omhändertas och åtalas utan att Coast Guard's medverkan är nödvändig.

*Kollektivavtalens innehåll.* De olika fackförbundens avtal är i huvudsak likartade vad gäller de allmänna villkoren. Av bestämmelser om allmänna anställningsförhål-

landen i *NMU:s kollektivavtal* kan följande nämnas. Strejk, »sit downs», eller annan form av arbetsnedläggelse är inte tillåten under avtalstiden. Om sjöman nekar att teckna sitt namn i rullan på grund av tvist, som kan och bör lösas inom avtalets ram, betraktas det som arbetsnedläggelse och utgör skäl för uppsägning av sjömannen. Förbundet handhar arbetsförmedling och äger rätt att vägra en arbetssökande, som betraktas som olämplig, registrering. Vägrar ett rederi att godta den av arbetsförmedlingen upptagne sjömannen, skall förbundet utse en annan. Kan förbundet av någon orsak inom fastställd tid inte ställa acceptabel person till förfogande, har rederiet rätt att fylla vakansen från annat håll. En sjöman kan kvarstanna efter avmönstring i »continuous employment» hos ett rederi förutsatt att båda parter är överens därom. Skyldigheten att flytta från ett fartyg till ett annat är reglerat i avtalet. Sjöman skall undergå läkarundersökning före anställningens tillträde, när rederiet så önskar. Sjöman skall inställa sig ombord senast en timme före fartygets avgång. Sker inte detta, skall förbundet skicka en ersättare.

Under denna avdelning ingår vidare en uttömmande reglering av lönevillkoren och arbetstiden. Har sjöman varit frånvarande utan lov, får avdrag ske i hans lön. Detta får dock ej överstiga det belopp han skulle ha tjänat om han tjänstgjort. Alla besättningsmän är skyldiga att delta i nödvändigt arbete för att skydda eller rädda fartyg, passagerare eller last. För sådant arbete utgår ej övertidsbetalning.

Sjöman som avmönstrar i USA-hamn skall ges 24 timmars varsel och skall stanna ombord tills han blir avlöst. Sjöman på passagerarfartyg skall ha rätt till tjänstledighet utan betalning efter sex månaders tjänstgöring ombord. Efter utgången av tjänsteavtalet skall alla, som är villiga att kvarstå i tjänst, ha åtta timmars ledighet i den hamn där tjänsteavtalet skulle löpt ut.

I ett särskilt kapitel redogörs för förfarandet när sjöman vill framföra klagomål på förhållandena ombord. Här fastslås att ingenting i avtalet är avsett eller skall tolkas

så att befälhavarens auktoritet inskränks. Vidare innehåller kollektivavtalet bestämmelser om tid i hamn, helgdagar samt om bostads- och sanitära förhållanden, de olika manskapskategoriernas särskilda arbetsförhållanden m. m.

I *SIU:s kollektivavtal* finns följande bestämmelser av intresse i detta sammanhang. Detta förbund utgör också arbetsförmedling för sina medlemmar. Som ett villkor för anställning gäller att sjömannen skall vara eller senast 31 dagar efter anställningen bli medlem av förbundet. Ett besättningsombud skall finnas ombord för varje manskapskategori. För tvister som inte kunnat lösas ombord, skall finnas en kommitté, bestående av tre representanter från förbundet och tre från rederiet, som skall tillsättas i avmönstringshamnen. Sjömans anställning räknas från det att han går till läkaren, till rederiets kontor eller inställer sig ombord, beroende på vilken av dessa åtgärder som inträffar först. När sjömannen slutar sin anställning, skall han på begäran erhålla skriftlig förklaring, som utvisar orsaken. I händelse av grundstötning fortsätter avtalet att gälla intill dess tjänsteavtalet upphör (rullan avslutas). Vid förlisning utgår en ersättning med \$500 för kläder samt transport till påmönstringshamnen. Ersättning utgår också för förlust av personliga effekter vid sjöolycka, dock högst med \$300. Sjukvård utgår enligt lag och betalas av redaren. Sjukvård utgår ej, med undantag för vad som kan erhållas ombord, om sjukdomen är självförvållad, såsom t. ex. venerisk sjukdom. Vid fall av sjukdom eller skada under anställningen utgår fri resa med underhåll till den ursprungliga påmönstringshamnen, oavsett om sjömannen lämnar fartyget i utländsk eller USA-hamn. Vid tjänsteavtalets upphörande, äger sjöman rätt avmönstra och har då i allmänhet rätt till resa till anställningshamnen. Sjöman äger rätt att med 24 timmars varsel lämna anställningen i varje USA-hamn men har då ingen rätt till resa till anställningshamnen. Befälhavaren äger rätt att med 24 timmars varsel uppsäga sjöman, varvid denne har rätt till fri resa till anställningshamn. När ett fartyg försäljs, förliser, uppläggs el-



ler sjömannen av annan liknande orsak måste lämna fartyget, är han berättigad till resa med underhåll till anställningshamn. Flyg och tågresor skall ske i första klass. Avliden sjömans stoft skall hemsändas på rederiets bekostnad från utländsk hamn när så är möjligt och de anhöriga önskar det.

I en särskild bestämmelse inskränks befälhavarens lagenliga rätt att utdöma disciplinstraff. Det gäller straff för uteblivande från vakt eller arbete. Straffet skall som regel utgå i form av indragning av lön under visst antal dagar. Kollektivavtalet bestämmer emellertid att befälhavaren inte får döma ut mer än en disciplinbot för varje dag sjömannen uteblivit från arbetet.

Av *MEBA:s kollektivavtal* framgår bl. a. följande. Maskinbefälsförbundet är arbetsförmedling för sina medlemmar och rederierna skall anställa allt maskinbefäl med undantag för maskinchefer genom denna förmedling. Rederiet har rätt att behålla i »continuous employment» en befälsperson under förutsättning att denne själv samtycker. Sådan anställning skall ej anses bruten av tjänstledighet på grund av fartygets tillfälliga uppläggnings eller av tillfällig frånvaro såsom för sjukdom, semester, olycksfall, sjukdom i familjen eller annan personlig orsak eller för tjänstgöring i land för rederiet förutsatt att ifrågavarande befäl under tiden inte tar annat än tillfällig anställning hos ett annat rederi. Ett maskinbefäl får ej flyttas från sin ordinarie befattning till ett annat fartyg utan hans eget och förbundets skriftliga medgivande. Strejk, lockout eller annan arbetsnedläggelse är inte tillåten under avtalstiden. Rederiet äger rätt att säga upp ett maskinbefäl under avtalstiden men skall skriftligen ange skälen härtill. I alla USA-hamnar, där behörigt maskinbefäl finns tillgängligt, skall avlösningsbefäl användas på lördagar samt sön- och helgdagar. Avlösningsbefäl skall dessutom användas på veckodagar mellan klockan 16 och 08. Semester utgår med fem dagar för varje period av 30 dagars anställning. Enligt tillägg till avtalet skall semestern successivt öka för att i juni 1971 uppgå till tio dagar för varje period om 30 dagars anställning. Efter semes-

terns slut skall den anställde, när så är möjligt, återgå till fartyget eller till annat fartyg i samma rederi med behållande av sin ställning. En anställd kan i stället för att utta hel eller delvis semester erhålla kontant semesterersättning och kvarstå i tjänsten. Detta får emellertid endast ske efter maskinbefälsförbundets skriftliga medgivande. Om fri hemresa gäller följande. När fartygets resa avslutas i annan hamn än anställningshamn, utgår fri resa med underhåll till den sistnämnda hamnen samt lön under restiden. Anställningshamn är den USA-hamn där anställningen tillträds. När ett maskinbefäl förflyttats från ett fartyg till ett annat under anställningstiden, utgår bestämd lön under resan och ersättning för utgifter. Upphör anställningen i annan hamn än anställningshamn på grund av sjukdom eller skada, som kräver vård, skall lön samt fri resa med underhåll utgå till anställningshamnen. Vid fartygets förlisning, försäljning eller när anställningen sägs upp utan sjömannens förvållande, utgår fri resa med underhåll till anställningshamn och lön under restiden. Vid fartygets förolyckande utgår ersättning med högst \$500 för förlust av kläder och andra ägodelar. Maskinbefäl är berättigat till första klass flygresa där sådan är möjlig.

För fartygsbefälet gällande kollektivavtal innehåller i huvudsak liknande bestämmelser.

### 3.8 Israel

En israelisk sjölag har utarbetats och lagts fram för den lagstiftande församlingen men är inte färdigbehandlad där. Lagförslaget anger minimivillkoren för anställning. Detta skall kompletteras genom kollektivavtal, som anger de aktuella villkoren. Bland gällande sociala förmåner kan nämnas sjömanspension. I avgifter till denna bidrar sjömannen med 5 % och redaren med 11 % av sjömannens lön. Pension utgår också vid invaliditet förorsakad av sjukdom eller skada under yrkesarbete. Vid dödsfall tillfaller pensionsbeloppet de efterlevande. Under semester utgår lön från redaren. Semester tiden varierar mellan två veckor och 30

dagar beroende på hur länge sjömannen varit i yrket. Lön utgår under sjukledighet upp till sex månader för manskap och nio månader för befäl. Behovet av ledighet skall vara tillstyrkt av sjömansläkare. Arbetstiden per vecka är 45 timmar vid tjänstgöring i hamn och 47 timmar till sjöss.

### 3.9 Konventioner

Alltsedan Sverige år 1919 inträdde som medlem i ILO har åtskilliga konventioner ratificerats rörande sjöfolkets arbetsförhållanden och därtill anslutande ämnen. En förteckning över konventionerna intas i bilaga 3.

Skäl att f. n. ratificera ytterligare konventioner föreligger ej.

Det framlagda förslaget synes förenligt med de åtaganden Sverige gjort genom ratificeringarna. Endast beträffande konventionen nr 8 angående ersättning vid fall av fartygs förolyckande kan föreligga någon tveksamhet, se under 4.5.

Under 9.12 redogörs för slopandet av bestämmelsen om hämtning av sjöman genom polismyndighets försorg, vilken regel tidigare utsatts för kritik från ILO:s sida.

Likaledes har från ILO ifrågasatts bestämmelsen i 77 § första stycket SjmL om ansvar för den som sätter sig upp mot befälhavaren m. fl. och vägrar honom lydnad. Där omständigheterna befins vara synnerligen försvårande kan dömas till frihetsstraff. Detta stadgande skulle stå i strid mot den av Sverige ratificerade konventionen nr 105 angående avskaffande av tvångsarbete. Konventionen stadgar att medlemsstat skall förbinda sig att avskaffa och ej i någon form anlita tvångsarbete såsom arbetsdisciplinär åtgärd (Artikel 1 c) eller såsom straff för deltagande i strejk (Artikel 1 d).

Som framgår av 40 § i förslaget, se 10.3, föreslår kommittén, att sjömans lydnadspflicht behålls. Likaså anses också i fortsättningen erforderligt med en regel som beivrar bristande hörsamhet. En sådan upptas i 55 §, se 10.4. Kravet för att ohörsamheten skall vara straffbar har skärpts såtillvida, att ansvar endast kan uppkomma, om den åsido-

sätta ordern eller föreskriften har betydelse för fartygets, ombordvarandes eller lastens säkerhet.

I propositionen med förslag till antagande av konventionen nr 105, prop. 1958 nr 46, uttalade föredragande departementschefen, att det i Sverige inte förekommer tvångsarbete i någon av de former som anges i konventionen. Kommittéförslaget rubbar inte grunden för detta uttalande.

## 4 Inledning med allmänna synpunkter på utformningen av ny sjömanslag

### 4.1 Huvuddragen av innehållet i sjömanslagen

Nuvarande SjmL innehåller regler om befälhavarens och besättningens tjänsteavtal. Vidare upptas bestämmelser om skeppstjänsten och arbetsledningen samt om de tvåångmedel som finns för befälets utövande och ordningens upprätthållande. Slutligen behandlas även ansvar för vissa speciella brott, som kan begås under anställningen ombord samt ges regler om laga domstol och rättegångsförfarandet i mål, som skall bedömas enligt lagen.

Lagens tjänsteavtalsbestämmelser innehåller de väsentligaste reglerna om sjöfolkets rättigheter och skyldigheter i tjänsten. Där behandlas bl. a. frågor om tjänsteavtalets ingående och upphörande såväl efter sedvanlig uppsägning från någondera parten som vid förtida uppsägning, om lönen, om sjömannens rätt till fria hemresor, sjukvård och begravning. SjmL är sålunda den centrala sociala författningen för dem som är anställda ombord på fartyg.

### 4.2 Kollektivavtalens och de fackliga organisationernas betydelse

Vid sidan av SjmL:s tjänsteavtalsbestämmelser spelar numera kollektivavtalen mellan redarnas och de ombordanställdas fackliga organisationer en avgörande roll. Dessa avtal liksom andra särskilda överenskommel-

ser mellan parterna innehåller regler, som i stor utsträckning bygger vidare på och kompletterar SjmL:s reglering. Betydsefulla frågor avgörs numera i allt flera hänseenden med stöd av kollektivavtalen och bestämmelserna i lagen har kommit att få mindre praktisk användning. Därjämte förekommer att viktiga frågor bestäms i enskilda tjänsteavtal särskilt när det gäller det högre befälet. Organisationstillhörigheten på såväl arbetsgivar- som arbetstagsidan är hög. Till Sveriges redareförening är anslutna redare som företrädesvis har större fartyg medan de mindre fartygens redare i stor utsträckning är medlemmar i Rederiföreningen för mindre fartyg. Dessa föreningar omfattar tillsammans i huvudsak den svenska handelsflottans redare. Befälsorganisationerna representerar i genomsnitt omkring 95 % av fartygs- och maskinfälet samt telegrafisterna och befattningshavarna i befälsställning inom ekonomiavdelningen. Bland den övriga besättningen uppgår organisationstillhörigheten till cirka 90 % av de anställda. Här förekommer rätt stora variationer beroende på flera faktorer såsom fartygets storlek, de anställdas nationalitet m. m.

I detta sammanhang har kommittén närmare diskuterat den trafik huvudsakligen i *Fjärran Östern*, där vissa svenska rederier har fartyg, som – frånsett högre befäl – är bemannade med arbetskraft, huvudsakligen kineser som ej tillhör svensk arbetstagar-

organisation. Företrädarna i kommittén för de ombordsanställdas organisationer har skarpt kritiserat dessa förhållanden och understrukit intresset av att anställningsförhållandena ombord på dessa fartyg blir reglerade enligt svenska kollektivavtal. Med hänsyn bl. a. till att frågan om Fjärran Östertrafiken har betydande internationell räckvidd – ett antal stora sjöfartsländer ssyselsätter i denna trafik ansevärt tonnage med anställda utanför gängse kollektivavtal – har kommittén inte funnit sig kunna ta upp denna fråga till närmare granskning inom ramen för det givna utredningsuppdraget.

De anställdas organisationer har med tiden fått allt större inflytande vid lösandet av frågor, som sammanhänger med tjänsteavtalet, och vid biläggandet av därav uppkomna tvister.

#### 4.3 Ekonomiska och tekniska förändringar på sjöfartsområdet

Tendensen inom den svenska rederinäringsen har liksom inom andra näringsgrenar inom landet varit koncentration av företagen till större enheter. Avgörande betydelse för denna utveckling har varit de ekonomiska faktorerna, särskilt konkurrensen inom detta område med utländska rederier. Utvecklingen har gått från smårederier med ett eller ett par fartyg till stora rederierörelser med ett flertal fartyg i drift. Företag har gått samman i koncerner, som förfogar över åtskilliga fartyg av olika typer och storlekar. I vissa fall har flera rederier gått samman när det gäller avgränsade delar av rederierörelsen för att på så sätt effektivt kunna utnyttja tekniska hjälpmedel, serviceföretag o. d. Den beskrivna omvandlingen har under senaste tid tenderat att alltmera påskyndas. Den tekniska utvecklingen på fartygsområdet och beträffande lasthanteringen tvingar fram nyinvesteringar, som är synnerligen kapitalkrävande, och där som regel det stora företaget har bättre förutsättningar att klara sig i konkurrensen.

Inom dessa storföretag sköts administrationen av fartygen, last- och underhållsfrå-

Tabell A. Fartyg över 75 000 ton dödvikt och däröver i handelsflottan

År	Antal
1964	—
1965	1
1966	4
1967	7
1968	10
1969	18

gor på ett helt annat sätt än tidigare från land. Vad gäller personalfrågor kan dessa skötas rationellare och mera överskådligt från redarens kontor. Omdisponering av de anställda, entlediganden och nyanställning sker i stor utsträckning från land, varvid befälhavaren och övriga ombordanställda har att följa direktiv från rederikontoret.

Som nämnts har utvecklingen inom det tekniska området under senaste tid gått mycket snabbt. Dominerande tendens inom utvecklingen är större fartygsenheter, specialfartyg, fartygens högre fart och långt driven automation genom tekniska hjälpmedel på det enskilda fartyget. Transportkapaciteten per enhet ökar. Den mest iögonfallande storleksökningen av fartygsenheterna gäller tanktonnaget, där svenskägda fartyg över 200 000 ton dödvikt redan är i drift. Vid utgången av år 1964 fanns inget fartyg över 75 000 ton dödvikt. Utvecklingen framgår av tabell A.

Inom svensk varvsindustri planerar man för ytterligare ökade fartygsdimensioner. Uppgifter om beställda tankfartyg för samtliga länders handelsflottor visar, att om fyra år mer än 200 tankfartyg över 200 000 ton dödvikt kommer att vara i trafik. Ur teknisk synpunkt synes knappast någon skönjbar gräns finnas för tankfartygens storlektstillväxt. Gränserna betingas av ekonomiska skäl och möjligheterna att anordna hamnar med erforderligt djup. Tankfartyg över 300 000 ton dödvikt får ett djupgående inte långt från 30 meter, vilket inom överskådlig tid kommer att begränsa trafiken med sådana fartyg till enstaka hamnar.

Som illustration till utvecklingen kan nämnas att ett svenskt rederi år 1960 hade åtta tankfartyg om sammanlagt 218 000 ton

**Tabell B. Handelsflottans omfattning vid slutet av åren 1960–1969. Fartyg om 100 ton brutto och däröver.**

År	Antal	1 000 ton brutto
1960	1.125	3.825
1961	1.086	3.955
1962	1.073	4.139
1963	1.001	4.095
1964	943	4.136
1965	900	4.117
1966	872	4.454
1967	833	4.561
1968	819	4.746
1969	801	4.752

dödvikt. År 1967 hade samma rederi elva fartyg om 740 000 ton dödvikt i drift samt ytterligare två stycken beställda om 312 000 ton; en ökning av genomsnittet från 27 500 ton till över 80 000 ton. Den 1 november 1969 hade rederiet 18 tankfartyg om tillhoppa 1 017 800 ton dödvikt och i beställning ytterligare tankfartyg på sammanlagt ca 550 000 ton dödvikt. Utvecklingen mot större fartygsenheter är genomgående för hela den svenska handelsflottan. För närvarande pågår en kraftig försäljning till utlandet av främst tank- och linjefartyg byggda under 1940–1950-talen, vilka fartyg ersätts av färre men betydligt större nybyggen. Se tabell B.

Specialiseringen av fartygstyperna betingas likaledes av ekonomiska orsaker. Under senare år har tillkommit t. ex. tankfartyg för gas- och kemikalietransporter, kylfartyg, roll on roll off-fartyg, containerfartyg, nya kryssnings- och passagerarfartyg, fartyg för kombinerade passagerar-, bil- och tågtransporter samt stora bulkfartyg för malm- och spannmålstransporter. Dessa fartyg har inte bara högre fart än tidigare typer. Lasthanteringen i hamnarna sker väsentligt snabbare. Liggetiden i hamn tenderar att bli allt kortare för samtliga fartygstyper.

Förändringarna ombord på fartygen har skett i takt med utvecklingen av fartygstyperna. Tekniska hjälpmedel har tillförts i stigande grad. Automationen har kommit långt exempelvis i vad gäller förtöjning, lasthantering och framdrivningsmaskineriet. I maskin centraliseras numera omställning

och kontroll till en manöverpulpet, varifrån all övervakning av huvud- och hjälpmaskineri samt pumpar och ventiler kan ske. Rapportskrivandet förenklas genom tekniska hjälpmedel. Underhållet kan likaledes förenklas genom standardlager i förråd ombord. Ett antal moderna fartyg seglar med periodiskt vaktfritt maskinrum under 16 av dygnets timmar. Även provianthållningen ombord kan rationaliseras genom central administration och bättre rekvisitionsförfarande. I vissa farter inskränks underhålls- och reparationsarbeten på fartygen för de ombordanställda och förläggs till hamnuppehållen, där de utförs av personal från land.

Utvecklingen går emellertid vidare. Som exempel kan nämnas automatisering med hjälp av datamaskin. I ett fartyg som tillförts handelsflottan under hösten 1969 har installerats en dator, s. k. centralkalkylator.

#### 4.4 Synpunkter på ny lagstiftning

De förändringar på det ekonomiska och tekniska området som sålunda pågår är av vital betydelse för konkurrenskraften hos svensk sjöfart gentemot utlandet. Endast om vår rederinäring förmår att följa med och aktivt medverka i utvecklingen, kan den räkna med fortsatt lönsamhet. För kommittén står det klart, att personalrekryteringen till handelsflottan är en central faktor vid bedömningen av rederinäringens utsikter för framtiden. Svårigheterna att på såväl befäls- som manskapssidan anställa kvalificerat folk utgör sedan lång tid ett besvärande hinder i näringen. Inte minst den långt drivna rationalisering som kommer att prägla skeppsfarten ställer särskilda krav på utbildning och erfarenhet hos de ombordanställda. I praktiken betyder detta i första hand att den nuvarande bristen på behörigt befäl samt på kunnigt och erfaret manskap måste avhjälpas. Den komplicerade tekniken ombord kräver grundligare utbildning för de ombordanställda delvis för specialuppgifter. Samtidigt är att vänta att den nautiska och tekniska utvecklingen kommer att rubba de traditionella förutsätt-

ningarna för befälsutbildningen och ställa denna inför nya perspektiv.

Man bör ställa det kravet på den författningsmässiga regleringen av tjänsten ombord i fartygen, att den tar hänsyn till de nya förhållanden som redan börjat sätta sin prägel på sjöfartsnäringen och kommer att dominera i framtiden.

Vid tidigare revisioner av dessa regler har man utgått från den uppfattningen, att lagstiftningen angående sjöfolkets tjänsteförhållanden inte skall avvika från de landanställdas arbetsrättsliga villkor mer än som är oundgängligen nödvändigt och påkallat av sjöfartens speciella förhållanden. Det oaktat har lagstiftningen hitintills kommit att i hög grad präglas av en detaljmässig reglering, som bundit arbetsgivare och arbetstagare såväl på det tjänsteavtalsrättsliga området som när det gäller ansvarsfördelningen vid fullgörandet av skeppsarbetet. Såsom kommittén kommer att utveckla i det följande står lagen i väsentliga stycken i strid med den utveckling som detta yrkesområde undergår och den är ägnad att konservera förhållanden, som motverkar en önskvärd förbättring av arbetssituationen ombord. Här skall inledningsvis tas upp några principiella frågor av betydelse för revisionsarbetet.

Organisationsförhållandena ger skäl för påståendet att kollektivavtalets reglering numera täcker praktiskt taget hela arbetsmarknaden till sjöss. Utanför organisationerna står på befälssidan i huvudsak endast anställda i smårederier av familjekaraktär samt personer med så kort anställningstid, att de ej hunnit bli medlemmar. Inom manskapskategorien gäller undantagen i första hand utläningar och anställda med tillfällig tjänst i svenska fartyg. Även för dessa grupper har i praktiken de kollektivt bestämda anställningsvillkoren normativ betydelse. Det kan enligt kommitténs mening under sådana förhållanden inte längre vara motiverat att i sjömanslagen uppta regler, som numera saknar självständig funktion och ofta medför att samma fråga regleras parallellt i lagen och kollektivavtalen. Kommittén syftar här bl. a. på nuvarande reg-

ler om uppsägningstid samt beräkning och betalning av lön. Den nuvarande ordningen, där frågor härom funnit sin reglering både i kollektivavtalen och i lagen, medför svåröverskådlighet. Dessa och liknande ämnen låter sig också enklare reglera i avtalets form, som möjliggör smidig jämkning av bestämmelserna när parterna är överens därom. Kommittén har därför strävat efter att ur lägen utmönstra bestämmelser som, enligt de principer som följs på det allmänna arbetsrättsliga området, brukar upptas i kollektivavtalen.

Vid överföring av i och för sig viktiga bestämmelser av skyddskaraktär uppkommer frågan om vad som händer arbetstagare vid s. k. avtalslöst tillstånd. Kollektivavtal ingås vanligen för viss giltighetstid med bestämd uppsägningstid. Sker ej uppsägning brukar det prolongeras ett år i sänder. Löper kollektivavtalet ut utan att ersättas av nytt och fortgår likväl arbetet, uppstår ett avtalslöst tillstånd. Det personliga avtal, som träffats med arbetstagaren och som i större eller mindre utsträckning bygger på kollektivavtalet, blir i sådana fall ganska innehållslöst. Tomrummet anses emellertid, när annat ej överenskommit, fyllas av det utlupna kollektivavtalets villkor. Denna regel har utbildats på arbetsmarknaden och har numera accepterats av rättsskipningen (se NJA 1958 sid. 196 och 1959 sid. 562).

Av vikt i detta sammanhang är också den betydelse kollektivavtalet anses få för oorganiserad arbetskraft eller arbetstagare tillhörande annan organisation. Sådan anställd kan inte på kollektivavtalet grunda rätt till lön och andra förmåner, i varje fall inte vid AD, men arbetsgivaren anses skyldig att inte tillämpa sämre villkor än de i avtalet föreskrivna. Regeln har fastslagits av AD på grundval av facklig praxis som en utfyllande dispositiv rättsregel (se t. ex. AD 1944 nr 37 och 1966 nr 2). Kollektivavtalet intolkas i dessa fall i det personliga avtalet och ger därmed innehåll åt detta, både såvitt avser rättigheter och skyldigheter. Kollektivavtalet kan anses representera bruket vid företaget eller inom näringen. (Se t. ex. NJA 1954 sid. 230, kollektivavtals uppsäg-

ningsbestämmelser ansågs ge uttryck för en rättssedvänja, 1963 sid. 331 angående uppsägningstid vid konkurs bestämd enligt kollektivavtal och 1968 sid. 570 om bestämmande av sjuklön i anställningsförhållande mellan oorganiserad arbetsgivare och organiserad tjänsteman.) Rättstvister faller inom allmän domstols kompetensområde och ej inom AD:s. Den allmänna domstolen har dels att fastställa, om åberopade kollektivavtalsbestämmelser skall anses utgöra innehåll i den oorganiserades personliga avtal, och dels att avgöra, hur kollektivavtalet skall tolkas. (Se NJA 1948 sid. 1.)

Att helt överlämna den tjänsterättsliga regleringen till kollektivavtalen synes inte förligt. De speciella förhållanden, som särskilt inom den utrikes farten präglar sjömansyrket, gör det motiverat att i lagen uppta bestämmelser, som ger ett socialt grundskydd. Kommittén har utformat sitt förslag med denna principiella utgångspunkt.

SjmL bygger på grundtanken att sjömannen anställs endast för tjänst på bestämt fartyg. Anställningen förutsätts börja i och med att arbetstagaren tillträder tjänst på detta fartyg och upphöra när han frånträder tjänsten där. I de fall mönstringsförordningens bestämmelser är tillämpliga, motsvarar anställningstiden i huvudsak den tid under vilken arbetstagaren är påmönstrad fartyget. Denna grundkonstruktion i lagstiftningen kommer tydligt till uttryck i en rad paragrafer i nuvarande lag. Som exempel kan nämnas 18 § om beräkning av lön samt 6 och 41 §§, enligt vilka båda lagrum befälhavarens och besättningens tjänsteavtal upphör, i fall fartyget går förlorat, såvida ej annat avtalats. Lagens 40 §, som är ett annat uttryck för sjömannens bundenhet till bestämt fartyg, förutsätter att den ombordanställda följer fartyget, när detta övergår till ny ägare och stadgar rätt för sjömannen att bl. a. erhålla entledigande i sådana fall.

Denna uppbyggnad av tjänsteavtalet var försvarlig i en tid, när kommunikationerna mellan arbetsgivaren - redaren och arbetsplatsen - fartygsledningen var bristfälli-

ga och fartygen på annat sätt än nu utgjorde ekonomiska enheter som förvaltades självständigt. Mot bakgrunden av dessa förhållanden skall också ses, att befälhavaren i lagen skjutits fram i redarens ställe som arbetsgivarpart i förhållande till övriga ombordanställda.

För befälhavare och det övriga högre befälet har i praktiken sedan gammalt tillämpats en från lagens nyssnämnda grundkonstruktion avvikande ordning. Mellan redaren och dessa befattningshavare träffas nämligen i regel avtal om anställning i rederiets tjänst utan att anställningen är bunden vid bestämt fartyg. För dessa personalkategorier bryts alltså ej anställningsförhållandet vid avmönstring utan följer det mönster som tillämpas allmänt på arbetsmarknaden till lands; anställningen består även om den faktiska tjänsten ombord på bestämt fartyg upphör och tjänsteavtalet med redaren hävs först efter uppsägning. Denna ordning överensstämmer emellertid inte med SjmL:s presumtion för fartygsanställning.

Införandet av s. k. rederianställning i kollektivavtalen mellan redareföreningen och sjöfolksförbundet angående löne- och arbetsförhållanden för däck- och maskinpersonal samt för kökspersonal är ett första steg i en utveckling mot stabilare anställningsförhållanden inom sjöfarten. Rederianställning kan vinnas hos rederi, rederikoncern eller grupp av rederier. Den omfattar endast befattningshavare med viss längre, väl vitsordad sjötjänst. För att denna anställningsform skall föreligga erfordras överenskommelse i varje enskilt fall mellan arbetsgivaren och den anställde. Rederianställningen innebär, att den anställde under hela sin tjänstetid åtnjuter lön enligt gällande avtal, oavsett om vederbörande är påmönstrad eller ej. Rederiet har rätt att förflytta honom från ett fartyg till ett annat inom rörelsen och att även under väntetid beordra honom till tjänstgöring i land. Enligt kollektivavtal för anställda, som tjänstgör på passagerarfartyg, får förflyttning från ett trafikområde till annat inte ske utan den anställdes sam-

tycke. Avmönstring i samband med förflyttning eller ledighet skall kunna ske utan hinder av SjmL:s och avtalens bestämmelser om uppsägningstid och plats för avmönstring. Uppsägningstiden är vid rederianställning 30 dagar. Den anställde kan också ha kortare kvalifikationstid för fri resa till hemorten än andra av manskapsgrad.

Som kommittén i det tidigare framhållit är den nuvarande bemanningssituationen med korttidsseglare som dominerande inslag vid rekryteringen av manskap ett allvarligt hot mot utvecklingen av sjöfarten som näringsgren. Det stora inslaget utläningar medför även problem, som inte får underskattas, se tabell 0 under 10.2.4. Undermålig rekrytering bland manskapet motverkar den tekniska rationalisering som är nödvändig. Rekryteringssvårigheterna är också ägnade att störa arbetstrivseln i stort på fartygen och minskar på det sättet attraktionen hos fartygen som arbetsplatser. Kommittén vill därför understryka vikten av att varje åtgärd vidtas som främjar en förbättrad rekrytering till sjömansyrket. På lagstiftningssidan har sjömanslagen central betydelse för dessa frågor och kommittén fäster särskild vikt vid att lagen utformas så, att föräldrade element utrensas och lagen lämnar vägen fri för den utveckling som börjat och siktar till principiellt samma anställningstrygghet för sjömän som för landanställda.

Även med detta mål i sikte är kommittén medveten om att sjömansyrket under överskådlig tid kommer att utövas av en större eller mindre del, för vilka yrket är ett genomgångsyrke. Den tolerabla proportionen av sådana korttidsseglare får bestämmas av karaktären av de arbetsuppgifter, som skall utföras på fartygen. Ju längre den tekniska utvecklingen och specialiseringen drivs, i desto mindre grad kommer bemanningen att tåla inslag av befattningshavare med tillfällig anställning, utan utbildning och erfarenhet i yrket. Omvänt kan sägas att en måttlig procent tillfälliga yrkesutövare inom sjöfolket i dagens läge underlättar för rederinäringen att utan störande konsekvenser för sysselsättningen

av den erfarna sjömansstammen kunna flexibelt följa skiftande konjunkturen och lämpa seglationens omfattning därefter.

Det är självfallet att en reviderad sjömanslag måste ta hänsyn till att sjöfarten även framgent kommer att rekrytera folk som endast tillfälligt gästspelar i sjömansyrket.

En anpassning av sjömanslagen till de krav, som kommittén här uppställt, kan tänkas ske genom att de paragrafer i lagen som ställer sig hindrande för en fastare anknytning av den anställde till redaren eller som inte stämmer överens härmed förses med erforderliga reservationer och tillägg, som medger tillämpning av lagen även på en sådan anställningsform. Härigenom skulle lagen uttryckligen ge regler såväl för avtal där anställningen är bunden till bestämt fartyg som för avtal, vilka fastare knyter den anställde till rederiet.

Kommittén har emellertid sett bestämda nackdelar förbundna med att i lagen behålla den grundläggande presumtionen att den ombordanställda är bunden enbart till anställning på bestämt fartyg. En sådan uppbyggnad av lagen är ägnad att konservera de anställningsförhållanden, som kommittén kritiserat ovan. Även om undantagsregler eller särbestämmelser infördes för de fall där fastare knytning till rederiet förekommer, skulle lagen också i fortsättningen vara allmänt inriktad på att sjömannen arbetsrättsligt har sin huvudsakliga anknytning till fartyget och dess chef. Till detta kommer att en komplettering av sjömanslagen med speciella stadganden för ombordanställda med fastare anknytning till rederiet skulle ytterligare komplicera lagen. En revision som delar upp lagen i stadganden som är speciella för rederibundna sjömän och övriga regler som fortfarande bygger på presumtionen om fartygsbunden anställning erbjuder dessutom särskilda svårigheter, när det gäller att undanröja tvekan om de olika reglernas tillämplighet i enskilda fall.

Kommittén har därför efter närmare undersökning stannat för att låta en reviderad



sjömanslag helt grunda sig på det på arbetsmarknaden till lands gängse arbetsrättsliga betraktelsesättet, som innebär att arbetsgivare och arbetstagare står i ett omedelbart avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats endast utgör ett led i fullgörandet av anställningsvillkoren.

Därmed kommer den nuvarande legala förutsättningen att tjänsteavtalet anknyter till tjänst på bestämt fartyg att bortfalla och sjöfolkets tjänsterättsliga ställning på ett principiellt viktigt plan likställas med andra arbetstagares. De sociala och offentlighetsrättsliga motiv som talar för en tjänsterättslig reglering av sjömannens anställningsvillkor har sin giltighet vare sig anställningsavtalet, som nu är regel, begränsas att avse bestämt fartyg eller innefattar en fastare anknytning till redaren.

Den föreslagna omläggningen av sjömanslagen innebär att lagförslaget inte förutsätter att sjömannen anställs enbart för tjänstgöring på bestämt fartyg. I stället ges förslaget en förutsättningslös konstruktion, som överlämnar åt avtalsparterna att bestämma om avtalets bestånd skall begränsas till sådan tjänstgöring eller om anställningen skall få en fastare anknytning till redaren på det sättet, att sjömannen har skyldighet att tjänstgöra i det eller de redarens fartyg som denne anvisar honom. Hur tjänstgöringsskyldigheten vid denna fastare anknytning till redaren kommer att utformas blir en fråga som helt beror på det anställningsavtal som parterna träffat. Det är att räkna med att avtalen, i vart fall för den mera erfarna delen av sjöfolket, kommer att i stigande omfattning innebära en sådan anknytning till redaren, att anställningsförhållandet ej upphör i och med att sjömannen lämnar sin befattning på fartyget. Särskilt praktisk betydelse får detta i rederier med flera fartyg, där arbetskraften kan antas bli i större utsträckning rörlig mellan fartygen. Med de allt kortare kvalifikationstider för rätt till fri hemresa som blir gällande, blir systemet med avlösningpersonal till fartygen vanligare. Inom färjetrafiken på t. ex. Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Nederländerna

och Storbritannien tillämpas redan nu ett system där två besättningar tjänstgör i skift en-två veckor vardera.

Ett anställningsavtal som binder sjömannen fastare till rederiet kan som nämnts medföra skyldighet för honom att flytta över från ett av rederiets fartyg till ett annat. Sjömannen kan, t. ex. efter semester, placeras i ett annat fartyg där en befattning är ledig. I dessa fall kan uppkomma perioder, när sjömannen till lands avvaktar att tillträda den nya fartygsbefattningen. Enligt avtalet kan sjömannen under sådana förhållanden vara skyldig att fullgöra annat arbete för redaren än det som åligger honom ombord på fartyget, t. ex. tillfälligt kontors- eller servicearbete.

Hur den enskilde sjömannens anställning hos redaren skall utformas blir en fråga som helt beror på det anställningsavtal, som redaren träffat med sjömannen. Eftersom kollektivavtalen här spelar den centrala rollen innebär den blivande lagens konstruktion, att utvecklingen mot större anställningstrygghet överläts på arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna att bestämma över. Lagens regler föregriper inte denna utveckling men den binder ej heller i något avseende tänkesätten vid en gången tids traditioner. Den revision av sjömanslagens avsnitt om anställningsavtalet som kommittén sålunda förordar medför en betydande omarbetning av lagen, beroende på att den nuvarande grundsynen i så hög grad präglad lagens innehåll.

De synpunkter på sjömannens tjänsterättsliga ställning och arbetsförhållanden ombord som kommittén utvecklat återverkar självfallet på bedömningen av andra delar av sjömanslagen än som nu berörs. Det är kommitténs avsikt att närmare behandla detta i anslutning till de skilda avsnitten i lagförslaget.

#### 4.5 Internationellt samband

Sjöfartsnäringen är i hög grad betingad av den internationella konkurrensens villkor. Den internationella karaktären har varit en bidragande grund till att den författnings-

mässiga regleringen av förhållandet mellan redare och ombordanställda blivit till principerna rätt överensstämmande i de olika sjöfarande nationerna. Lagstiftningen såväl i de nordiska länderna som i andra närbelägna sjöfartsländer, såsom Belgien, Nederländerna, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland, framstår sålunda såsom starkt traditionsbunden och lagarnas reglering av anställningsförhållandet mellan redaren och den enskilde sjömannen utgår mer eller mindre uttalat från att anställningen är knuten till bestämt fartyg och begränsad i huvudsak till tjänstgöringen där. I flertalet lagar intar befälhavaren en tydlig partsställning i sjömannens anställningsförhållande.

Sjömanslagstiftningens innehåll i de under avdelning 3 undersökta länderna har delvis influerats av det internationella samarbetet främst på det sociala området. Resultatet härav kommer till uttryck i en rad konventioner som reglerar näringens förhållanden. Sverige har anslutit sig till ett flertal konventioner och rekommendationer av betydelse för utformningen av sjömanslagen. En översikt lämnas under 3.9 och i bilaga 3 till betänkandet.

Den principiella linje som kommittén vill förordna i en ny sjömanslag bryter mot den syn på sjömannens anställning som återspeglas såväl i motsvarande utländska lagstiftning som i de internationella konventionerna på det sjöfartssociala området.

#### 4.5.1 Nordisk rättslikhet

Såvitt kan bedömas när detta betänkande lämnas till tryck kommer av sjömanslagskommittéerna i de övriga nordiska länderna endast den finska att utforma sitt lagförslag enligt samma principer som den svenska kommittén.

De finska och svenska förslagen överensstämmer på praktiskt taget alla punkter av betydelse. I det finska förslaget upptas dock en del bestämmelser som mönstrats ur den svenska lagen för att överföras till kollektivavtalen, t. ex. frågor om lörens utbetalning och om uppsägningsfris-

ter. De danska och norska kommittéerna kan väntas i stort sett behålla den hittillsvarande grunduppläggnings av sjömanslagen. Redaktionellt söker man ansluta sig till de svenska och finska förslagen i fråga om kapitelindelning och paragraffföljd. I fråga om innehållet förekommer flera avvikelser. Motsvarighet till det svenska förslagets uppdelning av de ombordanställda i personer som har befattning ombord och sådana som ej har befattning saknas. Lika så saknas begreppet väntetid. I fråga om tillämpligheten med avseende på personer överensstämmer ej heller förslagen. Reglerna om uppsägningsort företer olikheter. Bestämmelserna om befälhavarens rätt att avskeda sjöman behålls i de danska och norska förslagen. Likaledes kvarstår oförändrat stadgandena om sjömans rätt till entledigande vid fartygets försäljning och om tjänsteförhållandets upphörande vid fartygets förolyckande. En viktig skillnad som uppstår som följd av den ändrade svenska och finska grunduppläggnings är möjligheten att återvända till fartyget efter semester eller annan ledighet. Skillnaderna mellan svensk lag och de övriga lagarna i fråga om de sociala reglernas tillämplighet på utläningar kommer att i huvudsak bestå i förslagen.

Nordisk lagstiftning rörande sjömannens arbetsförhållanden har under lång tid varit ensartad. Endast i detaljfrågor uppvisar de olika ländernas lagar skiljaktigheter. Inom sjömansyrket har Norden under många år varit en gemensam arbetsmarknad och det har varit en påtaglig fördel, att de arbetsrättsliga lagreglerna varit i stort sett desamma, oavsett i vilket lands handelsflotta sjömannen för tillfället tagit anställning. Denna rättsliga överensstämmelse mellan de nordiska länderna bryts i väsentliga avseenden, om de svenska och finska förslagen genomförs utan att motsvarande reform kommer till stånd för Danmarks och Norges del. De praktiska nackdelarna av att systemen skiljer sig åt skall inte förringas, främst torde olägenheterna komma att märkas på det administrativa planet, där det nordiska samarbetet

otvivelaktigt underlättats av rättslikheten. Inte minst det konsulära arbetet har haft fördel därav. Betydelsen av den principiella skillnaden i lagarnas uppbyggnad som kan komma att uppstå skall dock ej överdrivas.

I praktiken kommer de bestämmelser som reglerar det sociala minimiskyddet för sjömännen att även i fortsättningen överensstämma i allt väsentligt mellan de nordiska länderna. De sakliga skillnader som kommer att föreligga har huvudsakligen sin grund i skiljaktigheter i de olika ländernas kollektivavtalsregler. I detta hänseende har inte tillkommit något nytt, eftersom kollektivavtalen redan under gällande lag medfört skillnader i de nordiska sjömannens arbetsvillkor. Dessutom regleras tjänsteförhållandena i de olika länderna av författningar vid sidan av sjömanslagen, vilka inte varit föremål för de nordiska harmoniseringssträvandena. Som exempel kan hänvisas till den danska »loven om retsforholdet mellem arbejdsgivere og funktionærer», vars principer kan få betydelse för avtalsförhållandet mellan redaren och befälet, samt de norska bestämmelserna om särskilda skyddsföreskrifter för ungdom till sjöss. I Finland och Norge finns också särskild lagstiftning om anställnings- och arbetsförhållandena, vilken i princip ej är tillämplig på skeppsarbetet men som likväl får betydelse för utformningen av arbetsrättsliga föreskrifter. Vid bedömningen av dessa frågor är också att märka, att såväl det danska som det norska förslaget avser att ge utrymme för samma praktiska lösningar som det svensk-finska förslaget åsyftar i fråga om anställningsprincipen.

De betydande värden som kommittén tillmäter att en ny sjömanslag också till sin principiella uppbyggnad närmas den gängse arbetsrättsliga synen på förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare överväger klart de obestridliga nackdelar som ovan nämnts och kommittén har därför inte sett svårigheterna att nå nordisk rättsöverensstämmelse som något avgörande hinder mot sitt förslag.

Beträffande utomnordiska länder är det

känt att överväganden gjorts i Storbritannien i riktning mot att modernisera sjömanslagstiftningen, se 3.3. De synpunkter som framförts där ligger i linje med dem som lagts till grund för kommitténs arbete. Som framgår av den särskilda redovisningen av brittiska förhållanden upptar kollektivavtalen en anställningsform vars grundläggande princip har släktskap med det svenska förslaget.

Som framgår av det avsnitt om ILO-konventioner som intagits i bilaga 3 har Sverige ratificerat en rad konventioner på det sjömanssociala området. Flera av konventionerna upptar ämnen, som berör sjömannens anställningsavtal. I konventionstexterna utgår man därvid från den hittills gällande principen om anställningens bundenhet till bestämt fartyg. Den omläggning som förslaget innefattar siktar till att ge sjömannen säkrare anställningsförhållanden än det system nuvarande lag och konventionerna bygger på. Förslaget anses inte medföra någon djupare förändring av de allmänna förutsättningarna för Sveriges framtida deltagande i det internationella samarbetet på det sjömanssociala området.

Endast med avseende på konventionen nr 8 angående arbetslöshetsersättning vid fartygs förolyckande torde det kunna ifrågasättas om Sverige uppfyller konventionens villkor med kommitténs förslag. Enligt detta utgår hittillsvarande lagregler om sådan ersättning ur den kommande lagen, se bilaga 7. Det är emellertid avsikten att motsvarande bestämmelser skall inflyta i kollektivavtalen. Under förutsättning att så sker – och då konventionen inte uttryckligen kräver reglering i lag – torde kommitténs förslag knappast kunna sägas strida mot Sveriges förpliktelser enligt konventionen. Se vidare under 4.4 angående kollektivavtalets betydelse vid s.k. avtalslöst tillstånd och för oorganiserade arbetstagare.

### 5.1 Allmänt

I SjmL upptas i ett särskilt kapitel rubricerat »Om skeppstjänsten» bl. a. regler om arbetsledningen ombord på fartyg. Kapitlet innehåller för övrigt bestämmelser om allmänna skyldigheter i tjänsten, om tillträde av och utevaro från tjänsten, om medtagande av gods, om skeppsarbetet, kosten, hälsovårdsförhållandena och om tvångsmedel.

Kommittén tar i det följande upp reglerna om arbetsledningen ombord till särskild bedömning. Dessa bestämmelser innefattar i huvudsak en fördelning mellan olika personalkategorier inom arbetsledningen ombord av de arbetsledande funktionerna. I första hand tar bestämmelserna sikte på uppdelningen av arbetsuppgifterna mellan befälhavaren, styrmännen, maskinchefen, ekonomiföreståndaren och radiotelegrafisten. Med den snabba tekniska utvecklingen inom rederinäringen har frågor om arbetsfördelningen på fartygen fått ökad betydelse. Strävan efter större effektivitet har medfört, att uppmärksamhet i allt större grad ägnas åt att planera skeppsarbetet så ändamålsenligt som möjligt. Stor vikt fästs vid arbetsfördelningen mellan befattningshavarna i chefsställning. Vid övervägandena kring dessa frågor har bestämmelserna om arbetsfördelningen i SjmL i vissa stycken uppfattats som ett hinder för en praktiskt och driftsmässigt lämplig uppdelning av ansvarsområdena ombord. Det finns därför sär-

skild anledning att granska behovet i fortsättningen av lagbestämmelser av detta slag.

Nuvarande bestämmelser om arbetsledningen kan i stort ledas tillbaka till 1891 års sjölag. Tidigare fanns enbart regler om vad som hörde till styrmannens befattning. I 1891 års sjölag upptogs bestämmelser om såväl fartygsbefälet som maskinbefälet. 1922 års SjmL innebar en utfyllnad av reglerna, särskilt med avseende på maskinbefälet. Vid 1952 års lagrevision överfördes i princip bestämmelserna från 1922 års SjmL. Med hänsyn till det ofta både krävande och ansvarsfulla arbete som utförs av föreståndaren för fartygets ekonomiavdelning och av radiotelegrafisten ansågs då önskvärt att komplettera stadgandena om arbetsledning- en med föreskrifter om dessa befattningshavares åligganden och befogenheter.

Stadgandena i skeppstjänstkapitlet har här- efter kompletterats och delvis ersatts genom tillkomsten av 1965 års lag om säkerheten på fartyg (nr 719). I denna klagörs vad som från säkerhetssynpunkt åligger befäl och manskap och vem ansvaret åvilar för skilda arbetsuppgifter. Från SjmL har till säkerhetslagen överförts tidigare bestämmelser i 55 § andra och tredje styckena angående arbetarskyddsanordningar, i 58 § första stycket om ansvaret för kosten ombord samt i 59 § om ansvaret för hälsovården, bostäderna och renligheten på fartyget.

Bestämmelser som har betydelse för arbetsledningen ombord återfinns också i 1960

års kungörelse om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (nr 487, ändrad 1964 nr 15, 1966 nr 496 och 1969 nr 175). Där upptas regler om fordringar för behörighet att utöva befäl på handelsfartyg samt om antalet befäl och deras behörighet på fartyg av olika storlek och i olika fart.

SjöL:s fjärde kapitel innehåller ytterligare föreskrifter bl. a. om befälhavarens ansvar för de ombordvarandes, fartygets och lastens säkerhet samt om fartygets och lastens rätta handhavande. Där stadgas också om redarens ansvar för dessa frågor.

En starkt bidragande orsak till att bestämmelserna om de arbetsledande funktionerna tagits upp i SjmL är hänsynen till säkerheten ombord. Fasta normer för fördelningen av de huvudsakliga ansvarsområdena har ansetts nödvändiga för att säkerhetskravet skall tillgodoses. Den granskning som de enskilda stadgandena i det följande underkastas bör därför ske med särskilt beaktande av säkerhetsaspekten.

Det är ännu oklart hur de övriga nordiska kommittéerna kommer att ställa sig till bestämmelserna om arbetsledningen. För de danska och norska kommittéernas del är sannolikt att reglerna skall stå kvar.

Kommittén övergår härefter till att behandla de enskilda bestämmelserna om arbetsfördelningen ombord.

Avsnittet om arbetsledningen inleds med en bestämmelse i 44 § SjmL som uttrycker befälhavarens ställning som högsta myndighet ombord. Bestämmelsen tillkom med 1922 års SjmL och saknade motsvarighet i 1891 års sjölag. Som motiv för regeln framhölls att den skulle betona, »att det är befälhavaren som högsta myndigheten å fartyget tillkommer». Dessutom skulle stadgandet ge bestämmelserna om styrmans och maskinists tjänsteåligganden en närmare belysning och tillika lämplig begränsning. Det är tydligt att regeln om befälhavarens ställning är att se som ett led i det komplex av regler om arbetsledningen ombord som tillkom med 1922 års SjmL. Frågan om behållande av regeln blir därför i väsentlig grad beroende på vilken ställning man tar till övriga bestämmelser om arbetsledningen.

Kommittén tar därför först upp dessa och återkommer därefter till frågan om 44 §.

## 5.2 Styrmännen

I nuvarande 45 § första stycket upptas regler om styrmans skyldigheter och befogenheter i tjänsten. Det åligger honom särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och därtill hörande observationer och beräkningar. Han skall, där ej annat följer av 46 §, utöva uppsikt över manskapet och tillsyn över fartyget med tillbehör och utrustning. Vidare har han att utöva tillsyn över lastningen och lossningen samt tillse, att därvid förs nödig anteckning över godset. Slutligen åläggs styrman att övervaka stuvningen av last och proviant, i den mån annat inte följer av 47 §. I detta stycke hänvisas också till SjöL:s föreskrifter om styrmans skyldighet att föra skeppsdagbok.

I 45 § andra stycket åläggs den främste av de tillstådesvarande styrmännen att vid befälhavarens frånvaro eller vid förfall för honom under vissa förhållanden träffa avgörande, som inte kan tåla uppskov. I 44 § andra stycket upptas vidare skyldighet för den främste av styrmännen att, om befälhavaren avlider eller blir urståndsatt att föra fartyget eller överger tjänsten, träda i dennes ställe, till dess ny befälhavare förordnats.

Bestämmelser om ansvaret för den nautiska tjänsten, tillsynen av fartyget, lasthanteringen och stuvningen finns i SjöL och säkerhetslagen. Dessa bestämmelser syftar till att tillgodose de krav som sjösäkerheten uppställer och lägger det direkta ansvaret för nämnda arbetsuppgifter på befälhavaren. Enligt 58, 59 och 61 §§ SjöL åligger det sålunda befälhavaren bl. a. att innan resa anträds och under resan tillse och vaka över, att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, sörja för att det framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap samt att det är så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. I 9 kap. 7 och 8 §§ säkerhetslagen ges mera detalje-

rade föreskrifter om vad befälhavaren har att iaktta i säkerhetskänseende.

Av gällande bemanningsbestämmelser och sjöbefälskungörelsens kompetenskrav framgår för varje fartyg till vilket antal som styrmän skall finnas och den utbildning var och en skall ha. Det kan därför inte råda någon tvekan om att de uppgifter rörande navigering, lastning, lossning och stuvning som 45 § SjmL nämner huvudsakligen skall åvila styrmännen att närmast under befälhavaren ansvara för. De bestämmelser om ansvarsfördelningen som SjöL och säkerhetslagen upptar fordrar därför enligt kommitténs mening inte någon ytterligare författningsmässig komplettering från säkerhetssynpunkt.

Det kan visserligen ifrågasättas om det inte från andra synpunkter är så betydelsefullt att ha klara gränser mellan olika befälskategoriernas ansvar och befogenheter, att lagen bör innehålla bestämmelser härom. Därvid skall dock observeras, att stadgandena i 45 § inte längre är tidsenliga. De ger ej uttryck för det självständiga ansvar som i praktiken kommit att falla på styrmännen. Beträffande den primära uppgiften, navigeringen, begränsar sig numera styrmännens arbete inte till att »gå befälhavaren tillhanda». Den moderna utvecklingen har medfört, att befälhavaren i ökad utsträckning tvingas överlåta på styrman att självständigt svara för viktiga nautiska uppgifter. Ej heller i övrigt ger 45 § någon tillfredsställande beskrivning av styrmännens ansvarsområde. Detta bestäms i realiteten av andra faktorer, förutom gällande bemannings- och kompetensbestämmelser, av förhållandena på varje fartyg samt den delegering av uppgifter och ansvar som redaren och befälhavaren beslutar. Om 45 § sålunda i sin nuvarande redaktion inte ger någon korrekt bild av de uppgifter, som styrmännen handhar, kan paragrafen å andra sidan föranleda tvekan om befälhavarens juridiska möjlighet att avlasta sig ansvar för uppgifter som tillhör fartygets navigering. Det är uppenbart att befälhavaren bör ha denna möjlighet inom ramen för vad som är rimligt med hänsyn till vederbörande

styrmans utbildning och erfarenhet. I rättspraxis har styrmans självständiga ansvar också erkänts i samband med att domstol tagit ståndpunkt i frågor om det straffrättsliga ansvaret vid felnavigering. Även i andra avseenden kan bestämmelserna, genom att de speglar förhållanden, som hunnit förändras sedan bestämmelserna tillkom, vålla tvekan om deras rätta innebörd eller rentav uppfattas som ett hinder för ett rationellt anordnande av fartygsdriften. Som exempel kan nämnas utvecklingen beträffande lastning, stuvning och lossning, som redan nått ett stadium där i vissa fall förplanering sker i land av specialutbildad arbetskraft och styrmannens tillsynsskyldighet därför får ett ändrat innehåll. Lagstiftningen bör inte lägga hinder i vägen för redaren och befälhavaren att – så länge säkerhetsintresset ej åsidosätts – ordna lasthanteringen på ett sätt som svarar mot kravet på effektivitet.

Med hänsyn till det nu anförda är knappast tänkbart att överföra de föråldrade bestämmelserna i 45 § till ny lag. De angivna skälen talar närmast för att reglering i sjömanslagen av styrmännens åligganden är överflödig. Med hänsyn inte minst till behovet av flexibilitet i olika situationer bör därför styrmännens arbetsuppgifter – i den mån de inte följer av andra författningar än sjömanslagen – bestämmas i vanlig ordning genom tjänstgöringsföreskrifter från redaren eller befälhavaren.

Kommittén föreslår följaktligen att den nya lagen ej upptar någon motsvarighet till föreskrifterna i 45 § första stycket för styrman.

Reglerna i 44 § andra stycket och i 45 § andra stycket SjmL om styrmans skyldighet att överta befälet i händelse av befälhavarens död m. m. och att träffa avgöranden i brådskande frågor vid befälhavarens frånvaro eller vid förfall för honom sammanhänger med nuvarande reglering av högsta arbetsledningen ombord. Vid 1967 års revision av SjöL:s befälhavarkapitel ansågs frågan om vem som skall utöva befälhavarens befogenheter vid förfall för honom och i liknande situationer vara av sådan vikt för de intressen SjöL företräder, att bestämmel-

ser med detta syfte också gavs plats i SjöL (se 63 §). Med hänsyn härtill och till att kommittén slopar övriga föreskrifter om styrmans skyldigheter och befogenheter föreslås att också dessa stadganden utgår ur sjömanslagen.

### 5.3 Maskinchefen

I 46 § SjmL regleras maskinchefens ställning från arbetsledningssynpunkt. Till en början fastslås i första stycket att han leder och är ansvarig för maskintjänsten. I fortsättningen beskrivs det närmare innehållet i detta åliggande. Sålunda skall han särskilt sörja för driften, skötseln och underhållet av fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar ävensom av fartygsskrovet inom maskin- och pannrum med tillhörande utrymmen. Han skall ha tillsynen över drivmedels- och bränsleförråd samt andra maskinförnödenheter ävensom vid mottagandet kontrollera beskaftenheten och mängden därav. Han skall fördela åliggandena mellan maskinisterna och utöva uppsikt över maskinpersonalen samt hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäderna. Härjämte ges hänvisning till SjöL:s regler om maskindagboks förande. I andra stycket stadgas att maskinchefen skall underrätta befälhavaren om ofall inträffar eller fel förmärks inom de delar av fartyget för vilka maskinchefen svarar. Tredje stycket motsvarar 45 § andra stycket och ger ersättare för maskinchefen rätt att under vissa förhållanden fatta avgörande beslut.

Grunden till att dessa regler intagits i lagen får liksom beträffande 45 § i väsentlig grad anses vara säkerhetshänsyn. Vid tillkomsten av säkerhetslagen bedömdes, med hänsyn till den snabba utvecklingen inom den maskintekniska delen av skepparbetet, att det förelåg behov, särskilt från säkerhetssynpunkt, av att fastställa maskinchefens ansvarsområde. I enlighet härmed upptogs i säkerhetslagen 9 kap. 8 § sista stycket stadgande om, att maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanord-

ningar är klara till omedelbart bruk, att erforderliga förnödenheter för maskineriets drift finns ombord samt att han skall lämna befälhavaren uppgift om den mängd drivmedel för maskineriets drift som medförs.

Någon saklig skillnad mellan SjmL:s och säkerhetslagens utformning av maskinchefens ansvar föreligger enligt kommitténs uppfattning ej. Den i SjmL fastslagna befogenheten att fördela arbetsuppgifterna mellan maskinisterna och ha uppsikt över maskinpersonalen innefattas, även om den inte kommit till direkt uttryck i säkerhetslagen, också i den ställning maskinchefen har enligt sistnämnda lag. Hans straffrättsliga ansvar för de åligganden säkerhetslagen uppställer följer i första hand av bestämmelsen i 324 § SjöL, vari stadgas ansvar för den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss och därvid brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. Därjämte kan vid lindrigare försummelser ansvar utkrävas enligt de särskilda ansvarsbestämmelserna i säkerhetslagen.

Genom säkerhetslagens tillkomst har som ovan redovisats i lagstiftningen uppkommit en dubblering av bestämmelserna om maskinchefens arbetsuppgifter och ansvar. De säkerhetssynpunkter som tidigare särskilt motiverat SjmL:s innehåll i detta hänseende tillgodoses numera genom säkerhetslagen. Det primära innehållet i maskinchefens arbetsåliggande fastslås också genom det ansvar han har enligt denna lag. Vid dessa förhållanden finner kommittén det ej heller beträffande maskinchefen längre motiverat att i ny sjömanslag särskilt ange dennes arbetsuppgifter och ansvarsområde. Den nuvarande regeln om ersättare för maskinchefen synes också kunna undvaras. Det får nämligen förutsättas att det i regel finns föreskrifter om vem som vid förfall för maskinchefen ersätter denne. Skulle föreskrift i något fall ej ha lämnats, torde det följa utan vidare att det är den främste bland det vid tillfället tillgängliga maskinbefälet som har att i maskinchefens frånvaro ersätta honom i fråga om avgöranden som inte tål uppskov.

Det skall i detta sammanhang även framhållas att utvecklingen på det tekniska området framtvingar att maskinchefen i ökande omfattning överlåter på underställd personal och i första hand på förstemaskinisten att svara för olika arbetsuppgifter.

#### 5.4 Föreståndaren för ekonomiavdelningen

I 47 § SjmL regleras ekonomiföreståndarens arbetsuppgifter och ansvar. Han leder och är ansvarig för arbetet inom ekonomiavdelningen. Det åligger honom särskilt att övervaka stuvningen av proviant, att utöva tillsyn över provianten, att svara för tillagningen och serveringen av kosten samt att sörja för rengöringen av de utrymmen som befälhavaren bestämmer. Bestämmelserna tillkom som tidigare nämnts vid 1952 års lagrevision för att komplettera stadgandena om arbetsledningen.

Föreskrifterna i 47 § har karaktären av tjänstgöringsinstruktion. Denna innebörd av reglerna framgår klart av det förhållandet att lagbestämmelser saknas om skyldighet att anställa ekonomiföreståndare på fartyg. Från allmän säkerhetssynpunkt regleras ekonomitjänsten i SjöL och säkerhetslagen, där befälhavaren åläggs det yttersta ansvaret för proviant och kosthåll.

Ekonomiföreståndarens uppgifter kan under den tid som förflutit efter år 1952 ingalunda anses ha förlorat i betydelse. Tvärtom har tillkommit fartygstyper, bl. a. de stora kombinerade bil- och passagerarfartygen, för vilka ekonomitjänsten har alldeles särskild vikt. Det är också givet att ekonomiföreståndarens ansvarsfulla ställning i realiteten ej är beroende av bestämmelserna i 47 §, utan har sin grund i överväganden, som tar sikte på vad som från driftsynpunkt är rationellt och lämpligt. Därför kan de skäl som år 1952 motiverade att bestämmelser om ekonomiföreståndaren togs in i lagen numera knappast tillmätas avgörande betydelse. Med hänsyn härtill och till att erforderliga ansvarsbestämmelser om provianteringen och kosthållet ombord intagits i SjöL och säkerhetslagen saknas tillräckliga skäl för att i ny sjömanslag behålla bestäm-

melser om ekonomiföreståndarens ansvarsområde. Kommittén tar därför i förslaget ej upp någon motsvarighet till 47 §.

#### 5.5 Radiotelegrafisten

Radiotelegrafisten åligger enligt 48 § SjmL att särskilt förestå radiotjänsten. Inför befälhavaren är han ansvarig för driften, skötseln och underhållet av fartygets radiotelegrafinstallation. Uppstår fel i denna, skall han ofördröjligen underrätta befälhavaren. I paragrafen hänvisas vidare till vad som är särskilt stadgat i fråga om vakthållning vid radiotelegrafapparat och om förande av dagbok.

Föreskrifter om radiotelegrafinstallation och radiotelegrafistens åligganden upptas i 1960 års internationella konvention för betryggande av säkerheten för människoliv till sjöss samt i telestyrelsens i anslutning till denna konvention utfärdade instruktioner och reglementen.

I televerkets instruktion för svenska fartygsstationer finns bl. a. föreskrifter om de bestämmelser fartygsstationer har att följa, om journaler, dagböcker och andra handlingar som skall föras, om befälhavarens myndighet över stationen samt om expeditionen och för honom utfärdade certifikat.

I televerkets radioreglemente och tilläggsreglemente för radio finns ytterligare bestämmelser i dessa avseenden.

SjmL:s nuvarande bestämmelse tillkom år 1952. Tidigare fanns inte någon motsvarande reglering.

I det yttersta ansvar som befälhavaren har enligt SjöL och säkerhetslagen för fartyget ligger i nu förevarande hänseende enligt uttrycklig föreskrift i 6 kap. 1 § tredje stycket säkerhetslagen skyldighet att tillse, att fartyget under resa ej har mindre besättning än att erforderlig personal kan avdelas för teleanläggnings behöriga nyttjande, om fartyget enligt gällande föreskrifter skall vara utrustat med sådan anläggning. I det allmänna ansvaret för fartygets sjövärdighet får också med hänsyn till telegrafistens betydelse för säkerheten ombord anses ligga



skyldighet för befälhavaren att tillse att stationen fungerar tillfredsställande.

Enligt tidigare nämnda instruktioner och reglementen är tjänstgöringen vid stationen underställd den befälsmyndighet som utövas av befälhavaren på fartyget. Radiotelegrafistens behörighet och närmare åliggande framgår också av dessa föreskrifter.

Som ovan anförts anser kommittén det inte nödvändigt att i SjmL reglera ansvarsområdena för maskinchef, styrman eller ekonomiföreståndare. I konsekvens härmed och med hänsyn till vad som anförts om regleringen av teletjänsten i andra författningar kan inte längre de skäl som åberopats för att i nuvarande SjmL införa bestämmelser om radiotelegrafisten anses äga giltighet. Kommittén föreslår därför att bestämmelserna i 48 § slopas.

### 5.6 Befälhavaren

Genom tillkomsten av 1922 års SjmL skedde en uppdelning av bestämmelserna om befälhavaren på SjöL och SjmL. Uppdelningen kvarstår oförändrat och innebär, att SjmL innehåller stadganden om befälhavarens tjänsteavtal, befälsmyndighet och skyldigheter mot besättningen medan SjöL reglerar hans tjänsteplikter i övrigt, i första hand mot redare och lastägare. Frågan om ändring i denna uppdelning har därefter inte tagits upp. Genom säkerhetslagens tillkomst skedde ytterligare en fördelning av bestämmelserna om befälhavarens ansvar, nämligen i fråga om dem som berörde de säkerhetsmässiga kraven. Huvudstadgandena om sjösäkerheten behölls emellertid i SjöL, som också innehåller de grundläggande bestämmelserna om undersökningsförfarande och straff vid åsidosättande av dessa krav.

I fråga om befälhavarens ställning på fartyget innehåller SjöL:s fjärde kapitel bestämmelser om hans offentligt-rättsliga och privaträttsliga förpliktelser i förhållande till det allmänna, redaren, lastägaren och tredje man. Dessa bestämmelser, som är både sjötekniskt och kommersiellt betingade, utgår från förutsättningen, att befälhavaren bär det yttersta ansvaret och har högsta

myndighet ombord. Under förarbetena till de ändringar som år 1967 företogs i detta kapitel i SjöL gjorde departementschefen följande uttalande (prop. 1967 nr 145 sid. 66): »Även om befälhavaren med hänsyn till den tekniska utvecklingen inom sjöfarten i praktiken inte kan bära verkligt ansvar för enskildheter i all tjänst ombord, torde det varken från praktiska eller från allmänt sjörättsliga utgångspunkter vara motiverat att frångå den inom lagstiftningen i alla sjöfartsländer omfattade principen, att befälhavaren har det yttersta ansvaret ombord. På samma uppfattning vilar de övriga nordiska förslagen. Jag vill alltså inte förorda någon ändring i vad som nu gäller angående befälhavarens ställning.»

I det nämnda kapitlet i SjöL bestäms befälhavarens ansvar sålunda, att han enligt 58 § skall, innan resa anträds och under resan, tillse och vaka över, att fartyget är sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. I 59 och 61 §§ föreskrivs vidare bl. a., att befälhavaren skall sörja för att fartyget framförs och handhas på sätt som är förenligt med gott sjömanskap, att lastning och lossning försiggår samt att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet. Säkerhetslagen upptar en med 58 § SjöL motsvarande regel i 9 kap. 1 §. Därjämte föreskrivs i 7 § första stycket i detta kapitel att befälhavaren skall, innan resa anträds, skaffa sig den kännedom som erfordras för att han skall kunna fullgöra sina åligganden beträffande säkerheten på fartyget. I samma kapitel 8 § andra stycket uppräknas vad som särskilt åligger befälhavaren i säkerhetshänseende, när fartyget skall göras sjöklart. Där nämns bl. a. tillsynen över provianten, utrustningen för säkerheten ombord, manöver- och kontrollorganen, nedlastningen i förhållande till lastmärket, barlasten, lastens stuvning, skeppsluckornas tillslutning och skalkning samt övriga öppningars tillslutning på betryggande sätt.

Utöver vad nu sagts äger befälhavaren enligt SjöL i stor utsträckning legal fullmakt att företräda redaren och lastägaren. (Se bl. a. 64 och 65 §§.)

Principen att befälhavaren skall bära det yttersta ansvaret för skeppsarbetet och ha den högsta befälsmyndigheten ligger som framgår av det anförda till grund för såväl SjöL:s som säkerhetslagens regler. Principen kommer även till uttryck i andra författningar som närmare berör befälhavarens ställning, t. ex. i fråga om mönstring och reglering av arbetstiden. I kommitténs förslag kommer befälhavarens ställning som den för fartyget ytterst ansvarige bl. a. till uttryck i den självständiga befogenheten att på bestämda grunder skilja befattningshavare från hans befattning. Den i 44 § SjmL upptagna bestämmelsen om befälhavarens myndighet kan därför knappast tillmätas någon självständig betydelse. Den uttrycker en princip vars reella innehåll helt bestäms av de olika stadganden som i SjöL, sjömanslagen och i andra författningar reglerar befälhavarens ansvar. Det behöver ej utsägas att befälhavarens yttersta ansvar för fartyget med man och last är förenat med motsvarande befogenheter att föra befäl. Detta var också tydligen lagstiftarens ståndpunkt innan de detaljerade bestämmelserna om arbetsledningen infördes år 1922. I be-lysning härav finner kommittén naturligt, att bestämmelsen slopas i samband med att övriga stadganden om arbetsledningen utgår ur lagen. Härav torde också följa att bestämmelsen i paragrafens andra stycke om ersättare för befälhavaren bör slopas.

Till det nu anförda skall framhållas, att utvecklingen inom sjöfartsnäringen, inte minst på det tekniska området, framtvingar ett långtgående självständigt ansvar hos övriga befattningshavare i chefställning. Detta gäller såsom tidigare sagts framför allt den maskintekniska delen av arbetet. Förhållandet har också kommit till uttryck i säkerhetslagen. Vidare gäller i högre grad än förr att ansvaret för viktiga delar av skeppsarbetet måste anförtros befattningshavare, som är särskilt utbildade för uppgifterna. Dessa har att leda det ifrågavarande arbetet

och bör ha ett självständigt ansvar för att uppgifterna utförs tillfredsställande. Denna utveckling står ej i strid med grundsynen att befälhavaren har det yttersta ansvaret för fartyget.

Det självständiga ansvar som t. ex. genom arbetsinstruktioner tillagts en befattningshavare innebär, att befälhavaren i normala fall ej har anledning att befatta sig med de frågor som kommer upp till bedömning. Detta får i sin tur betydelse vid prövningen av befälhavarens straffrättsliga ställning om ett fel skulle bli begånget.

### 5.7 Övrigt angående skeppsarbetet

Flera av de övriga bestämmelser som i SjmL intas i skeppstjänstkapitlet bör kunna undvaras i ny sjömanslag. Andra är i behov av att moderniseras. Kommittén redogör härför i specialmotiveringen till de särskilda paragraferna i kapitlet om skeppsarbetet (se 10.3).

### 6.1 Erfarenheter av disciplinbotssystemet

Det finns skäl att till en början framhålla, att man inte får överdriva disciplinproblemen ombord på de svenska fartygen och framför allt inte låta förleda sig till generella bedömningar utifrån enstaka fall. Svenskt sjöfolk förtjänar ett högt betyg och det må räcka med att hänvisa till den utveckling som vår handelsjöfart undergått under senare tid för att ge belägg för påståendet. Vad nu sagts skall emellertid inte få skylta över att trivseln och arbetsandan på en del fartyg allvarligt störs av enstaka anställda, som saknar tillräcklig ansvarskänsla och gör sig skyldiga till förseelser och försummelse av olika slag. Även om de felande ej är så många till antalet, räcker det med att en eller ett par misskötsamma kommit att anställas i ett fartyg, för att övriga anställda i olika grader skall få onormalt ökad arbetsbörda och åsamkas allvarliga besvärligheter. Det är dessa förhållanden, som kommittén i det följande åsyftar med uttrycket disciplinproblem och liknande.

Till viss del kan disciplinsvårigheterna skrivas på de pressande arbetsförhållandenas konto. Skapas bättre möjligheter till rekreation, t. ex. genom ökad tillämpning av systemet med besättningsavlösning, kommer detta otvivelaktigt att i många fall undanröja en vanlig orsak till disciplinbesvär nämligen olovligt undanhållande från ar-

betet, s. k. driftning. Fall av bristande ansvarskänsla och arbetsmoral har också ett tydligt samband med de relativt lösliga anställningsförhållanden som för närvarande präglar sjömansyrket. De förslag som kommittén framlägger i syfte att ge sjömännen en fastare anknytning till redaren är därför i hög grad ägnade att stärka det ömsesidiga ansvarsmedvetandet och förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare. De nuvarande förhållandena medverkar till att sjömansyrket utövas av alltför många som varken har för avsikt att utbilda sig för eller ägna sig åt yrket. Att det inom denna grupp finns personer, som inte känner tillräckligt ansvar för arbetsuppgifterna är knappast ägnat att förvåna. Söker man orsakerna till de rådande bristerna i arbetsdisciplinen, kan man inte gå förbi sysselsättningen av utländsk arbetskraft inom handelsflottan. Ombord på de svenska fartygen i utrikesfart arbetar ett stort antal utlänningar, vilka har lång tid i svensk tjänst bakom sig och utgör ett värdefullt tillskott till den svenska arbetskraft som sysselsätts till sjöss. Men svårigheterna att rekrytera dugligt sjöfolk har också lett till, att fartygsbesättningarna fått ett inslag av utlänningar, vilka tagit anställningen endast för tillfällig tjänstgöring och som många gånger bl. a. på grund av språksvårigheter inte får naturlig samhörighet med den arbetsmiljö som möter dem ombord i ett svenskt fartyg. Kommittén

vill med det sagda understryka betydelsen av att rekryteringen till sjömansyrket förbättras, att besättningarna i högre grad än nu är fallet består av sjöfolk med fastare anknytning till rederiet och att större vikt läggs vid utbildningen för yrket. En bestämd utveckling i denna riktning skulle skapa bättre arbetsförhållanden ombord på fartygen och i praktiken ge disciplinproblemen en helt annan proportion.

Som framgår av det anförda har disciplinsvårigheterna till väsentlig del sin grund i förhållanden, som en utveckling av sjöfartsnäringens anställnings- och arbetsförhållanden enligt de ovan antydda riktlinjerna skulle rätta till. Det är också givet att så länge situationen på arbetsmarknaden för rederinäringen är oförändrad, kommer disciplinära åtgärder, vare sig de vidtas enligt gällande system eller ett reviderat att få högst begränsad effekt.

Vid en bedömning av värdet av de gällande disciplinbotsbestämmelserna bör man till en början syna systemet från den rent arbetsrättsliga sidan, dvs. med utgångspunkt från systemets ändamål att verka för en tillfredsställande fullgörande av arbetsavtalet och vad som hänger samman därmed. Reglerna fungerar nämligen även i viss mån – såsom i det följande skall påvisas – som ersättning för den allmänna straffprocessen.

Som ett rent disciplinärt medel – dvs. för att påverka sjömannen att fullgöra arbetsavtalet och för att skapa ordning ombord – förekommer disciplinbestraffning oftast som påföljd för att sjömannen uppträtt be-

rusad i tjänsten, ej inställt sig i arbetet, dvs. driftat, och vid oskickligt uppträdande mot överordnad eller underlåtenhet att hörsamma förmans order angående tjänsten. Många gånger föreligger en kombination av dessa förseelser.

Disciplinbotssystemet tillgrips också för att inskrida mot brottsliga gärningar som faller under allmänt åtal, såsom tillgreppsbrott, skadegörelse, misshandel av olika grader, allmänfarlig vårdslöshet m. m. I dessa fall är disciplinboten regelmässigt den enda straffreaktionen på gärningen. Det bör dock understrykas att vissa förseelser enligt 62 § är av beskaffenhet att kunna falla under allmänt åtal, t. ex. skadegörelse och smuggling.

Kommittén har vid utredningen utnyttjat de disciplinbotsprotokoll som enligt 69 § första stycket SjmL insänds till sjöfartsverket i samband med redovisning av uttagna disciplinbotsmedel. Dessa redovisas från fartyget i samband med att sjömannen avmönstras. Enligt 66 § SjmL efterskänkt bot redovisas ej. Protokollen samlas i sjöfartsverket årsvis för det år det kommit verket tillhanda.

I tabell C har för åren 1965–1968 gjorts sammanställning av de i dessa protokoll redovisade disciplinbotsfallen.

För åren 1965 och 1968 har kommittén verkställt ytterligare granskning av protokollen enligt tabellerna D och E.

För att kunna bedöma i vilken utsträckning bestraffningssystemet utnyttjas och den betydelse som bör tillmätas det har kommittén sänt ut frågeformulär till befälharna på samtliga fartyg, som nyttjas i fart

Tabell C.

År	Antal fall	Svenskar	Utfällningar
1965	591	368—62% av fallen	223—38% av fallen
1966	441	268—61% » »	173—39% » »
1967	524	324—62% » »	200—38% » »
1968	349	245—65% » »	128—35% » »
		Befäl	Manskap
1965		20—3% av fallen	571—97% av fallen
1966		10—2% » »	431—98% » »
1967		16—3% » »	508—97% » »
1968		16—3% » »	357—95% » »

Tabell D.

1965

Antalet disciplinbotsfall	591
Antalet behandlade brott	1.733
Brottstyp	
punkt 1—olika former av utevaro från tjänsten s. k. driftning	647 fall—37 % <sup>1</sup>
punkt 2—försummelse att anmäla förfall	6 » — 0,4 %
punkt 3—genom försummelse i tjänsten åstadkommen skada eller fara härför	11 » — 0,6 %
punkt 4—berusning i tjänsten	658 » —38 %
punkt 5—proviant förslösad eller behandlad eljest på otillbörligt sätt	2 » — 0,1 %
punkt 6—döljande av obehörig person ombord m.m.	9 » — 0,5 %
punkt 7—olovligt ombordskaffande av rusdrycker m.m.	71 » — 4 %
punkt 8—oskickligt uppförande mot överordnad eller ohörsamhet mot förmans order i tjänsten	256 » —15 %
punkt 9—igångsättande av gräl eller annan ofred eller eljest brott mot ordning och skick	73 » — 4 %
Antalet fall där allmänt brott endast behandlats disciplinbotsvägen	35
I ett fall underlät nämnden att ålägga bot. I stället skedde anteckning i dagboken att befälhavaren enligt 65 § andra stycket förbehöll sig rätt ange brottet till åtal. Huvudparten av gärningarna rörde brott mot liv och hälsa, tillgreppsbrott och skadegörelse.	

<sup>1</sup> Procent av totalt behandlade brott.

Tabell E.

Antalet disciplinbotsfall	349
Antalet behandlade brott	1 010
Fall där nämnden inte varit enig	45 —13 % <sup>1</sup>
Fall där ålagd disciplinbot förenats med avsked (anteckning härom är inte obligatorisk, varför säker slutsats inte får dras av den angivna siffran), i vart fall minimiantalet	41 —12 % <sup>1</sup>
Brottstyp (Se tabell D)	
punkt 1	454 fall—44,8 % <sup>2</sup>
punkt 2	—
punkt 3	6 » 0,5 %
punkt 4	370 » —36,6 %
punkt 5	4 » — 0,4 %
punkt 6	2 » — 0,2 %
punkt 7	52 » — 5,1 %
punkt 8	81 » — 7,9 %
punkt 9	41 » — 4,5 %
Utdömda straff	
disciplinböter 1 dag	19 fall— 5,3 %
2 dag	37 » —10 %
3 dag	90 » —25,1 %
4 dag	54 » —15 %
5 dag	40 » —11,1 %
6 dag	7 » — 1,9 %
7 dag (en bot utdömd villkorligt)	111 » —31 %
Antalet fall där allmänt brott endast behandlats disciplinbotsvägen	28 fall
Arten av allmänt brott	
tillgreppsbrott och försök därtill	6 »
misshandel	9 »
ofredande	1 »
skadegörelse och åverkan	9 »
förskingring eller undandräkt	1 »
allmänfarlig vårdslöshet	1 »
tullförseelse	1 »

<sup>1</sup> Procent av antal disciplinbotsfall.

<sup>2</sup> Procent av totalt behandlade brott.

där disciplinbot kan åläggas. Det insamlade materialet har bearbetats från statistisk synpunkt av byrådirektören Sven Rengby, se 2.3. Rengbys redovisning fogas till betänkandet som bilaga 4.

I *de nordiska sjömanslagarna* är bestämmelserna om disciplinbot i huvudsak överensstämmande. De danska, finska och norska kommittéerna har när detta betänkande avges till tryckning inte tagit slutlig ställning till frågan om disciplinbotsrätten.

Disciplinbestämmelserna har sedan lång tid varit föremål för mycket stark kritik från arbetstagersidan. Denna kritik torde främst bottna i att systemet fortfarande domineras av befälhavaren och det övriga högre befälet, som ofta har en både anklagande och dömande ställning.

Erfarenheterna av systemet kan inte bedömas ensidigt. Till en början måste fastslås, att någon generell kritik inte kan riktas mot dem som i ledande eller menig ställning haft att i disciplinnämnderna svara för tillämpningen av straffreglerna. Såväl befäl som övriga får ges vitsordet, att de efter sina förutsättningar handhaft disciplinfrågorna med tillbörlig omsorg och oaväld. Som ett allmänt omdöme bör anföras, att disciplinbotssystemet synes ha fungerat i huvudsak enligt de intentioner som man hade, när bestämmelserna utformades. Man skall vid bedömningen ej heller bortse från, att disciplinförfarandet ombord fungerar snabbt och smidigt samt att flertalet av de befälhavare som kommittén hört i saken uttalat sig positivt om systemets betydelse för arbetsförhållandena ombord.

Det är emellertid tydligt att allvarliga invändningar kan riktas mot det gällande systemet. Ett sådant straffrättsligt förfarande för med sig krav på objektiv utredning och opartisk handläggning. Straffmätningen skall ske med hänsyn till samtliga omständigheter av betydelse och präglas av konsekvens och kontinuitet. Det ligger i sakens natur att svårigheterna är stora att ge disciplinnämnden en sammansättning som svarar mot kraven på insikt och självständighet hos de enskilda ledamöterna. Be-

fälhavarens dominerande ställning och hans inflytande, t. ex. när det gäller sammankallande av nämnden och dennas sammansättning, kan lätt medföra att tilltron till nämndens opartiskhet rubbas. Utredningen visar att fast praxis när det gäller straffmätningen saknas. Förutnämnda disciplinbotsprotokoll för åren 1965–1968 visar stor oenhetlighet i vad det gäller användning av varning och disciplinbot. I vissa fall förekommer att nämnden en eller ett par gånger använder varningsinstitutet vid förseelse som på annat håll omedelbart anses förskylla högsta antal disciplinböter. Vid förseelser som, såvitt kan utläsas av handlingarna, synes likvärdiga, utdöms i en del fall omedelbart sju dagars disciplinbot varjämte den felande avskedas enligt 33 § SjmL. Andra nämnder söker uppenbarligen rätta vederbörande och ge honom möjlighet att visa bättring genom att vid upprepade tillfällen utdöma disciplinbot efter en långsamt stigande skala. Slutresultatet förefaller i de sistnämnda fallen som regel vara att nämnden utdömer ett relativt kraftigt straff och befälhavaren avskedar vederbörande. Metoderna att komma till rätta med indisciplinärt uppträdande växlar sålunda relativt starkt. Självfallet får inte för vittgående slutsatser dras av en genomgång av material av detta slag, enär protokollen sällan innehåller tillräckliga uppgifter om den straffades personliga förhållanden, möjligheterna att avskeda m. fl. omständigheter, vilka kan inverka på den enskilda bedömningen.

Förklaringen till att enhetlig praxis saknas ligger nära till hands. De befattningshavare som skall ingå i nämnden stannar ofta endast under en kortare tid på fartyget. Ledamöterna saknar utbildning för uppgifter av detta slag och vanligtvis erfarenhet att bedöma värdet av förhørsutsagor. Även om flertalet förseelser är av lindrig art och inte föranleder invecklade utredningar, förekommer dock inte sällan att såväl den misstänkte som andra inblandade måste förhöras ingående och att utsagorna sedan noggrant får vägas mot varandra till utredande av vad som verkligen förekom-

mit. Den dagliga samvaron mellan de olika befattningshavarna på fartyget gör vidare att ovidkommande personliga hänsyn lätt kan komma att omedvetet influera ställningstagandet. Dessa omständigheter kan bidra till att straffen blir godtyckliga och orättvisa eller att de i vart fall uppfattas på det sättet.

Ofta tillgrips disciplinär bestraffning i samband med att vederbörande sjöman avskedas, något som kan förefalla onödigt hårt eller i varje fall meningslöst. Fasta regler saknas i fråga om kombinationen av disciplinstraff med avsked och om utnyttjandet av disciplinrätten samtidigt som åtgärd från sjömansnämnden är aktuell. Det är för övrigt uppenbart att en konsekvent tillämpning av disciplinära straffregler försvåras, när indisciplinärt uppträdande samtidigt kan föranleda ingripanden av annat och likartat slag. Existensen av flera sanktionssystem vid sidan av varandra medför olägenheter och är i sig ett vägande skäl mot att bevara det disciplinära straffsystemet ombord på fartygen.

Att närmare bedöma den effekt som disciplinnämndernas verksamhet har ombord är mycket vanskligt. För dem som har verkliga anpassningssvårigheter inom yrket eller av andra skäl är olämpliga för sjö-tjänstgöring kan disciplinstraffet ej antas ha någon positiv verkan. För den kategori som kan sägas vara påverkbar är omöjligt att säga, om ej andra åtgärder än disciplinstraff skulle vara minst lika effektiva. För de ombordanställda är det viktigt att ett system av detta slag uppbärs av allmänt förtroende. Det är uppenbart att så ej är förhållandet.

Behovet av disciplinstraffregler måste även bedömas mot bakgrunden av de övriga möjligheter som står till buds, när det gäller att ingripa mot en misskötsam sjöman.

## 6.2 Den disciplinära funktionen

När det gäller tjänsten ombord på fartyg, är frågan om uppfyllande av ett anställningsavtals förpliktelser inte bara en

sak mellan arbetsgivaren och arbetstagar-  
aren. En sjömans vägran att fullgöra sin tjänstgöringsskyldighet kan äventyra säkerheten till sjöss och utgöra en allvarlig fara för tredje mans liv och egendom. Underlåtenhet att fullgöra förelagda arbetsuppgifter inverkar även på övriga ombordanställdas arbetsförhållanden och fritid. Mot denna bakgrund måste accepteras att medel finns att framtvinga lydnad, när detta bedöms nödvändigt. För närvarande gäller enligt SjmL lydnadsplikt utan inskränkning för underlydande sjöman gentemot hans förman. Lydnadsvägran förutsätts endast kunna förekomma vid uppenbart olaglig befallning. Ohörsamhet mot förmans order angående tjänsten ger enligt 60 § SjmL befälhavaren rätt att, när det prövas erforderligt för upprätthållande av ordning och skick ombord, med tvång skaffa sig lydnad. Vidare kan ingripande ske disciplinvägen eller, vid grövre former, genom allmänt åtal.

Med hänsyn till de speciella förhållanden under vilka tjänstgöring på fartygen fullgörs och de särskilda risker som är förknippade med arbetet, finner kommittén sig inte böra föreslå någon ändring i fråga om den ombordanställdes ovillkorliga lydnadsplikt. Kommitténs avsikt är emellertid att vid tjänsteförsummelse av förevarande slag skjuta de tjänsteavtalsrättsliga möjligheterna att ingripa i förgrunden. Förslaget tar visserligen inte ställning till frågan om när arbetsgivaren skall medges rätt att häva anställningsavtalet på grund av arbetstagarens bristande vilja att uppfylla avtalet, tjänsteförseelse eller liknande. Dessa frågor skall lösas enligt allmänna arbetsrättsliga normer och de särskilda förutsättningar som gäller för sjö-tjänstgöring. I stället ger kommittéförslaget, genom införande av institutet skiljande från befattningen på fartyget, befälhavaren möjlighet att bl. a. vid tjänsteförsummelse landsätta en sjöman, som på grund av sitt uppförande är olämplig ombord. Denna befogenhet är motiverad av det ansvar som åvilar befälhavaren för fartygets drift samt säkerheten för ombordvarande, fartyg och

last. Skiljande från befattningen på fartyget skall föregås av opartisk utredning av skeppsnämnd ombord och kunna ifrågakomma vid de fall som enligt nuvarande 33 § SjmL kan föranleda avsked. Utvägen att vid svårare disciplinfall skilja den felande från hans befattning bör kunna vara ett effektivt sätt att lösa en besvärlig situation ombord. Skiljandet från befattningen ombord innebär i och för sig ej att ställning tagits till om sjömannen skall kvarbli i redarens tjänst. Har sjömannen ej uppsagts i samband med att han skiljs från befattningen, får förutsättas, att hans möjligheter till omplacering prövas. Skeppsnämnden kan, i de fall detta kan anses tillfyllest, tilldela sjömannen erinran, om undersökningen ger anledning därtill. Förslaget behåller vidare befälhavarens rätt att för upprätthållande av ordning och skick ombord bruka erforderligt våld. Förslaget upptar också möjligheten att ange lydadsbrott till allmänt åtal.

Vid sidan av dessa former för ingripanden kvarstår de möjligheter som mönstringsförordningen innehåller i fråga om påmönstringsförbud. För sjöman, som på grund av grov misskötsamhet under anställningen ombord på fartyg befinns vara olämplig att utöva sjömansyrket, kan sjömansnämnden utfärda mönstringsförbud för viss tid eller, om särskilda omständigheter föranleder därtill, tills vidare. Under vissa förutsättningar kan nämnden finna varning tillfyllest.

Sammanfattningsvis kan anföras att kommittén finner nuvarande disciplinbotssystem vara behäftat med allvarliga brister. För systemet talar i huvudsak endast att man därigenom snabbt kan ingripa mot disciplinstörningar. Slopas disciplinboten, undviks den dubbelbestraffning som f. n. förekommer i form av såväl disciplinbot som avsked och avstängning. När det gäller medel att komma till rätta med disciplinfall ombord vill kommittén lägga huvudvikten på sådana åtgärder som allmänt brukas på en arbetsplats för att lösa sådana problem, nämligen personliga samtal samt tillsägelser och varningar från överordnads sida jämte i sista hand uppsägning eller avsked.

Vid sidan om sådana åtgärder medger förslaget möjlighet att skilja en sjöman från hans befattning ombord, om detta befinns nödvändigt. Till detta skall läggas de befogenheter som tillagts sjömansnämnden med avseende på misskötsamma sjömän.

Med hänsyn till vad nu sagts anser kommittén, att det inte längre finns tillräckliga motiv att upprätthålla ett särskilt straffsystem för sjömän för att framtinga avtalsfullgörelse eller i övrigt befordra ett uppträdande enligt tjänstens och samlevnadens krav ombord. Framhållas bör vidare att ett accepterande av en ordning utan särskilt straffsystem för sjömän står i god överensstämmelse med vad som gäller vid arbetsanställning i land.

### 6.3 Den allmänna straffprocessuella funktionen

Som inledningsvis nämnts tillgrips disciplinbotssystemet för att inskrida inte blott mot förseelser enligt 62 § SjmL utan också mot brottsliga gärningar som faller under allmänt åtal. Detta sammanhänger med svårigheterna att lagföra den som begår brott på fartyg, som sällan eller aldrig besöker svensk hamn. Enligt den praxis som tillämpas bedöms det ekonomiskt försvarligt att på statsverkets bekostnad föra gärningsmannen till Sverige för lagföring endast vid de grövsta brotten eller då speciella skäl föreligger. I övriga fall av brott som formellt faller under allmänt åtal blir disciplinboten i praktiken ofta den enda straffrättsliga reaktionen. Åtal kommer i dessa fall som regel inte till stånd. RB stadgar nämligen att den misstänkte i mål om allmänt åtal är skyldig infinna sig personligen vid huvudförhandling i underrätt, såvida ej anledning saknas att ådöma annan brottspåföljd än böter och hans närvaro tillika kan antas vara utan betydelse för utredningen. Rättens möjlighet att avgöra målen utan hinder av att den tilltalade kommit tillstådes allenast genom ombud eller uteblivit inskränks till fall, när anledning inte förekommer att ådöma annan brottspåföljd än böter och saken finns kun-



na nöjaktigt utredas. Den möjlighet som sålunda finns att i underrätt avgöra mål av lindrigare beskaffenhet på handlingarna inskränker sig sålunda till fall, där det kan antas att den misstänktes närvaro är utan betydelse för utredningen i saken. Detta täcker inte den omständigheten att den misstänkte av ekonomiska skäl, de höga resekostnaderna, är förhindrad att inställa sig.

Denna allmänt kriminalpolitiska funktion hos disciplinstraffet har knappast täckning i SjmL men sammanhänger med att en sjöman som begår ett allmänt brott ombord därmed i allmänhet också gör sig skyldig till en disciplinär förseelse. Kommittén har i det föregående funnit att disciplinboten kan slopas som ett rent disciplinärt medel ombord. Disciplinåtgärdens arbetsrättsliga syfte bör enligt kommitténs mening i fortsättningen kunna tillgodoses främst genom andra åtgärder, som står arbetsgivaren eller arbetsledare till buds. Mot ett slopande utan vidare av disciplinbotssystemet skulle emellertid kunna anföras, att allmänna åtalbrott, som för närvarande lagförs disciplinvägen, skulle komma att lämnas utan straffreaktion. Kommittén har därför övervägt olika vägar att på ett enkelt och från rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt ingripa med straffpåföljd mot den som begår brott på svenskt fartyg.

Till en början kan konstateras att det enligt kommitténs mening knappast kan anses motiverat att i någon väsentlig grad ändra på nuvarande praxis, som innebär att en sjöman hämtas hem för lagföring endast om det rör sig om verkligt svåra brott eller speciella skäl föreligger. Vidare kan fastslås att något behov av särskilda bestämmelser inte finns, när det är fråga om brott på fartyg, som regelbundet besöker svensk hamn eller som vid tillfället inom ej alltför lång tid skall besöka Sverige. För dessa fall föreligger nämligen knappast något praktiskt hinder mot att den misstänkte lagförs i den ordning som är föreskriven för den allmänna straffprocessen. För övriga fall skulle en särskild ordning för lagföring kunna vara motiverad. Mot bakgrund

bl. a. av den kritik som riktats mot det nuvarande disciplinstraffsystemet ombord finner kommittén det uteslutet att behålla detta för syftet att lagföra brott under allmänt åtal. En möjlighet, som övervägts, är att utnyttja svensk konsul i ett system för den åsyftade lagföringen. Det står emellertid klart att endast ett mindre antal av de konsulter som här skulle komma ifråga, har sådan utbildning att det skulle vara lämpligt att lägga någon beslutande funktion i ett sanktionssystem på dem. Kommittén har därför närmast undersökt skilda möjligheter att koppla in svensk domstol eller svensk åklagare som dömande myndighet i en förenklad processform. Valet mellan olika tänkbara alternativ måste ske från den praktiska förutsättningen att utredningen i allt väsentligt äger rum ombord på fartyget, att kommunikationerna mellan myndighet i Sverige och den misstänkte inskränks så långt som möjligt, att personlig inställelse inför myndigheten inte kan ordnas och att något verkligt kontradiktoriskt förfarande inte står att uppnå. Därtill kommer att förfarandet måste vara snabbt för att överhuvud ha något ändamål. Ett system som svarar mot dessa förutsättningar skulle enligt kommitténs åsikt närmast ha strafföreläggandeinstitutet som förebild. Processordningen måste vara i hög grad förenklad i jämförelse med den sedvanliga domstolsprocessen.

Kommittén har ansett sig böra göra ett utkast till en sådan straffprocessuell ordning vilken skulle kunna träda i stället för disciplinstraffsystemet som reaktionsform vid allmänna brott ombord. Förslaget har utformats som en »lag om bötesåläggande för sjöfolk», se bilaga 6.

Kommittén ställer sig emellertid tveksam till tanken att ersätta disciplinboten med en lagstiftning av det föreslagna innehållet. Principiella skäl kan alltid anföras mot en processuell särslagstiftning, som riktar sig mot en speciell yrkesgrupp. Det bör krävas starka skäl för att acceptera en sådan avvikande ordning. Det kan ifrågasättas om sådana skäl föreligger. Även om utkastets ordning skulle medföra en rela-

tivt snabb handläggning av förekommande mål, kan den tidsutdräkt som under alla förhållanden blir nödvändig göra systemets verkan illusorisk genom att den misstänkte hinner lämna fartyget innan straffet verkställs.

Farhågor har vidare uttryckts för att utredningen i åtskilliga fall kommer att visa sig svår att genomföra ombord på sådant sätt att den kan läggas till grund för en straffmätning i hemlandet. Slutligen – och kanske viktigast – kan emotses en utveckling som innebär att sjömän allt oftare besöker sitt hemland och därför kan lagföras i vanlig ordning. Förbättrade kommunikationer mellan fartygen och hemlandet samt effektivare samarbete mellan polismyndigheterna i Sverige och motsvarande organ utomlands bör rimligtvis medföra att sjömännen, såväl svenskar som utlänningar, i allt högre grad kommer att kunna nås för lagföring i vanlig ordning i land.

#### 6.4 *Kommitténs slutsats*

Med hänsyn till det nu anförda finner kommittén att bärande invändningar inte föreligger mot att helt slopa den nuvarande disciplinära rättsskipningen ombord på fartygen. Kommittén finner ej heller tillräckliga skäl för att införa något särskilt straffprocessuellt förfarande för att beivra allmänna brott, som begås ombord, men vill peka på en tänkbar lösning, om ett sådant förfarande under lagstiftningsärendets fortsatta behandling mot kommitténs bedömning skulle finnas vara en förutsättning för att upphäva disciplinbestämmelserna i SjmL.

#### 6.5 *Särskilt yttrande av ledamoten Wiebe*

1964 års sjömanslagskommittés undersökning om användningen av disciplinbot ombord på svenska fartyg, gjord av byrådirektör S Rengby, och sammanfattningen, redovisad den 14/7 1968, omfattar 310 fartyg i oceanfart. 77 procent av de befälhavare som använt systemet med disciplin-

bot förklarade att detta är betydelsefullt. 53 procent av de befälhavare som ej använt disciplinbot har även de förklarat att systemet är betydelsefullt. Antalet redovisade fall då disciplinbot ålagts eller varning meddelats är 2 438. Antalet fall, då person, som på fartyget tidigare ålagts disciplinbot eller meddelats varning, ånyo drabbats av sådan disciplinär åtgärd utgjorde 416 fall av 1 702, dvs. 24 procent. Ålagd disciplinbot har eftersänkts i 65 fall av 664, dvs. 10 procent. Endast 23 befälhavare av 338, dvs. 7 procent, har uppgivit att de haft svårigheter att rekrytera lämpliga ledamöter till fartygets disciplinnämnd. Såväl uttalandena från befälhavarna som resultatet av disciplinbotssystemet visar att systemet har fungerat väl i avsett syfte. Särskilt den låga återfallsprocenten, 24 procent, bär ett tveklöst vittnesbörd härom. Det nuvarande systemet – med stegvis skärpning som bygger på förhör inför disciplinnämnden, utdelande av varning, utfärdande av disciplinbot av varierande storlek och slutligen, om rättelse ej vinnes, avsked – överensstämmer med de lagregler som gäller i övriga skandinaviska, engelska och västeuropeiska handelsflottor. Något förslag till ändring härvidlag är ej att vänta från de övriga nordiska sjömanslagskommittéerna.

Då nu majoriteten föreslår avskaffande av disciplinboten, kvarstår som enda alternativ ombord utdelande av varning och skiljande från befattningen. Det kan befaras medföra en försämring av förhållandena inom sjömansyrket, eftersom befälhavaren kommer att tvingas tillgripa skiljande från tjänsten betydligt oftare än nu. Detta kommer härigenom också att få en menlig inverkan på den för övrigt mycket betydelsefulla reform, nämligen införandet av rederianställning, varom samtliga i kommittén enat sig. Härtill kommer att skiljandet från befattningen ombord kan medföra mycket stora kostnader för rederierna om inte rederianställningen samtidigt med skiljandet från befattningen ombord bringas att upphöra. Härigenom kommer rederianställningen att bli illusorisk för en stor grupp ombordanställda genom att inte nå-

got rederi vill åtaga sig hemreskostnaden för den misskötsamma rederianställda personalen. Hemreskostnaden för den misskötsamme kommer att åvila antingen honom själv eller, då denne saknar medel, staten.

Avskedandet av den misskötsamme sjömannen kan ej alltid verkställas omedelbart av olika skäl. Främst kommer härvid bestämmelsen att ett fartyg, som ej har minimibesättning ombord, förbjuds att lämna hamn enligt lagen om säkerheten å fartyg. Fartyget kan alltså tvingas att, om ej ersättare står att erhålla eller rederiet drar sig för reskostnaden att sända ut ersättare, under lång tid fortsätta med den misskötsamme ombord med de konsekvenser detta har utan att korrigerigering kan vidtas. Den misskötsamme är hela tiden medveten om att han vid första möjliga tillfälle kommer att förpassas i land, vilket givetvis inte förbättrar situationen ombord.

Praxis ombord har vidare varit att smärre brott, såsom lindrigare våldsbrott, snatterier o. d. klarats av genom disciplinnämnden genom utfärdandet av disciplinbot. Detta kan givetvis ur olika synpunkter bedömas vara otillfredsställande, men dessa brott har dock omedelbart fått en korrigerigering. Denna möjlighet kommer enligt majoritetens förslag att försvinna. Majoriteten menar att lagföring i vanlig ordning inför svensk rätt här skall tillämpas. Omkring hälften av besättningarna i svenska handelsfartyg är utlänningar. Den långt övervägande delen av de svenska fartygen angör sällan eller aldrig svenska hamnar. Följden blir att snatterier, stölder och våldsbrott i mycket stor utsträckning inte kommer att kunna handläggas av någon rättsinstans. Följderna av ett sådant system kan befaras bli allvarliga.

Beträffande det förhållandet majoriteten påtalat, att olika straffnormer tillämpas på olika fartyg är detta givetvis otillfredsställande. Det vill emellertid synas som om det skulle vara möjligt att uppdra åt lämplig myndighet att utarbeta vägledande föreskrifter i detta avseende.

Enär majoritetens förslag ej innebär en

tillfredsställande alternativ lösning till det nuvarande systemet, som dock är användbart, och då majoritetens förslag ytterligare kommer att försämra förhållandena ombord och dessutom fjärma den svenska sjömanslagsstiftningen från den nordiska, kan jag inte biträda majoritetens förslag beträffande det framtida disciplinära systemet ombord utan föreslår att det nuvarande systemet enligt 64 § SjmL bibehålles med den inskränkningen att brott och förseelser som göres ombord på fartyg, som inom en månad beräknas anlöpa svensk hamn, i stället anmäles till svensk myndighet respektive sjömansnämnden, varvid lagenliga förhørsprotokoll för åtgärd bifogas.

SjmL innehåller i 6 kap. bestämmelser om straff för förseelser, som sammanhänger med sjömannens tjänst ombord. Där ges också regler om åtalsrätt och om straffnedläggning eller straffbortfall i de fall förseelsen tidigare föranlett disciplinbot.

Vid BrB:s införande företogs ändringar så att SjmL:s ansvarsbestämmelser kom i nära överensstämmelse med motsvarande regler i BrB. Härvid tillfogades en bestämmelse i 82 a § om ansvar för försök, förberedelse, stämpling eller underlåtenhet att avslöja brott, något som tidigare saknades i lagen.

Vid ändringar som år 1967 vidtogs i SjöL, bl. a. beträffande ansvarsbestämmelserna, upptogs i 330 § SjöL motsvarighet till stadgandet i 79 § andra stycket SjmL om särskild påföljd av behörighetsförlust till tjänst på fartyg som maskinchef, styrman, maskinist eller radiotelegrafist. Sistnämnda stadgande upphävdes härvid.

Straffrättsliga bestämmelser med anknytning till arbetslivet ombord på fartyget finns framför allt i SjöL och säkerhetslagen men också i sjötrafikförordningen, sjöarbetstidslagen, befälskungörelsen, mönstringsförordningen m. fl. Mellan dessa författningar och SjmL kan konkurrens uppkomma. Samma är förhållandet mellan SjmL och BrB. Hänvisning till allmän lag där gärningen är belagd med strängare straff förekommer i fråga om befälhavares missbruk av tvångsrätt m. m. enligt 74

§ och beträffande vållande till sjöolycka enligt 79 §.

Förslaget behåller i huvudsak den straffrättsliga reglering som SjmL innehåller. Kommittén föreslår emellertid vissa ändringar och tillägg, i de flesta fall föranleda av att förslaget i övrigt fått nytt innehåll. Vid nyssnämnda ändringar i SjöL (prop. 1966 nr 145 sid. 202) infördes en ny bestämmelse under 324 § om ansvar för var och en, som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, vid försummelse att iakttä gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka. I propositionen uttalade departementschefen, att stadgandet skulle komma att täcka åtskilliga av de fall som rymdes under straffbestämmelsen i 79 § SjmL om vållande till sjöolycka. Eftersom stadgandet i SjöL var inskränkt till den som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, skulle det emellertid komma att täcka en mera begränsad personkrets än bestämmelsen i SjmL. Beträffande bedömningen av vilka ombordvarande som fullgör uppgifter av väsentlig betydelse för säkerheten uttalade sig departementschefen för ett vittgående tillämpningsområde och menade att skillnaden mellan regeln i 324 § SjöL och den i 79 § SjmL kunde antas vara i det närmaste praktiskt betydelselös. Kommittén ansluter sig till denna uppfattning. Som en följd av det vidgade ansvarsområdet i SjöL bör bestämmelsen i 79 §

SjmL därför kunna slopas. Vållas sjöolycka genom vårdslöshet eller försummelse, som inte faller in under 324 § SjöL, och är förfarandet ej heller straffbart enligt bestämmelse i förslaget, ex.vis 55 § om lyd-nadsbrott, eller i annan lagstiftning, uppkommer fråga endast om skadevållares skyldighet att ersätta skada.

Förslaget behåller i huvudsak de straff-satser som SjmL innehåller för likartat brott. När det gäller möjligheterna att lag-föra sjöman, som begått brott på fartyg i utrikes fart, vilket sällan eller ej alls besöker Sverige, uppkommer praktiska svå-righeter, främst när det gäller gärningsman-nens inställelse inför domstol i riket. Åt-skilliga av sjömännen på dessa fartyg är bosatta utomlands och domstolsinställelse skulle för dem medföra avsevärda kostna-der och besvär. Som anförts i annat sam-manhang bedöms det i praxis inte vara ekonomiskt försvarligt att på statsverkets bekostnad föra gärningsmannen till Sveri-ge för lagföring annat än vid de grävsta brotten eller då eljest speciella skäl förelig-ger. Det finns därför ett intresse av att kunna avgöra mål av nu ifrågavarande slag i så stor utsträckning som möjligt utan personlig inställelse inför domstol. Möjlig-heterna härtill är numera fr. o. m. den 1 januari 1965 vidgade genom ändrad lydelse av RB:s regler om personlig instäl-else, 21 kap. 2 § och 46 kap. 15 §.

Av betydelse för lagföring av nu ifrå-gavarande brott är också de vidgade möj-ligheterna att använda strafföreläggande som gäller från den 1 juli 1968 (SFS 1968 nr 193). Enligt 48 kap. 4 § RB får straff-föreläggande visserligen ej utfärdas annat än för brott, för vilket inte stadgas svårare straff än böter och ej heller normerade bö-ter och vilket, om dagsböter stadgas, finns förskylla högst femtio dagsböter eller, jäm-te annat brott, högst sextio dagsböter som gemensamt straff. Möjlighet finns emeller-tid för Kungl. Maj:t att förordna om an-vändande av strafföreläggande också be-träffande brott, för vilket stadgas dagsbö-ter eller fängelse i högst sex månader. Så-dant förordnande har skett i 1 § strafföre-

läggandekungörelsen den 28 maj 1968 (SFS 1968 nr 198). Förordnandet avser – för-utom vissa brott enligt brottsbalken såsom vållande till kroppskada, snatteri, egenmäk-tigt förfarande, bedrägligt beteende, skade-görelse och våldsamt motstånd – brott mot jaktlagen, jaktstadgan, uppboordsförordning-en och rusdrycksförsäljningsförordningen.

För flertalet brott enligt förslaget stad-gas dagsböter eller fängelse i högst sex månader. Endast vid våld m. m. på be-fälhavaren och myteri kan strängare straff komma i fråga. Vid båda dessa brottsfor-mer är dock straffskalan uppdelad så att i lindriga fall strafflatituden ej överstiger sex månaders fängelse. Den möjlighet att i förenklad form beivra brott av lindrigare beskaffenhet som användande av strafföre-läggande ger är betydelsefull för åtskilliga av brottsfallen enligt förslagets ansvarsreg-ler. Systemet tillgodoser samhällsintresset att få en snabbare repression av berörda brott och det medför väsentliga kostnadsbe-sparingar både för det allmänna och den en-skilde sjömannen. Med hänsyn till de sär-skilda svårigheter i fråga om den personli-ga inställelsen vid domstol som föreligger beträffande sjöman är det uppenbarligen en väsentlig fördel, att ett från allmänna syn-punkter godtagbart straffprocessuellt förfä-rande kan anordnas utan att den misstänkte – om han inte själv vill det – behöver inställa sig inför domstol.

Systemet med strafföreläggande synes därför värt att pröva också på brott som upptas i förslaget. Även om konsekvenserna av uteblivet godkännande i de fall där far-tyget endast trafikerar utländska hamnar inte kan bli desamma, som om fartyget når svensk hamn där åtal kan anställas, bör systemet kunna få praktisk användning i åtskilliga fall.

Det anförda talar för att möjlighet öpp-nas att använda strafföreläggande i så stor utsträckning som möjligt vid brott enligt förslaget. I detta syfte bör Kungl. Maj:ts rätt enligt 48 kap. 4 § andra stycket RB att meddela förordnande om att strafföreläg-gande får användas vid vissa brott, i vilkas straffskalor ingår förutom böter fängelse

i högst sex månader, också gälla brottstyper enligt förslaget som innehåller sådan straffskala. Kommittén, som finner en sådan utvidgning av tillämpningsområdet väl förenligt med de uttalanden som gjordes i samband med 1968 års ändring av straffföreläggandekungörelsen (prop. 1968 nr 82, sid. 60 o. f.), föreslår att kungörelsen nu ändras enligt det anförda.

### 8.1 Gällande rätt<sup>1</sup>

I 7 kap. SjmL upptas forumregler, som avser såväl tvistemål som brottmål enligt SjmL. Rådhusrätt är första domstol i mål som skall bedömas efter denna lag. På grund av förordnanden enligt lagen den 4 juni 1937 (nr 306) om behörighet för häradsrätt att uppta sjörättsmål har, i samband med att vissa rådhusrätter upphört, ett antal häradsrätter fått behörighet att uppta mål enligt SjmL.

För både tvistemål och brottmål gäller i huvudsak rättegångsbalkens regler i fråga om forum. För tvistemålens del tillkommer att talan också får väckas vid rådhusrätten i den ort där fartyget finns. Om det saknas rådhusrätt på den ort, där enligt 85 eller 86 § SjmL talan skall upptas, får tvisten upptas eller den tilltalade svara vid den rådhusrätt, som är närmast den orten. För tvistemålens del gäller därutöver att, om behörig domstol inte finns efter vad som nu sagts, tvisten får upptas av rådhusrätten i fartygets hemort eller, om där saknas sådan domstol, av den rådhusrätt som är närmast.

### 8.2 Tidigare föreslagna ändringar i gällande rätt

Genom lag den 29 maj 1969 (nr 244) om ändring i RB får underrättsorganisationen

<sup>1</sup> Vid tidpunkten för sjömanslagskommitténs slutsammanträde har i prop. 1970:185 framlagts förslag om laga domstol i mål enligt SjmL.

fr. o. m. den 1 januari 1971 ny form. Underrätterna blir likformiga på landet och i stad. Tingsrätt skall vara allmän underrätt och första domstol. I propositionen med förslag till dessa ändringar (prop. 1969 nr 44) anförde departementschefen (sid. 174 f), att rättskipningens tyngdpunkt också i fortsättningen skall ligga hos underrätterna och att man i dagens läge ej har anledning att frångå den hittills gällande principen om en mycket vidsträckt kompetens för de allmänna underrätterna. Behov föreligger dock av att koncentrera vissa slag av mål av mera speciell karaktär till ett mindre antal domstolar. Mål av dessa typer har ofta speciella drag och kräver i någon mån en specialisering hos dem som skall bedöma dem, i synnerhet som det inom landet som helhet förekommer ett mera begränsat antal mål av varje sådan typ. Principen bör vara att man uppdrar handläggningen av dessa mål till endast vissa av de allmänna underrätterna. För dessa bör föreskrivas särskild sammanfattning vid handläggning av berörda mål.

I en i juni 1969 till justitiedepartementet avgiven promemoria »rörande laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål» (Ju 1969:18) har sjölagskommittén framlagt förslag till ändringar i bl. a. SjöL och SjmL som följd av den beslutade nya underrättsorganisationen. Sjölagskommittén förordar att såväl tvistemål som brottmål enligt SjöL koncentreras till tingsrätterna för de sju städer — Luleå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar,

Malmö, Göteborg och Karlstad — där sjöförklaring f. n. hålls inom riket. Däremot saknas enligt sjölagskommittén anledning att avvika från vanliga regler om rättens sammansättning eller domförhet. Vad gäller mål enligt SjmL föreslås — i avbidan på sjömanslagskommitténs förslag till ny sjömanslag — endast sådana ändringar som påkallas av den förändrade underrättsorganisationen och som blir aktuella för den händelse sjömanslagen inte skulle komma att ersättas av ny lag, innan den ändrade organisationen träder i tillämpning. De föreslagna ändringarna i SjmL avser 68 § och 84—86 §§. I mål som skall bedömas efter SjmL skall rätt domstol vara tingsrätten för de tidigare nämnda städerna.

### 8.3 Kommitténs förslag

Som skäl för att rådhusrätt skulle vara exklusivt forum i sjörättsmål åberopades under förarbetena till SjöL, varifrån reglerna i SjmL är hämtade, i första hand att dylika mål fordrade skyndsamt handläggning. När de nya reglerna i RB om allmän underrätt träder i kraft kommer någon skillnad i detta avseende ej att finnas mellan domstol på landet och i stad. Forumreglerna i SjöL och SjmL har hittills överensstämmt i huvudsak. Den koncentrerings till vissa underrätter som föreslås skola gälla för mål enligt SjöL hänger delvis samman med motsvarande koncentrerings som i dag gäller för ärenden om sjöförklaring. För mål enligt lagen om säkerheten på fartyg är det naturligt att de anförtros åt samma underrätter som handlägger sjöförklaringsärenden. I sistnämnda lag hänvisas därför till SjöL:s forumregler.

Vid övervägandet av om särskilda forumbestämmelser krävs för mål enligt sjömanslagen bör betonas att svensk processordning endast undantagsvis känner speciella forumregler och då i fråga om mål av utpräglat säregen beskaffenhet (t. ex. patentmål och tryckfrihetsmål). Tvistemål enligt sjömanslagen förekommer ytterst sällan; rör de kollektivavtal skall målet gå till arbetsdomstolen (jfr NJA 1934 sid. 156). När det

gäller brottmålen torde dessa till sin beskaffenhet föga avvika från andra typer av brottmål, som handläggs vid samtliga allmänna underrätter. I förutnämnda proposition 1969 nr 44 framhöll departementschefen (sid. 175) i anslutning till uttalanden rörande handläggningen av vissa speciella typer av mål bl. a., att den restriktiva inställningen när det gäller att skapa specialdomstolar i egentlig mening behålls och att det är ett allmänt intresse att domarkårens mångsidighet bevaras.

Med hänsyn till det anförda finner kommittén att bärande skäl inte längre finns för att behålla SjmL:s regler om särskilt forum för mål enligt denna lag. De tviste- och brottmål som kan komma att föras till domstol enligt kommittéförslaget skiljer sig inte på något avgörande sätt från de mål som anhängiggörs enligt gällande lag. Kommittén föreslår därför att stadgandena i 7 kap. i nuvarande lag ej överförs till ny lag. Nuvarande forumregel i 68 § SjmL bortfaller i och med att reglerna om disciplinbot ej upptas i förslaget.



## Om slopande av vissa bestämmelser i gällande sjömanslag

### 9.1 Allmänt

Under 4.4 redogörs för avgränsningen av vad som bör regleras i ny lag. I ett flertal avseenden har kommittén kommit till slutsatsen att särlagstiftning för sjömännen inte längre fyller något behov. I vissa fall förutsätter kommitténs förslag, att kollektivavtalsparterna träffar överenskommelse som ersätter stadganden, vilka utgått ur lagen. Resultatet av överläggningar i detta syfte redovisas i bilaga 7. I andra fall har bestämmelserna kunnat slopas utan att annan reglering träder i stället.

Inom kommittén – som inte tagit ställning till frågan om gällande kollektivavtals tillämplighet – råder enighet om att de bestämmelser, som från SjmL överförts till kollektivavtal och därför ej återfinns i den nya lagen, skall tillämpas på samtliga ombordanställda i svenska fartyg.

I det följande tar kommittén upp några fall där motiven för att förslaget inte medtar gällande bestämmelser ej utan vidare framgår av betänkandet i övrigt.

### 9.2 Befälhavarens tjänsteavtal

Behandlingen i SjmL av befälhavarens tjänsteavtal är inskränkt till ett fåtal regler i jämförelse med besättningens. I 1 kapitlet upptas de särregler som endast gäller för befälhavaren. I 1 § föreskrivs att redaren skall sörja för att avtalet med befälhavaren upprättas skriftligt. I 2 § ges föreskrifter om uppsägningstid och frånträdanort, när av-

talet uppsagts. Enligt 3 § äger redaren när som helst skilja befälhavaren från anställningen. 4–5 §§ innehåller bestämmelser om särskilda grunder för avsked; i 4 § på grund av sjukdom eller skada och i 5 § vid oduglighet, oredlighet eller grovt tjänstefel. I 3–5 §§ anges också de förmåner i form av lön och fri hemresa med underhåll som skall utgå vid avskedet. Enligt 6 § upphör avtalet att gälla om fartyget går förlorat eller förklaras inte vara istandsättligt till följd av sjöolycka. Paragrafen innehåller också regler om befälhavarens skyldighet att efter sådan olycka ordna de angelägenheter som rör fartyg, lasten och de ombordvarande. Om hans rätt till lön och fri hemresa med underhåll vid arbetslöshet hänvisas till de regler i 41 § som gäller för besättningen. Enligt 7 § skall för befälhavaren gälla de regler som finns för besättningen i fråga om fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring, 26 §, om vård och fri hemresa med underhåll vid sjukdom, 28 §, om lön vid dödsfall, 24 §, om begravning, eldbegängelse och kvarlåtenskap, 29–30 §§, samt om ersättning för förlust av personlig egendom, 42 §. Slutligen innehåller 8 § föreskrifter om beräkning av kaplake, tantiem m. m.

Som motiveras i det följande upptar förslaget inte reglerna om avsked och lön. Ej heller bestämmelsen om avtalets upphörande vid fartygets förolyckande. Som framgår av bilaga 7 kommer flera av dessa lagregler att ersättas av kollektivavtal. Föreskriften om skriftligt anställningsavtal utsträcks att gälla

samtliga sjömän. Förslagets regler om frånträdandeort har en allmän avfattning, och avser samtliga sjömän. Vidare har de i 8-13 §§ i förslaget upptagna reglerna om rätt till förtida entledigande från anställningsavtalet, om förlängning av avtalet när sjömannen vägras att komma in i det land där avtalet skall frånträdas och om närvaro vid sjöförklaring tillämpning även på befälhavaren i motsats till vad som är fallet med motsvarande bestämmelser i SjmL. De särskilda regler som upptas i förslaget om sjuklön och fri hemresa med underhåll, när avtalet bringas att upphöra på grund av sjukdom eller skada eller vid oduglighet eller indisciplinärt beteende, blir likaledes tillämpliga på befälhavaren, se under 9.3.

Av anförda skäl saknas anledning att i ny lag inta ett särskilt kapitel med regler utslutande om befälhavarens anställningsförhållande.

### 9.3 Avskedsgrunder

Under 9.2 redogörs för redarens rätt att avskeda befälhavaren. För övriga sjömän anger SjmL som avskedsgrunder dels sjukdom eller skada, som för längre tid sätter sjömannen ur stånd att fullgöra tjänsten eller sjukdom som medför fara för de ombordvarande, 32 §, och dels oduglighet i tjänsten eller indisciplinärt beteende, 33 §. Paragraferna reglerar också den rätt till lön och fri resa med underhåll som sjömannen kan ha vid avsked. I 34 § bestäms förmåner som tillkommer sjöman, om han avskedas utan någon grund som anges i 32 eller 33 §.

De nuvarande bestämmelserna om avsked ger en laglig grund för befälhavaren att vid alla fall som nämnts under 32 eller 33 § skilja sjömannen från anställningen med omedelbar verkan. Något särskilt hänsynstagande till förhållandena i det enskilda fallet förutsätts ej i lagen. Bestämmelserna i 34 § har dessutom i praktiken medfört, att redaren ansetts kunna utan vidare avskeda en ombordanställd utan att någon sådan grund föreligger, som avses i 32 eller 33 §.

Bestämmelserna om avsked har därför varit oförenliga med utvecklingen på den

allmänna arbetsmarknaden mot större anställningstrygghet. De låter sig ej heller föräna med kommittéförslagets syn på sjömannens anställningsavtal som en överenskomelse mellan redaren och den ombordanstälde, vilken i princip ej är bunden till arbete på bestämt fartyg. Kommittéförslaget saknar av dessa skäl bestämmelser, som reglerar på vilka grunder anställningsavtalet får uppsägas. Frågan om när avsked eller uppsägning får tillgripas skall bedömas efter gällande kollektivavtal, de normer som utvecklar sig på arbetsmarknaden samt hänsynen till sjöfartens speciella förhållanden.

De säkerhetsintressen, som de nuvarande reglerna om avsked kan sägas tillgodose, tillvaratas i förslaget genom en befogenhet för befälhavaren att under vissa förhållanden skilja en sjöman från hans befattning ombord utan att anställningsförhållandet upphör. (Se 17 och 18 §§ under 10.2.2.) Beträffande förhållandet mellan redaren och befälhavaren har kommittén föreslagit en motsvarande lösning. (Se 16 § under 10.2.2.)

För det sociala skyddet i händelse anställningsavtalet upphör är sorjt genom skilda bestämmelser i förslaget. Regler om fri hemresa med underhåll för det fall att avtalet bringas att upphöra på grund av sjukdomsskäl upptas i 28 § i förslaget. Dessa bestämmelser överensstämmer i huvudsak med dem i SjmL som gäller besättningen med den utvidgningen att förmånen gäller ej endast vid avsked utan också när avtalet uppsägs med iakttagande av uppsägningstid. Uppsägs avtalet på grund av att sjömannen visat oduglighet eller av indisciplinär grund utgår, liksom enligt SjmL i avskedsfallen, fri resa endast i det undantagsfall som nämnts i 27 § femte stycket (se 10.2.4).

Föreskrifter om sjuklön upptas i 31 och 32 §§ i förslaget för det fall avtalet upphör på grund av sjukdom eller skada. I 32 § andra stycket regleras rätten till sjuklön när avtalet upphör på grund av förhållande som sägs i 18 § första stycket, nämligen i fall av oduglighet eller indisciplinärt beteende. Dessa löneregler överensstämmer i huvudsak med SjmL:s föreskrifter angående besättningens förmåner vid avsked.

När det gäller bestämmelserna i 34 § SjmL om lön och fri hemresa vid kontraktstridigt avsked, saknar förslaget motsvarighet. Samma är förhållandet med reglerna i 3 § om befälhavarens ersättning. Reglering av dessa frågor skall enligt överenskommelsen, bilaga 7, överföras till kollektivavtalen.

#### 9.4 Befälhavares behörighet att ingå anställningsavtal

Under 9 § SjmL behandlas befälhavarens behörighet att sluta anställningsavtal på redarens vägnar och hans skyldighet att inhämta förslag från eller samråda med andra befattningshavare i befälsställning ombord.

Lagrummet uttrycker den behörighet att anta fartygets besättning, som ligger i befälhavarens tjänsteställning ombord.

I praktiken har emellertid praxis i anställningsfrågor utvecklat sig så att det i många fartyg ankommer på olika befattningshavare att svara för behövlig rekrytering inom sitt ansvarsområde. Det är emellertid knappast lämpligt att i lagen söka närmare fastslå den behörighet att handla på redarens vägnar i anställningsärenden som bör tilläggas olika chefsbefattningar ombord. Förhållandena varierar efter förutsättningarna i de enskilda fallen och en legal reglering skulle på ett otillfredsställande sätt kunna binda utvecklingen. Ej heller finns det skäl att behålla en bestämmelse som utsäger det självklara, att befälhavaren äger företräda redaren i nämnda frågor. Behovet av bestämmelsen skall också bedömas med hänsyn till att redarna numera i allt högre grad representeras av personalchefer på rederikontoren. I detta sammanhang skall också beaktas, att anställningsavtalen enligt förslaget inte förutsätts bundna till tjänstgöring på visst fartyg. I ökad omfattning kommer rekryteringen till handelsflottan att följa centrala personalplaner, som uppgjorts på rederikontoren, och det får antas att denna utveckling i hög grad kommer att inverka på hittillsvarande praxis i fråga om sjömans anställning. På grund av det anförda upptar förslaget inte någon motsvarighet till 9 § SjmL.

#### 9.5 Sjömans skyldighet att kvarstå i tjänsten för att biträda vid nödvändigt arbete

Skall sjöman frånträda sitt tjänsteavtal är han enligt 16 § första stycket SjmL skyldig att, när fartyget kommer i hamn, kvarstå i tjänsten för att biträda vid arbete, som nödvändigt måste utföras. Sådan skyldighet omfattar högst två dagar eller, i fråga om segelfartyg som uppläggs, fyra dagar efter ankomstdagen. Det arbete som här åsyftas är främst allehanda smärre gö.omål som rengöring av hytt, skans, däck o. d., nödig tillsyn, putsning och smörjning av maskiner, iordningställande av inventarier och utrustningsföremål av olika slag. Biträde med fartygets lossning kan också förekomma.

Lagrummet utnyttjas mycket sällan för att avkräva arbetskyldighet, som inte följer av tjänsteavtalet. Finns ej ombordanställda tillgängliga för de aktuella arbetsuppgifterna, hämtas arbetskraft från land, t. ex. hamnpersonal. Bestämmelsen i 16 § första stycket framstår därför som föråldrad och bör inte medtas i ny lag. Arbetskyldighet för ifrågavarande syften får i stället regleras avtalsvägen.

#### 9.6 Lönebestämmelser

Sjömannens lön regleras sedan lång tid tillbaka både i SjmL och i kollektivavtal. Som anförts under 4.4 medför detta svåröverskådlighet. Övervägande skäl talar för att samla dessa regler i avtalen. Överenskommelse har träffats mellan kollektivavtalsparterna om att överföra huvuddelen av de nuvarande lönebestämmelserna till kollektivavtalen, se bilaga 7. I förslaget medtas därför endast bestämmelserna om sjuklön, 31–32 §§, om hemsändande av lön genom konsuls försorg, 60 §, om dragsedel och arbetsgivares kvittningsrätt i dragsedelsbelopp, 61 §, samt om lörens överlämnande i vissa fall till konsul för utbetalning till sjömannen, 62 §.

#### 9.7 Sjömans rätt att i förtid erhålla entledigande

Förslaget upptar i 8–11 §§ bestämmelser om sjömans rätt att i förtid bli fri från anställ-

ningsavtalet. Reglerna motsvarar i huvudsak dem som upptas i 35–38 §§ SjmL (se 10.2.1).

I 39 § SjmL medges sjöman rätt att erhålla entledigande med lön och fri hemresa jämte underhåll enligt bestämmelserna i 34 §, om han visat, 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.

Grova missförhållanden av det slag som avses här torde dessbättre vara utomordentligt sällsynta. Skulle de förekomma, kan tvivel inte råda om att den anställde har samma rätt här som vid andra grova avtalsbrott att erhålla omedelbart entledigande och uppbära ersättning för liden skada. Dessutom medger kommunikationerna mellan fartygen och hemlandet numera att myndigheter, redare och arbetstagarorganisationer i de flesta fall kan ingripa, om missförhållanden av denna typ skulle uppstå. Nu anförda omständigheter utgör enligt kommitténs uppfattning tillräckliga skäl för att låta bestämmelsen utgå ur sjömanslagen.

Bestämmelser om rätt för sjömannen att uppsäga tjänsteavtalet upptas också i 40 § SjmL. Det gäller dels det fall att fartyget försäljs till utländsk man eller på annat sätt upphör att vara svenskt (första stycket) och dels att fartyget eljest övergår till ny ägare (andra stycket). I det förra fallet stadgas rätt till lön och fri hemresa enligt reglerna i 34 §.

SjmL intar här den ståndpunkten att den nye ägaren vid överlåtelse av fartyget inträder som medkontrahent i tjänsteavtalet i den tidigare ägarens ställe. Detta sammanhänger med lagens presumtion att sjömannens anställning är knuten till fartyget. Denna ståndpunkt överensstämmer med den som förr allmänt gällde i svensk rätt. Sålde husbonden sin fasta egendom, var tjänaren skyldig att stanna tjänstetiden ut på de villkor som överenskommit med den förra husbonden. För kollektivavtalsförhållanden i allmänhet är detta synsätt numera helt främmande. I enlighet med flera av AD meddelade domar (se bl. a. 1935 nr 95) gäller, att den som förvärvar en rörelse i princip

ingenting har att göra med de anställningsavtal som vid tidpunkten för förvärvet består med den gamle ägaren.

Kommittén förutsätter att denna allmänt vedertagna princip också skall gälla för avtal om skeppsarbete. Säljer redaren sitt fartyg får uppsägning ske i avtalad ordning med sjöman som tjänstgör på detta, om ej anställningen i rederiet skall fortsätta. Önskar sjömannen följa med fartyget, måste nytt avtal träffas med den nye ägaren. Som framgår av överenskommelsen om vissa lagreglers överförande till kollektivavtalen, bilaga 7, skall regler om rätt till lön och fri hemresa med underhåll vid anställningsavtalets upphörande av denna grund intas i kollektivavtalen. Lagförslaget upptar av anförda skäl inte någon motsvarighet till 40 § SjmL.

#### *9.8 Tjänsteavtalets upphörande vid fartygets förolyckande*

I 6 § första stycket och 41 § första stycket SjmL stadgas att tjänsteavtalet, om ej annat överenskommit, upphör när fartyget till följd av sjöolycka går förlorat eller förklaras inte vara iståndsättligt. Blir sjöman arbetslös av denna grund, äger han rätt till lön för den tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst två månader utöver den tid han uppbär lön i samband med bärgningsarbete och väntar på sjöförklaring. Vidare äger han rätt till fri resa med underhåll till sin hemort och lön under resan försåvitt sådan ej utgår som följd av arbetslösheten. Kostnaden för hemresan skall bestridas av statsmedel.

Bestämmelsen om att tjänsteavtalet automatiskt upphör om fartyget förolyckas bygger på nuvarande princip om anställningens bundenhet till bestämt fartyg. Förslaget saknar därför denna grund för avtalets förtida upphörande. Frågan om vad som i nämnda fall händer med anställningen får i stället i första hand bero av vad anställningsavtalet innehåller. Om sjömannen uppsägs på grund av sjöolycka som drabbat fartyget skall han åtnjuta avtalad uppsägningstid. Anställningen skall frånträdas på ort, som avtalet stad-

gar. Den särskilda löneförmånen under arbetslöshetstid som SjmL föreskriver har tillkommit i samband med Sveriges anslutning till 1920 års ILO-konvention (nr 8) i ämnet. Stadgandet ger i åtskilliga fall bättre förmån än om sjömannen endast skulle erhålla lön under uppsägningstid. Anledning att helt slopa stadgandet föreligger därför ej. I överensstämmelse med vad som ansetts böra gälla om huvuddelen av övriga löneföreskrifter i SjmL finner kommittén lämpligt att överföra ifrågavarande regel till kollektivavtalen. Överenskommelse härom föreligger, bilaga 7. Se vidare under 4.5 om internationellt samband.

Statsverkets kostnader enligt 41 § tredje stycket SjmL framgår av tabell F.

Med den uppläggning som kommittéföreläget har uppstår inte den situationen att sjömannen står avtalslös, om fartyget går förlorat. Om redaren i ett sådant fall finner sig böra säga upp anställningen för en ombordanställd åligger det honom att tillse att avtalets bestämmelser om uppsägningsort iaktas. Kostnaden för sjömannens resa till uppsägningsort åvilar redaren. En tillämpning av avtalets regler kan emellertid ge sjömannen sämre förmån än vad SjmL stadgar. Enligt förutnämnda överenskommelse, bilaga 7, skall den nuvarande regeln om fri hemresa med underhåll till sjömannens hemort överföras till kollektivavtalen. Det föreligger därför inte någon anledning att behålla föreskriften om statens kostnadsansvar.

### 9.9 Ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande m. m.

Enligt 7 och 42 §§ SjmL är sjöman berättigad till ersättning av redaren för förlust i vissa fall av personlig egendom. Grunderna för ersättningen regleras i kungörelsen den 5 juni 1953 (nr 322). Skulle de belopp som anges i kungörelsen inte täcka de skador som förorsakats sjömannen, utgår tilläggserättning enligt föreskrifter i kollektivavtalen.

Frågan om ersättning i avsedda fall synes lämpligen böra i sin helhet lösas kollektivavtalsvägen. Överenskommelse härom har

Tabell F.

Budgetår	Antal fall	Belopp
1959/60	8	81 812
1960/61	1	1 648
1961/62	4	19 733
1962/63	3	1 635
1963/64	4	8 774
1964/65	4	13 883
1965/66	3	11 689
1966/67	2	9 704
1967/68	—	—
1968/69	2	18 214

träffats, bilaga 7. Kommittén föreslår därför att författningsbestämmelserna slopas.

### 9.10 Tvist angående tjänsteförhållandet

Sjöman som är missnöjd med löneavräkning, som befälhavaren upprättat i samband med avmönstring, har enligt 43 § första stycket SjmL rätt att vända sig till mönstringsförrättare för dennes prövning av avräkningens riktighet. Till detta stadgande ansluter bestämmelser i 21 och 26 §§ mönstringsförordningen om skyldighet för mönstringsförrättare att utöva tillsyn och söka åstadkomma förlikning i uppkommande tvister.

Uppstår på utrikes ort tvist angående tjänsteförhållandet, kan tvisten enligt 43 § andra stycket SjmL hänskjutas till avgörande av svensk konsul. Tvisten får inte dras inför utländsk myndighet. Stadgandet i 26 § mönstringsförordningen om skyldighet för mönstringsförrättare att söka förlika parterna är tillämpligt också för tvister av detta slag. I § 51 förordningen den 3 februari 1928 (nr 49) angående beskickningar och konsulat finns bestämmelser, som i första hand gäller handläggningen av tvist, vilken hänskjutits till konsuln för avgörande.

Tvister angående anställningsförhållandet avgörs numera i regel genom förhandlingar mellan rederiet eller redareorganisation och de anställdas organisationer. Till denna utveckling har bidragit den förbättrade kommunikationen med fartygen och de fackliga organisationernas växande inflytande. Av betydelse är även att de flesta

anställningsfrågor numera löses genom kollektivavtalen. Genom kommittéförslaget förskjuts tyngdpunkten i de tjänsteavtalsrättsliga bestämmelserna ytterligare till kollektivavtalen. Utvecklingen har medfört att mönstringsförrättare och konsulter i allt mindre utsträckning anlitas för att lösa tvister på området. Nämnda myndigheter har av naturliga skäl liten eller ingen erfarenhet av att tolka och ta ställning till kollektivavtal och kommittén finner ej heller med hänsyn till det anförda något behov av att i ny lag ålägga dem en sådan uppgift. I lagförslaget har därför ifrågasvarande bestämmelser slopats, med undantag för den viktiga föreskriften, att tvist som rör sjömans anställning, inte får dras inför utländsk myndighet. Denna regel upptas i 14 § i förslaget (10.2.1).

Kommittén vill emellertid understryka att förslaget inte medför någon ändring i mönstringsförrättares ovannämnda skyldigheter enligt 21 och 26 §§ mönstringsförordningen. Vad gäller den i § 51 konsulförordningen föreskrivna handläggningsordningen inför konsul föreslår kommittén att författningsrummet ändras så, att en liknande ordning i fortsättningen kommer att gälla, när konsul tar upp förlikningsfrågor enligt nämnda 26 § mönstringsförordningen. Protokoll skall föras och tillställas parterna.

#### 9.11 *Ordningsföreskrifter angående tillträde till och utevaro från tjänsten*

I 51 § första och femte styckena åläggs sjöman skyldighet att inställa sig i rätt tid till tjänstgöring och att vid förhinder underrätta befälhavaren. Tredje och fjärde styckena i paragrafen innehåller vissa föreskrifter att iaktas under hamnuppehåll.

Kravet att arbetstagare skall inställa sig till tjänstgöring på bestämd tid följer självfallet direkt av arbetsavtalet. Regeln härom liksom övriga nyssnämnda ordningsföreskrifter har inte sin plats i ny lag. Om särskilda regler av detta slag krävs, bör de i stället upptas i överenskommelser mellan arbetsmarknadsparterna eller i instruktioner från arbetsgivaren.

Vissa föreskrifter om landlov behandlas i överenskommelsen, bilaga 7.

Bestämmelse som motsvarar 51 § andra stycket upptas i 43 § i förslaget (10.3).

#### 9.12 *Hämtning av sjöman genom polismyndighets försorg*

I 52 § SjmL föreskrivs att befälhavaren har rätt att anlita vederbörande polismyndighet för att föra ombord påmönstrad sjöman, som underlåter att i rätt tid tillträda tjänsten eller som går i land utan att vara berättigad till det eller som inte kommer tillbaka i rätt tid efter att ha varit i land. Hämtningsrätten gäller under förutsättning att fartyget eljest ej har tillräcklig besättning och att det går i utrikes fart. Rätten är emellertid inte begränsad till utrikes hamnar.

Vid tidigare lagrevisioner har ifrågasatts att slopa hämtningsrätten men den har ansetts böra kvarstå på grund av de säregna förhållanden som råder inom sjöfarten. Härvid har särskilt anförts svårigheten att på främmande orter ersätta sjömannen med en ny arbetskraft, de ekonomiska konsekvenserna av att fartyget uppehålls och risken för att disciplinen ombord skulle kunna äventyras. Vidare har pekats på de olägenheter som kan uppstå för en sjöman som kvarlämnats på främmande ort.

Under senare år har från ILO:s sida vid upprepade tillfällen hemställts om översyn av stadgandet i 52 § SjmL. Härvid har hänvisats till att lagrummet inte står i överensstämmelse med reglerna i Artikel 1 c) och d) i konventionen nr 105 angående avskaffande av tvångsarbete. Konventionen har ratificerats av Sverige år 1958 (se bilaga 3).

Av kommitténs undersökning, se bilaga 4, framgår att befälhavares befogenhet enligt 52 § utnyttjats i cirka 80 fall under ett år. Av dessa fall inträffade 10 i närtrafik och 70 i oceantrafik. Hämtningsrätten utnyttjades på 27 fartyg, dvs. 7 % av samtliga. Rätten ansågs betydelsefull av 67 % av de befälhavare som besvarat frågan härom.

Den nuvarande regeln innebär endast en rätt för befälhavaren att i angivna situationer begära biträde av vederbörande polis-

myndighet för att hämta sjömannen till fartyget. Däremot medför regeln självfallet inte någon skyldighet för polismyndighet, vare sig i Sverige eller utomlands, att ingripa enligt befälhavarens önskemål.

De ekonomiska skäl som anförts till stöd för lagregeln kan inte längre anses ha sådan tyngd, att de motiverar en tvångsregel av detta slag. Till förmån för att behålla bestämmelsen har vidare anförts, att den kan tjäna till att skydda en sjöman, som eljest riskerar att bli efterseglad i utländsk hamn. Ej heller denna motivering kan accepteras för en regel, som innebär en befogenhet för arbetsgivaren att låta med tvång hämta en arbetstagare till arbetet. Kommittén föreslår därför att regeln om hämtningsrätt utgår ur lagen.

Kommitténs ståndpunkt innebär självfallet ej att en befälhavare skulle vara förhindrad att söka kontakt med en utländsk polis- eller socialmyndighet för att t. ex. få hjälp med att spåra upp en besättningsmedlem, som ej återvänt till fartyget. I många fall måste en sådan åtgärd anses motiverad av de sociala risker, som en sjöman kan utsättas för, om han efterseglas. Något lagstöd behövs emellertid inte för åtgärder av detta slag.

## 1 kap.

## 10.1 Inledande bestämmelser

Under denna rubrik upptas i 1–2 §§ lagens tillämpningsområde och definieras vissa uttryck i lagen.

## 1 §.

*Sjöman, anställning och skeppsarbete.* Lagförslaget inleds med en allmänt hållen paragraf, som ger uttryck för lagens huvudsakliga begränsning till att avse skeppsarbete, som utförs av sjöman i befattning på fartyg, samt till redarens och sjömannens avtal om sådant arbete. Paragrafens avfattning syftar också till att markera det direkta avtalsförhållandet mellan redaren och sjömannen. Med uttrycket sjöman avses samtliga, som anställts för att utföra skeppsarbete, följaktligen även befälhavaren. Lagförslaget tillämpar härvidlag samma terminologi som exempelvis sjöarbetstidslagen och mönstringsförordningen.

I lagförslaget används uttrycket »anställning» i stället för det i SjmL brukade ordet »tjänst» för att ange arbetsförhållandet mellan redaren och sjömannen. Det valda uttrycket är att föredra för att principiellt hålla isär anställningstiden, som är den tid under vilken arbetsavtalet med redaren löper, från tjänstgöringen ombord på bestämt fartyg, vilken sammanfaller med den tid sjömannen enligt förslagets terminologi har befattning på fartyg. Att anställningstiden

och tjänstgöringen i befattning ombord i praktiken kan komma att helt täcka varandra är en annan sak. Ordet tjänst, som i gällande lag får beteckna såväl anställning hos redaren som tjänstgöring ombord på fartyget, behålls emellertid i begrepp såsom tjänsteförseelse, ställning i tjänsten m. m.

I SjmL används uttrycket »skeppstjänst» för att beskriva arbete som förrättas av sjöman i SjmL:s bemärkelse, dvs. medlem av den egentliga besättningen. I sjöarbetstidslagen används också uttrycket skeppstjänst. Enligt 1 § andra stycket sistnämnda lag förstås därmed arbete, som på svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller elejst på grund av förmans uppdrag utför ombord på fartyget eller på annat ställe.

Med hänsyn till den begränsning som gällande sjömanslag inlägger i uttrycket skeppstjänst är detta inte väl ägnat att beskriva det arbete, som utförs ombord och som täcks av förslaget till ny sjömanslag. Lagen skall i princip ha avseende på allt arbete som utförs för fartygets räkning eller elejst på grund av förmans uppdrag ombord på fartyget eller på annat ställe. För att det skall vara fråga om skeppsarbete förutsätts dock att arbetet utförs av person, som medföljer fartyget. Arbete som utförs av någon som endast går ombord under hamnuppehåll avses sålunda ej. Å andra sidan är det likgiltigt, om arbetstagaren endast tillfälligt medföljer fartyget för t. ex.



enstaka arbetsuppgift eller ingår i fartygets reguljära bemanning. Eftersom den föreslagna definitionen också skiljer sig något från vad som inläggs i sjöarbetstidslagens skeppstjänstbegrepp, synes en annan term än skeppstjänst böra väljas. Kommittén har valt uttrycket skeppsarbete. Härtill har även medverkat att »skeppsarbete» är det ord som kunnat accepteras av den finska sjömanslagskommittén i den svenskspråkiga texten.

*Begränsning i fråga om arbetstagare.* Nuvarande lag är tillämplig på samtliga ombordsanställda, som är antagna av redaren eller befälhavaren. För dem som arbetar på fartyget utan att vara anställda av redaren eller befälhavaren gäller lagen enligt 71 § SjmL endast i begränsade delar, främst i fråga om minimiålder för antagning jämte vissa regler om läkarundersökning och sjukvård, om allmänna skyldigheter i tjänsten, om lydnadsplikt och om tvångsmedel.

Kommittéförslaget innebär en förskjutning av sjömanslagens tillämplighet såtillvida som lagen i sin helhet i fortsättningen endast blir att tillämpa på anställda, som fullgör typiskt fartygsarbete, dvs. i praktiken på personer, som är sysselsatta i sjömansyrkena och i dagligt tal brukar sammanfattas med uttrycket ombordanställda. Detta kommer till uttryck i den inledande meningen av 1 § som begränsar lagens tillämplighet till sådant skeppsarbete som utförs av sjöman som har befattning ombord. Redan definitionen av begreppet skeppsarbete utesluter, att befattning ombord kan innehas av arbetstagare, vilka är landbaserade och går ombord endast för att utföra arbete medan fartyget ligger i hamn. Vidare innebär kravet att det arbete som tilldelats arbetstagaren skall ha samband med fartygets nyttjande och innefatta mera stadigvarande eller regelbundet återkommande sysslor. Till personal med sådana uppgifter räknas alltså inte bara medlemmarna av den egentliga besättningen utan också sådana arbetstagare som t. ex. läkare och övrig sjukvårdspersonal. Utanför faller den som visserligen är anställd av reda-

ren och arbetar ombord men vars arbete inte berör fartygets nyttjande, såsom en rederianställd konstruktör som medföljer för studier inför ett kommande fartygsbygge. Ej heller räknas hit en arbetsstudieman, som tillfälligtvis medföljer för viss utredning. Den som har rent tillfälliga sysslor, t. ex. någon som för en kort period medföljer för att utföra tillfälligt underhålls- eller reparationsarbete, kan ej anses ha befattning ombord. Samma är förhållandet med en rederianställd ingenjör, som medföljer ett fartyg under en resa för kontroll av instrumenteringen. I den föreslagna paragrafens tredje stycke har denna avgränsning uttryckts så, att sjöman skall anses ha befattning på fartyg, om hans arbetsuppgifter där hänför sig till fartygets nyttjande och avser annat än enbart tillfälliga göromål.

I överensstämmelse med gällande lag (71 §) innebär förslaget att arbetstagare, som anställts av annan än redaren står utanför lagens allmänna tillämpning. På dessa arbetstagare skall enligt 2 § i förslaget endast vissa föreskrifter äga tillämpning såsom om minimiålder, om skeppsarbetet, om tvångsmedel och om straffansvar. Det kan här vara fråga om högst olika slag av personal med tjänstgöring ombord, t. ex. kios- och servicepersonal på vissa passagerarfartyg, kontrollpersonal från ett varv, lastägarers superkarg, anställda vid speciella servicebolag eller reparatörer från ett leverantörföretag. Sistnämnda grupper av arbetstagare har ofta endast tillfällig tjänstgöring ombord. Det har framför allt under senare år blivit en tendens att inom serviceavdelningarna, huvudsakligen på större passagerarfartyg, överlåta driften på en företagare utanför rederiet, vilken anställer personal. I dessa fall intar personalen i fråga om arbetsuppgifter samma ställning som om de varit anställda i rederiet. Hittills har personal av denna typ kollektivavtalsvägen till försäkrats samma avtalsförmåner som övriga ombordanställda. Därmed har dessa arbetstagare i praktiken också kommit i åtnjutande av väsentligen samma sociala skydd som sjömanslagen ger. Kommittéförslaget rubbar inte denna ordning.

I detta sammanhang aktualiseras en begränsning av friheten att överlåta på företaget utanför rederiet att som entreprenör anställa personal för fartygsdriften. Det kan nämligen ej anses förenligt med redarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord, att sådan personal inom däck- och maskinavdelningarna som tillhör minibesättningen i sitt anställningsförhållande är beroende av annan än redaren. En regel i syfte att tillförsäkra att denna personal alltid är anställd av redaren står i överensstämmelse med hittills tillämpad praxis. En sådan bestämmelse lämnar rimligt utrymme för den ordning som redan råder på flera fartyg, nämligen att driften av ekonomiavdelningen överlåts på ett specialföretag, som anställer erforderlig personal. Denna personal kan delvis ingå i besättningen. Kommittén föreslår att den åsyftade bestämmelsen införs som ett andra stycke i 9 kap. 1 § säkerhetslagen. En motsvarande straffbestämmelse placeras som ett nytt stycke i 10 kap. 3 §. Vidare föreslås en följdändring i 9 kap. 11 § säkerhetslagen.

Förslaget behåller sålunda, på grund av de driftsekonomiska fördelar som kan vinnas, viss möjlighet för en redare att låta bemanna sitt fartyg med personal, som anställts av annan än redaren själv. I ett avseende kan emellertid denna klyvning av arbetsgivareförhållandet ombord inge betänkligheter. Reglerna om sjömansskatt och sjöfolkspensionering är nämligen tillämpliga endast på dem, som anställts av redaren. De sjömän som anställts av entreprenör faller sålunda utanför de för redaranställda särskilt utformade skatte- och pensionssystemen. Enligt kommitténs mening finns anledning att närmare undersöka huruvida ej också de personalkategorier som det här är fråga om bör omfattas av nämnda skatte- och pensionsbestämmelser. En sådan utredning har kommittén emellertid ansett ligga utanför sitt uppdrag.

*Begränsning i fråga om tid.* Den tjänsterättsliga reglering som förslaget innefattar är helt motiverad av skeppsarbetets speciella förhållanden och det egentliga sjömansyrkets villkor. Huvuddelen av lagförslagets

övriga bestämmelser är också motiverade av förhållandena under den tid skeppsarbete utförs. Att avtalet med sjömannen kan innebära plikt för honom att under väntetider i land, exempelvis mellan det att han lämnat ett av rederiets fartyg och tillträtt befattning i ett annat, utföra tillfälligt landarbete medför ej, att avtalet till någon del förlorar sin karaktär av avtal om skeppsarbete. Arbetet i land är att betrakta som en bisak för att fylla ut luckor mellan perioderna av skeppsarbete. Enligt kommitténs förslag har redarens avtal med sjömannen om skeppsarbete sålunda en vidare innebörd än enligt gällande lag, i det att ett sådant avtal mera generellt förutsätts kunna täcka också tid, när sjömannen befinner sig i land. I enlighet härmed skall i kvalifikationstid, som hänförs till sjömannens tjänstgöring hos redaren, inräknas även perioder, när sjömannen vistas i land för att senare tillträda befattning på samma eller annat av redarens fartyg. Det har härvidlag intet att betyda om sjömannen under sådana mellanperioder utför arbete för redaren, har semester, kortare tjänstledighet e. d. Avgörande är att avtalet under en sådan mellantid inte förändrats att i själva verket avse något annat än skeppsarbete.

Den förändring av lagens formella tillämplighet som kommittén sålunda föreslår torde i allmänhet inte behöva bereda några praktiska svårigheter. Som regel framgår det redan av de enskilda bestämmelsernas utformning, om de skall äga tillämpning inte bara när sjömannen har befattning ombord på fartyg utan även under sådana mellanliggande perioder när sjömannen befinner sig i land. I andra fall framgår det av bestämmelsens syfte, i vilka situationer den är tillämplig. Sålunda kan ex.vis sjömannens lydnadsplikt i förhållande till överordnade ombord eller skeppsnämndens befogenheter ej återopas under tid, när sjömannen är på resa till fartyget för att tillträda sin befattning där eller kvarlämnats i en hamn för att senare inställa sig till tjänstgöring på annat fartyg i rederiet.

*Begränsning i fråga om arbete.* Förhållandena vid de typer av avtal, där sjöman-

nen inte bara arbetar åt redaren i befattning på fartyg utan också under mellanperioder i land får bedömas annorlunda, om sjömannen i praktiken får anses ha överförs till andra arbetsuppgifter än skeppsarbete. Rederiet kommer överens med en befälhavare eller en maskinchef om att denne skall lämna sjötjänsten och övergå till att vara kontrollant vid rederiets fartygsbyggen. En matros sysselsätts mera stadigvarande i rederiets landorganisation. I sådana fall är arbetet regelmässigt ej att anse som skeppsarbete eller kan anses följa av ett avtal om sådant arbete. Det faller följaktligen utanför lagens tillämpning. Tid under vilken den anställde fullgör sådana främmande arbetsuppgifter skall i enlighet härmed t. ex. inte kvalificera för förmåner enligt sjömanslagen, för såvitt inte särskild överenskommelse träffas härom.

Tveksamhet om lagen skall vara tillämplig kan också uppstå i sådana enstaka fall när en tillfällig landvistelse i avvaktan på fortsatt skeppsarbete övergår till att bli en mera permanent landanställning i rederiets tjänst. Sjömannen, som under ett avbrott i sjötjänstgöringen sysselsatts i annat arbete i redarens tjänst, stannar kvar i detta arbete utan att tillträda ny befattning på fartyg. I regel torde dock övergången till stadigvarande landanställning vara markerad genom särskild överenskommelse med sjömannen, administrativ eller kameral åtgärd från rederiets sida eller på annat sätt som visar att arbetsuppgifterna inte längre är att betrakta som ett led i fullgörandet av ett avtal om skeppsarbete.

Tänkbart är också att ett arbetsavtal endast till en mindre del avser skeppsarbete och att arbetstagarens dominerande prestation består av annat arbete. Tydligt är att lagen blir tillämplig på avtalet till den del det avser skeppsarbete. Däremot kommer avtalet i övrigt att falla utanför tillämpningsområdet. Som exempel på befattningshavare med avtal av detta slag kan nämnas en av redaren anställd superkarg och de anställda vid en träindustri, vilka tidvis arbetar ombord på industrins bogserfartyg, tidvis i land.

I den mån sjömanslagens bestämmelser ej är tillämpliga, får frågor om t. ex. sjömannens anställningsförhållanden bedömas efter de vanliga arbetsrättsliga grunder som gäller för landanställda. Det är av betydelse att man tydligt markerar när sjömannen tillträder befattning ombord på fartyget och därigenom skapar klarhet, om han är underkastad de särskilda villkor som gäller under tjänstgöring ombord. Förslaget förutsätter att ett mönstringsförfarande eller likartat institut formellt avgränsar den period när sjömannen har befattning ombord. En sådan period kan även i fortsättningen komma att motsvara sjömannens hela anställningstid hos redaren. Däremot förlorar mönstringen sin nuvarande tjänsterättsliga betydelse, som hänger samman med att anställningsavtalet enligt SjmL är knutet till den faktiska tjänstgöringen ombord på bestämt fartyg. Inte sällan kan förekomma att sjömannen i praktiken redan tillträtt befattningen ombord innan mönstring äger rum. I sådana fall bör sjömannens antecknande i skeppsdagboken som medlem av besättningen eller liknande åtgärd vara avgörande. I fartyg där mönstringsplikt f. n. inte förekommer bör uppförande av sjömannens namn på manskapsförteckningen vara avgörande för lagförslagets tillämplighet.

*Lagens tillämplighet under väntetid m. m.*  
Som ovan nämnts förutsätter förslaget att sjömannens anställningsavtal med redaren kan bestå också under perioder, när han ej utövar befattning på fartyg. Han kan ha lämnat befattningen för exempelvis semester eller annan ledighet. Det kan ha skett för att han skall invänta annat fartyg, där han skall tjänstgöra. Situationen kan också vara den att anställningsavtalet uppsagts i samband med att sjömannen lämnat befattningen men att uppsägningstiden fortfarande löper. Också under perioder när sjömannen inte fullgör arbete åt redaren i befattning på fartyg, kan lagens regler enligt förslaget i viss utsträckning bli tillämpliga. Detta gäller de centrala bestämmelserna om redarens sociala ansvar för sjömannen, nämligen 18 § om redarens skyl-

dighet att svara för sjömannens uppehålle i land, 31 § om rätt till lön vid arbetsoförmåga på grund av sjukdom eller skada, 34 § om rätt till vård för sjukdom eller skada, 36 § om åtgärder i samband med dödsfall och 37 § om kostnad för begravning. Dessa bestämmelser bör gälla under sådana perioder av anställningstiden som kan betraktas som likvärdiga med tid när sjömannen har befattning ombord. För att detta skall vara fallet krävs att sjömannen skall vara kvar i redarens tjänst och väntar på att tillträda ny befattning på redarens fartyg eller att anställningsavtalet uppsagts och den tid som återstår av anställningstiden efter det att sjömannen lämnat befattningen ombord endast motsvarar uppsägningstid. För att här åsyftad tid skall jämställas med tid i befattning fordras vidare, att sjömannen under tiden utför arbete åt redaren eller eljest står till dennes förfogande för detta ändamål. Det är rimligt att med sådan tid också likställa fritid, som är vederlag för ordinarie arbetstid eller ersättning för övertidsarbete. Som en sammanfattande benämning på sådana perioder utanför tjänstgöring i befattning på fartyget, vilka omfattas av lagens nämnda sociala regler, har kommittén valt beteckningen »väntetid».

I väntetiden ingår sålunda inte tid när sjömannen åtnjuter semester eller har tjänstledighet. I detta sammanhang kan erinras om att reglerna i 10 § andra stycket semesterlagen blir tillämpliga i de fall att sjömannen drabbas av sjukdom under semester. Är han sjuk när den för honom bestämda semestern börjar, är han sålunda inte skyldig att räkna sjukdagarna som semesterdagar. Det behöver han ej heller göra om han insjuknar först efter det att semestern börjat.

## 2 §.

I 70–72 §§ SjmL finns regler om lagens tillämplighet i fråga om personer ombord, som inte tillhör den egentliga besättningen. Beträffande ombordanställda som är antagna av redaren eller befälhavaren är lagen utan undantag tillämplig. Är de an-

ställda hos annan arbetsgivare eller medtas de ombord enligt vad som stadgas i 346 § SjöL blir endast vissa av bestämmelserna tillämpliga.

Som utvecklats under 1 § föreslår kommittén den ändringen att lagen i sin helhet skall tillämpas endast på skeppsarbete, som utförs av sjöman i befattning på fartyg. Arbetstagare som ej har befattning på fartyget är, i överensstämmelse med 71 § SjmL, i huvudsak undantagna från tillämpningen av de tjänsteavtalsrättsliga och sociala bestämmelserna. Bestämmelserna om skeppsnämnden skall tillämpas på dessa arbetstagare utom i vad avser nämndens behandling av anställningsavtalsfrågor. Kommittén föreslår också att samtliga anställda ombord omfattas av reglerna om arbetskonflikt. Flera av straffbestämmelserna blir härjämte tillämpliga på arbetstagare, som saknar befattning ombord.

I andra och tredje styckena av den föreslagna paragrafen upptas bestämmelser motsvarande 71 § andra stycket och 72 § SjmL.

## 2 kap.

### 10.2 Om anställningsavtalet

#### 10.2.1 Om ingående och frånträdande av anställningsavtal

Under rubriken »Om ingående och frånträdande av anställningsavtalet» upptar förslaget i 3 § regler om avtalets form, i 4 § stadganden om minimiålder för att användas i skeppsarbete, i 5–7 §§ föreskrifter om avtalets frånträdande och i 8–11 §§ regler om sjömans rätt att i särskilda fall bli fri från avtalet. 12 § stadgar om avtalets förlängning. 13 § ger föreskrifter angående närvaro vid sjöförklaring och 14 § om förbud att dra tvist inför utländsk myndighet.

## 3 §.

Föreskrift om skriftligt anställningsavtal finns i SjmL endast när det gäller befälhavaren. 1 § ålägger redaren att sörja för att avtalet med befälhavaren upprättas

skriftligt. Regeln tillkom i 1922 års SjmL och infördes för att i båda parter intresse främja användandet av skriftlig form för anställningsavtalet. Befälhavaren ansågs ha att bevaka så viktiga intressen att rättsförhållandet mellan redaren och honom borde läggas på säker grundval. För övriga sjömän får den i 11 § första stycket SjmL nämnda avräkningsboken fylla motsvarande funktion.

Förutom nyssnämnda regel i 1 § SjmL finns lagföreskrift om skriftligt anställningsavtal endast i hembiträdeslagen. I båda fallen är det fråga om ordningsföreskrifter och försummelse påverkar ej avtalsförhållandet mellan parterna. I kollektivavtal förekommer stundom bestämmelser om skriftliga avtal eller om anställningsbevis. Dessa bestämmelser är också att betrakta som ordningsföreskrifter.

De uppgifter och det ansvar som följer med en anställning som befälhavare, särskilt på fartyg i utrikes fart, är betydande. Det är därför viktigt att anställningsavtalets innehåll på olika punkter är så klart och otvetydigt som möjligt och att det lätt kan styrkas. Skäl talar också för att redarens avtal med övriga kategorier ombordanställda ges skriftlig form. Även om dessa avtal sällan är särskilt komplicerade och i allmänhet bygger på kollektivavtalen, avviker dock avtalen om skeppsarbete från motsvarande avtal till lands och kan i en framtid komma att variera åtskilligt efter olika anställningsformer, som kan erbjudas. Skriftlig form av anställningsavtalet skulle därför i båda parter intresse vara ägnat att förebygga missförstånd mellan arbetsgivare och anställda samt kunna vara av vikt i förhållandet med utländska myndigheter. Det kan sålunda vara erforderligt i samband med inresa, t. ex. för semester, att sjömannen kan styrka att anställningsförhållande föreligger. Ett generellt krav om skriftlighet behöver inte medföra någon administrativ omständlighet. I enkla fall, när kollektivavtal i praktiken reglerar avtalets innehåll, kan det sålunda vara lämpligt att använda standardiserade formulär, som hänvisar till kollektivavtalet.

Redarens skyldighet bör även gälla ändringar och tillägg, som vidtas efter avtalets ingående.

Kommittén föreslår sålunda en bestämmelse om att redaren skall sörja för att hans anställningsavtal med sjöman skall upprättas skriftligt. Underlåtenhet att iakttä skriftlig form medför ej att muntligt avtal saknar giltighet. Den skyldighet som lagen med den föreslagna utformningen lägger på redaren torde dock medföra, att, i händelse av tvist om avtalets innehåll, bristande utredning kan komma att gå ut över honom.

#### 4 §.

*Gällande rätt.* I 10 § första stycket SjmL stadgas att yngling under femton år och kvinna under aderton år inte får användas i skeppstjänst. I andra stycket föreskrivs att den som ej uppnått aderton år inte får användas i eldartjänst eller i tjänst som kollämpare. Från denna senare regel ges enligt tredje stycket möjlighet till dispens för den som uppnått femton års ålder.

*Kommittén.* Vid tiden för den nuvarande lagbestämmelsens tillkomst var den grundläggande skolutbildningen regelmässigt avslutad när barnet uppnått femton års ålder. Enligt gällande skollag den 6 juni 1962 (SFS nr 319) upphör skolplikten, om den inte fullgjorts dessförinnan, med utgången av vårterminen det kalenderår, när barnet fyller sexton år. Den sålunda förlängda obligatoriska skolgången bör föranleda en anpassning av minimiåldern för ynglingar, som skall användas i skeppsarbete. Som villkor för att ta sådant arbete bör gälla, att ynglingen har fyllt eller under kalenderåret kommer att fylla sexton år och har fullgjort sin skolplikt. Med en sådan utformning av regeln skapas möjlighet för den som önskar att omedelbart sedan den obligatoriska skolgången avslutats ta anställning ombord på fartyg.

Kommittén har övervägt att för pojkar, som ej uppfyller ålderskravet, öppna möjlighet att under ferietid ta anställning i befattnings på fartyg. Kommittén har ej ansett en sådan lösning lämplig. För densam-

ma skulle visserligen kunna anföras att feriorbete ombord skulle ge ungdomen tidiga kontakter med sjömansyrket och på så sätt kunna främja rekryteringen till yrket. Avgörande är emellertid att sjömansyrket regelmässigt är så fysiskt ansträngande och i övrigt krävande, att det inte bör ens under kortare perioder utövas av ungdom, som ej har skolgången bakom sig.

Föreskrift om särskild minimiålder för äldre och kollämpare på fartyg infördes i SjmL år 1925 med anledning av att Sverige ratificerat en av ILO år 1921 antagen konvention (nr 15) i detta ämne. Vad gäller åldersgränsen för kollämpare på koleldade ångfartyg, där arbetet ansetts vara för hårt för den som är under aderton år, saknar regeln härom praktisk betydelse, eftersom sådana fartyg inte längre används i den svenska handelsflottan och ej heller kan tänkas komma att tillföras denna. Bestämmelsen kan därför slopas. Den särskilda åldersgränsen för äldre har tillkommit bl. a. därför att eldartjänsten ansetts vara alltför ansvarsfull för att anförtros sjöman under aderton år. Eldarbete förekommer numera huvudsakligen på turbindrivna fartyg. Sådant arbete är mycket ansvarskrävande och bör ej anförtros annan än den som uppnått viss mognad. En föreskrift om minimiålder för att använda sjöman i arbete som äldre bör därför behållas och den nuvarande gränsen vid aderton år synes lämplig.

Frågan om åldersgränser för vissa arbetsuppgifter ombord är i första hand en säkerhetsfråga, som gäller fördelningen över huvud taget av arbetsuppgifterna ombord. Detta talar i och för sig för att överföra stadgandet om arbete som äldre till säkerhetslagen. En sådan överföring skulle emellertid medföra att åldersföreskrifterna blev splittrade mellan sjömans- och säkerhetslagarna. Eftersom den allmänna åldersregeln har en naturlig plats i sjömanslagen, har kommittén stannat för att föreslå att stadgandet om minimiålder för att användas som äldre behålls i förslaget. Den möjlighet till dispens som anvisas i 10 § tredje stycket SjmL har ej utnyttjats

under senare år. Stadgandet har tillkommit för att underlätta rekryteringen. Behov av sådana dispenser föreligger ej och bör med hänsyn till säkerheten ombord ej heller kunna meddelas.

Kommittén vill i detta sammanhang erinra om att säkerhetslagen under 9 kap. 3 § upptar bestämmelse om att redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder arbete ombord skall iakttä allt som med hänsyn till arbetets natur och de förhållanden, under vilka arbetet bedrivs, samt de ombordanställdas ålder, yrkesvana och övriga förutsättningar för arbetet, skäligen kan fordras för att förebygga att ombordanställd ådrar sig ohälsa i följd av arbetet eller drabbas av olycksfall däri.

Denna bestämmelse tar sikte på arbetarskyddet ombord. En bestämmelse av detta slag är emellertid även motiverad av intresset att trygga sjösäkerheten. Det är uppenbart att, om unga och oerfarna personer sätts till uppgifter, som de ej är vuxna, detta inte bara kan utgöra en olycksrisk för dem själva utan också äventyra övriga ombordvarandes och fartygets säkerhet. Kommittén föreslår därför att nämnda stadgande i säkerhetslagen ändras så, att kravet på arbetsledningens fördelning av arbetsuppgifterna med hänsyn till de ombordanställdas personliga förutsättningar även syftar till att tillgodose sjösäkerhetens intresse.

Till det nu anförda skall framhållas de möjligheter, som säkerhetslagens bemaningsregler erbjuder i syfte att för skilda typer av fartyg säkra minimibesättningar med lämplig sammansättning. I den mån regler finns motiverade om åldersgränser för befattningshavare i viss tjänst, bör frågor härom kunna tas upp i samband med fastställande av minimibesättningar för berörda fartygsslag.

Vid remissbehandlingen av det år 1962 avgivna betänkandet om säkerheten på fartyg framhöll LO angående arbetarskyddsbestämmelser till sjöss bl. a., att det var av synnerlig vikt att arbetarskyddslagens begränsningar i största möjliga utsträckning blev gällande även för ombordanställd min-

derårig, varmed förstås den som inte fyllt aderton år, samt att det inte fanns några som helst skäl för att någon skillnad mellan arbete till sjöss och annat arbete skulle bestå i detta hänseende.

Kommittén delar ståndpunkten att det allmänna arbetarskyddet i största möjliga utsträckning bör gälla även minderåriga ombordanställda. Efter mönster från 26 § arbetarskyddslagen föreslår därför kommittén vidare, att 9 kap. 3 § säkerhetslagen kompletteras med ett tredje stycke upptagande stadgande, som ålägger befälhavaren särskild tillsyn vid användande av minderårig i skeppsarbete till förekommande av olycksfall och ohälsa.

#### 5 §.

Frågor som sammanhänger med tjänst-avtalets ingående och upphörande har i SjmL i princip överlämnats åt parternas fria bestämmande. Undantag härifrån utgör uppsägningsregeln i 15 §. Frånsett nämnda regel, som inte kan avtalas bort, finns bestämmelser om avtalets upphörande i 12 och 13 §§ SjmL. Sistnämnda stadganden syftar endast till att reglera fall där parterna underlåtit att träffa överenskommelse.

12 § SjmL ger regler för det fall att sjöman antagits för bestämd tid eller med förbehåll om bestämd uppsägningsstid och avtalstiden utgår under pågående resa. För att undvika osäkerhet och tvist, som kan uppstå som följd härav, har sedan gammalt funnits en regel av civilrättslig karaktär, som förlänger avtalet på i övrigt oförändrade villkor att gälla till fartygets ankomst till vissa typer av hamnar.

Det kan ej uteslutas att avtal, som skall gälla under bestämd tid och saknar bestämmelse om ort för dess upphörande, kommer att träffas också i fortsättningen. Även om det från båda parter synpunkt kan synas naturligt att tjänstgöringen utan direkt lagstöd pågår tills fartyget når hamn, där frånträdande kan ske, finner kommittén övervägande skäl tala för att behålla en regel, som förlänger avtalet tills fartyget når sådan hamn. För närvarande gäller att avtalet förlängs till fartygets ankomst

till svensk hamn eller, om fartyget dessförinnan anlöper utländsk lossnings-, lastnings- eller upplägningshamn, till sådan hamn. Denna begränsning beträffande utländska hamnar synes oskäligt snäv. Det bör räcka med att avtalet i båda parter intresse ej upphör i sådana hamnar, som fartyget endast tillfälligtvis anlöper. Kommittén föreslår därför den begränsningen i regeln om avtalets upphörande i närmaste hamn, att avtalet inte får upphöra i utländsk hamn, som fartyget anlöper enbart för bunkring eller landsättning av sjuk eller skadad person, ej heller i hamn som fartyget tillfälligt besöker kortvarigt av hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

Nuvarande 12 § avser även det fall att avtalet träffats med förbehåll om bestämd uppsägningsstid och tiden utgår under resa. Enligt förslaget behandlas detta fall på samma sätt som övriga fall där parterna underlåtit att träffa överenskommelse om var anställningsavtalet skall kunna frånträdas. Regler härom tas upp under 6 §.

#### 6 §.

Paragrafen motsvarar 2 § och 13 § första och andra styckena SjmL.

*Uppsägningsort.* Kollektivavtalen för de olika kategorierna sjöman innehåller bestämmelser om villkoren för anställningsavtalets upphörande i fråga om såväl platsen för frånträdandet som uppsägningsstidens längd. Arbetsgivare och arbetstagare kan dessutom stödja sig på rikhaltig rättspraxis inom den allmänna arbetsrätten och de sedvänjor som utbildats inom sjöfartsnärigen.

Som framgår av den allmänna motiveeringen är organisationstillhörigheten bland redare och de ombordanställda mycket hög och kollektivavtalen täcker därför praktiskt taget hela denna del av arbetsmarknaden. För det helt övervägande antalet anställningsavtal saknar därför bestämmelserna i 2 § och 13 § första och andra styckena SjmL betydelse.

Det kan emellertid alltjämt förekomma att man utanför kollektivavtalsområdet ingår anställningsavtal, som saknar föreskrift

om avtalets upphörande. Frånvaro av överenskommelse om var avtalet får frånträdas skulle i sådana fall skapa en osäkerhets-situation för den anställde som kan te sig allvarligt besvärande. Det är därför rimligt att förslaget upptar en bestämmelse som kan tillämpas i sådana fall. För att regeln skall erbjuda tillräckligt socialt skydd bör den tillförsäkra den ombordsanstälde att efter uppsägning inte bli lämnad på en plats som erbjuder sämre möjligheter att reda sig och ta nytt arbete än den där han befann sig, när han träffade avtalet med redaren. Från denna synpunkt synes en lämplig regel vara, att sjömannen inte får uppsägas att frånträda avtalet på annan ort, än i hamn, som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort, eller på orten där han ingick anställningsavtalet. En reglering av detta slag bör emellertid även gälla sjömannens egen rätt att säga upp anställningsavtalet. Detta är motiverat i arbetsgivarens intresse. Gäller regeln ensidigt till förmån för den anställde, kan denne få ett intresse att underlåta att träffa avtal om uppsägningsort, vilket skulle vara otillfredsställande. Regeln bör i stället avfattas så, att båda parter kan antas ha intresse av att träffa uttrycklig överenskommelse om var avtalet får frånträdas.

Det skulle kunna invändas att regeln om uppsägningshamn när det gäller sjömannens rätt att säga upp sig i väl hög grad begränsar hans möjligheter att lämna anställningen. Han är nämligen så länge han är i befattning på fartyg genom den föreslagna regeln beroende av att hans fartyg kommer till uppsägningshamn. Redaren däremot har i princip möjlighet att, om skäl till uppsägning föreligger, säga upp sjömannen och under uppsägningstiden, oavsett var fartyget befinner sig, tillgodose sjömannens berättigade intresse genom att bekosta hans resa till uppsägningshamn. Emellertid har den föreslagna regeln, när sjömannen säger upp avtalet, endast tillämpning under tid när han har befattning på fartyg och under väntetid. Föreskrift om denna inskränkning upptas i paragrafens andra stycke. Ytterligare skall fram-

hållas att rätten till fri hemresa och möjligheten att efter viss tid eller på speciella personliga grunder lämna anställningen hos redaren oavsett vad avtalet innehåller – beträffande vilka förmåner kommittén i det följande kommer att framlägga förslag – till stor del undanröjer olägenheterna för sjömannen av att regeln formellt gäller lika för arbetsgivaren och den ombordanstälde. Härtill kommer att de fall när regeln kan komma att få betydelse får antas vara ytterst sällsynta på grund av kollektivavtalen. Kommittén har mot denna bakgrund också sett angeläget, att stadgandet inte blir onödigt komplicerat.

Paragrafen avser endast tillsvidareavtal. Detta slag av anställningsavtal är det normala i svensk arbetsrätt. Det i 13 § första stycket SjmL upptagna stadgandet, att ett avtal med bestämd avtalsperiod övergår till att bli ett tillsvidareavtal om arbetstagarstannar kvar sedan tiden löpt ut utan att ny uppgörelse träffas, följer redan av allmänna arbetsrättsliga grundsatser. Principen torde vara så självklar, att den inte fordrar särskild reglering i lagen. Förslaget upptar därför inte någon motsvarighet till den nuvarande bestämmelsen härom.

En särskild fråga rör förhållandet mellan regeln om uppsägningshamn och den rätt att på grund av grov tjänsteförsummelse m. m. avskeda sjöman, som redaren f. n. har enligt 33 § SjmL. Kommittén avser att denna rätt i fortsättningen skall få sitt innehåll bestämt av allmänna arbetsrättsliga normer och den praxis som utvecklar sig på sjöfartsområdet. För närvarande innebär avsked enligt 33 § i praxis, att bestämmelserna om uppsägningshamn inte behöver iakttas. Kommittén har vid förslaget till ny bestämmelse om uppsägningsort inte förutsatt någon ändring härvidlag. Denna ordning har inte kommit till särskilt uttryck i gällande lag och det torde inte finnas behov av att i lagen närmare reglera, i vilken mån bestämmelserna om uppsägningshamn skall tillämpas vid kontraktsbrott från någondera sidan. Frågan härom bör liksom övriga om anställningsavtalets upphörande bero av den arbetsrättsliga praxis som utvecklar sig och



bl. a. kommer till uttryck i avtal och domstolsavgöranden.

Särskild bestämmelse om frånträdandehamn för befälhavaren är ej erforderlig. Skulle i något fall avtal inte kunna åberopas, blir den föreslagna paragrafen tillämplig även på denne.

*Uppsägningstid.* Som nämnts innehåller kollektivavtalen för flertalet kategorier ombordanställda regler om uppsägningstider. Bestämmelserna härom i 13 § tredje stycket SjmL har för dessa anställda inget praktiskt ändamål. I fråga om befälhavarna saknas visserligen i stort sett kollektivavtalsbestämmelser om uppsägningstid. Övervägande antalet befälhavare har emellertid enskilda tjänsteavtal, som innehåller sådana regler. För en del befälhavare som sysselsätts på mindre fartyg saknas enskilda avtal och beträffande dem skulle i nuläget 2 § andra punkten SjmL möjligen kunna sägas vara normerande.

Något allmänt vägande skäl att välja lagform för reglering av uppsägningstiden torde emellertid inte finnas. Att för den lilla grupp anställda, som för närvarande saknar stöd av avtal om uppsägningstidens längd, behålla den nuvarande regeln skulle strida mot kommitténs strävan att utmönstra bestämmelser, som närmast hör hemma i kollektivavtalen. Skulle stadgandet bortfalla, torde för övrigt praxis i fråga om befälhavarens uppsägningstid vara så fast, att någon tvekan knappast kan råda om gällande uppsägningstider. Kommittén finner därför särskild bestämmelse för befälhavarna inte vara erforderlig.

7 §.

Sedan gammalt har funnits stadganden, som medgivit sjömannen att efter viss tids anställning på bestämt fartyg bli fri från avtalet. Härigenom har man velat förebygga de olägenheter som ett alltför långvarigt tjänsteavtal på samma fartyg kan medföra. I SjmL upptas ett stadgande av detta innehåll i 15 § första stycket. En motsvarande regel för befälhavaren finns i 2 §.

I 15 § andra stycket ges redaren eller

hans ställföreträdare möjlighet att vid ny mönstring av sjömannen på samma fartyg med denne avtala, att han skall bli kvar i tjänsten under ytterligare en tid av högst ett år från mönstringstillfället.

Ettårsregeln har enligt nuvarande lag avgörande betydelse för sjöman, som önskar lämna tjänsten innan de blivit kvalificerade till fri hemresa med underhåll. Så länge kvalifikationstiden för nämnda förmån är längre än den föreskrivna tiden efter vilken avtalet får frånträdas, får ettårsregeln karaktären av en nödvändig säkerhetsventil mot alltför lång sammanhängande tjänstgöring på ett och samma fartyg. Förkortas kvalifikationstiden för fri hemresa så att den sammanfaller med eller understiger ett år, förlorar bestämmelsen om ovillkorlig uppsägningsrätt nämnda innebörd. Den blir då i stället att helt allmänt betrakta som ett hinder mot avtalsbundenhet under alltför lång tid.

Det kan ifrågasättas om behov finns att på detta sätt behålla en spärr mot långtidsbundna avtal mot bakgrund av att kommitténs syfte är att främja fastare anställningsförhållanden, vilket skall medföra att de anställda stannar längre tid hos samme arbetsgivare än vad som nu är fallet.

Till förmån för att behålla en regel motsvarande den i 15 § SjmL talar dock vägande skäl. Sjömansyrkets natur, bl. a. den isolering från övrigt samhällsliv som utövat ofta medför för den enskilde, gör att yrket kan bli mycket påfrestande. Så länge många av dem som går till sjömansyrket inte dessförinnan fått en grundlig skoling eller på annat sätt haft möjlighet att skaffa sig erfarenheter om yrkets innebörd, är det inte rimligt att de skall kunna binda sig att stanna i anställningen under kanske flera år.

Det kan vidare vara så att förutsättningarna för den enskildes yrkesval, t. ex. familjeförhållandena, ändras under anställningstiden. Långtidsavtal kan i sådana fall innebära en obillighet för den anställde. Kommittén har av dessa skäl stannat för att behålla en regel, som ger sjömannen rätt att efter viss tid få lämna anställningen ef-

ter avtalad uppsägningstid. Denna rätt skall inträda efter nio månaders anställning, oavsett om avtalet gäller för längre tid.

Enligt 2 och 15 §§ SjmL förutsätts att sjömannen varit i tjänst på ett och samma fartyg under kvalifikationstiden för att han skall äga rätt att uppsäga avtalet i förtid. Betraktas sjömannen i fortsättningen som knuten till redaren och ej i första hand till fartyget är en naturlig konsekvens, att uppsägningsrätten inträder också efter viss tids anställning i samma rederi. Om man inte kompletterar den tidigare regeln på detta sätt, skulle regeln för övrigt kunna sättas ur spel, om sjömannen av redaren före kvalifikationstidens utgång beordras tjänstgöra på annat fartyg. Möjligheten att bli fri från avtalet bör också stå till buds, om sjömannen tjänstgjort den föreskrivna minimtiden på ett och samma fartyg, ehuru fartyget under tiden bytt ägare. Den omständigheten att sjömannen under nio månaderstiden utnyttjar ledighet för semester eller också för någon tid på grund av sjukdom faktiskt ej är i tjänstgöring skall liksom enligt gällande lag ej inverka på uppsägningsrätten.

Den anställningsbundenhet som enligt förslaget skall kunna medges under högst nio månader bör kunna förlängas om sjömannen samtycker därtill. Sådant samtycke skall vara skriftligt. Stadgandet i 15 § andra stycket SjmL förutsätter att samtycke lämnas i samband med mönstring. Enligt kommittén bör det stå parterna fritt att även utan samband med mönstring komma överens om att sjömannen skall kvarstanna i anställningen. För att sjömannen inte skall bli otillbörligt bunden bör föreskrivas, att samtycke till fortsatt anställning inte får ges tidigare än en månad i förväg. Detta hindrar självfallet ej att redaren och den ombordanställda redan långt innan löpande kvalifikationstid är till ända kommer överens om fortsatt tjänstgöring, men bundenheten för sjömannen kan ej utsträckas längre tid än nio månader räknat senast från det samtycke lämnades, eventuellt med tillägg i det fall att samtycket lämnats i förväg av högst en månad.

Om sjömannen har befattning ombord, inträder hans rätt först när fartyget anlöpt hamn för lossning, lastning eller uppläggning. Befinner sig sjömannen ombord på redarens fartyg i annan egenskap än befattningshavare, gäller inte den föreslagna begränsningen till vissa hamnar.

#### 8 §.

Under rubriken »Om sjömans rätt att erhålla entledigande» upptar sjömanslagen bestämmelser om rätt för sjöman att i vissa angivna fall häva anställningsförhållandet. Från principiell synpunkt kan ifrågasättas om lagen bör särskilt reglera i vilka fall som den ombordanställda skall kunna frånträda anställningsavtalet utan att iakttä överenskommen uppsägningstid. I den mån inte samma resultat uppnås vid tillämpning av allmänna arbetsrättsliga principer, kan det synas naturligt, att berörda frågor löses av parterna själva avtalsvägen. Kommittén har dock lagt vikt vid det praktiska värdet, att sjömanslagen slår fast vissa typfall där starka sociala skäl bör medföra denna rätt för sjömannen. De bestämmelser som kommittén sålunda anser böra behållas skall gälla de ombordanställda utan undantag och alltså innefatta även befälhavaren. Av naturliga skäl blir fallen där denne befattningshavare har anledning åberopa bestämmelserna sällsynta. De saknar för den skull inte praktisk betydelse. Som exempel kan nämnas att ett fartyg från fredliga vatten omdisponeras för fart huvudsakligen i krigszon. I ett sådant fall bör befälhavaren inte vara hårdare avtalsbunden än någon av de övriga ombordanställda.

Beträffande bestämmelserna i 35 § SjmL om rätt för sjömannen att omedelbart frånträda tjänsteavtalet, om han visar att han kan få tjänst av högre grad på fartyg än den han innehar och därmed i lagrummet jämställda situationer, har under kommitténs överläggningar framhållits, att stadgandets användbarhet är begränsat genom regeln om ersättare. Att rekrytera sådan är ofta svårt för den enskilde samtidigt som det kan medföra betydande kost-

nader för honom. Möjlighet till omedelbart entledigande är dock av stor vikt, t. ex. i det fall sjömannen erhållit ny anställning i land med bestämd tillträdesdag eller när det inträffat personlig omständighet, som kräver att sjömannen snabbt återvänder till hemorten. Gällande grunder i 35 § SjmL för rätt att omedelbart frånträda anställningen bör därför behållas. Å andra sidan är det uppenbart, att, om villkoret att ställa ersättare slopas, det måste krävas, att sjömannen iakttar regelmässig uppsägningstid. I sådant fall begränsar sig problemet till frågan om sjömannen skall medges att lämna anställningen i första hamn sedan uppsägningstiden löpt ut eller om han skall vara tvingad att vänta till dess fartyget anlöper avtalad uppsägningshamn. Kommittén anser ej att undantag från gällande regler om uppsägningshamn bör fastställas i sjömanslagen. Sådana frågor bör finna sin lösning avtalsvägen. Kommittén har därför stannat för att behålla villkoret, att duglig man skall sättas i sjömannens ställe utan ökad utgift för redaren. Förslaget förutsätter ej att det alltid är den frånträdande som anskaffar efterträdaren. I praktiken kommer ofta redaren att sköta den saken. Denne kan antas i regel ha större förutsättningar att skaffa en duglig ersättare. I några fall kan dessutom befördringsordningen inom rederiet medföra att efterträdaren bör vara en befattningshavare, som redan är anställd i företaget.

För de fall då omständighet inträffat som gör det till en välfärdsfråga för sjömannen att bli fri från anställningen gäller enligt SjmL samma regler om anskaffande av ersättare som i fall när högre tjänst erbjuder sig. Uttrycket »välfärdsfråga» tar närmast sikte på fall, då andra än ekonomiska grunder i första hand kommer i betraktande. Som exempel kan nämnas att dödsfall eller svår sjukdom inträffat inom den trängre familjekretsen. Kräver omständigheterna i dessa fall att sjömannen omedelbart lämnar anställningen, kan det bli förenat med oöverstigliga ekonomiska hinder för honom att bekosta ersättare. Kom-

mittén föreslår därför att gällande absoluta regel om sjömannens kostnadsansvar mildras så, att villkoret i dessa fall helt eller delvis kan efterges, om det är skäligt. Härvid skall hänsyn tas till den tid sjömannen varit anställd hos redaren och till övriga förhållanden, såsom t. ex. beskaffenheten av den omständighet som föranleder att sjömannen slutar anställningen, hans ekonomiska förhållanden och utgiftens storlek.

#### 9 §.

Paragrafen överensstämmer i huvudsak med 36 § SjmL. Förslaget avser i första hand sjöman, som har befattning på fartyget. Rätten att frånträda anställningsavtalet omfattar också den sjöman som anställts men ännu inte tillträtt befattning på det riskhotade fartyget. Samma möjlighet har den, som redaren beordrat att medfölja fartyget utan att där inneha någon befattning. Avsikten kan t. ex. vara att befordra sjömannen till hamn för att han där skall tillträda befattning på annat fartyg. En förutsättning för att sjömannen skall ha rätt att frånträda avtalet är, att sjömannen inte tidigare godtagit att följa med fartyget under de krigs- eller smittorisker som förelegat i det särskilda fallet. En sådan accept kan endast gälla bestämd resa. Generella åtaganden från sjömannens sida att fullgöra resor under angivna risker kan inte betraktas som sådant godtagande, vilket betar sjömannen rätt enligt förslaget att omedelbart häva avtalet.

I motsats till stadgandet i SjmL gäller det samtliga sjömän.

Beträffande de sjukdomar som nämns i andra stycket hänför sig uttrycket allmänfarlig sjukdom till den indelning som återfinns i smittskyddslagen den 26 april 1968 (nr 231) och i smittskyddskungörelsen samma dag (nr 234). Smittsamma sjukdomar indelas enligt nämnda lag (4 §) i allmänfarliga sjukdomar, veneriska sjukdomar och övriga smittsamma sjukdomar. I kungörelsen anges uttömmande vilka sjukdomar som hänförs till allmänfarliga eller veneriska sjukdomar. Den föreslagna pa-

ragrafen tar hänsyn endast till sådan smittsam sjukdom som är hänförlig till gruppen allmänfarliga sjukdomar.

#### 10 §.

Bestämmelsen i 37 § SjmL har numera ringa praktisk betydelse. Avtal om anställning under bestämd resa ingås sällan. I uttrycket »bestämd resa» har man i praxis lagt in, att både avgångsort och bestämmelseort skall vara noggrant angivna i avtalet. Det förekommer dock att överenskommelser av detta slag träffas, t. ex. med studerande som vill göra en resa mellan studietermienerna. För sådana ombordanställda kan det vara av betydande intresse att den avtalade resan ej ändras väsentligt så att tjänstgöringstiden förskjuts. Skäl föreligger därför att överföra bestämmelsen i 37 § första stycket till förslaget. Stadgandet har i förslaget endast undergått en redaktionell omskrivning.

I 37 § andra stycket SjmL upptas regler bl. a. om fri resa med underhåll efter tjänsteavtalets upphörande. Förslaget innehåller regler härom i 29 §.

#### 11 §.

Enligt 38 § SjmL äger sjöman under vissa villkor erhålla entledigande, om fartyget ej är i sjövärdigt skick eller om det brister i fråga om utrustning, bemanning, lastning, barlastning eller besättningens bostäder. Vid tjänsteavtalets upphörande på någon av nämnda grunder har sjömannen rätt till två månaders lön jämte fri resa med underhåll till avmönstringsort.

Efter tillkomsten av SjmL har de centrala författningsbestämmelserna om sjöfartssäkerheten omarbetats och sammanförts till lagen om säkerheten på fartyg. I samband därmed har den offentliga kontrollen över sjösäkerheten och hälsoförhållandena ombord skärpts. Enligt säkerhetslagen kan ett fartyg beläggas med nyttjandeförbud, om det finns skälig anledning att misstänka att väsentliga sjösäkerhetskrav påtagligt eftersatts på fartyget. Fråga om nyttjandeförbud prövas av sjöfartsverket eller statens fartygsinspektion, utom riket

som regel av svensk konsul som förordnats att öva tillsyn av fartyg, och kan tas upp på initiativ av myndigheten eller efter anmälan t. ex. från en ombordanställd. Beslut av annan än sjöfartsverket skall genast underställas verket för godkännande. Risker för att en anställd skall behöva fullgöra arbete på ett fartyg under svensk flagg, vilket ej är sjövärdigt, får därför antas vara obetydlig.

Man kan emellertid ej utesluta möjligheten av att allvarliga brister i ett fartygs sjövärdighet uppstår under förhållanden t. ex. när fartyget under avsevärd tid befinner sig långt från Sverige och den offentliga kontrollen ej är effektiv. Avhjälps inte bristerna kan för den ombordsanställda enda utvägen vara att lämna anställningen, om han ej önskar medfölja fartyget.

Kommittén föreslår därför att i ny lag upptas stadgande som motsvarar 38 § SjmL. Den nya bestämmelsen har anpassats till säkerhetslagens utformning. Det är givet att det för att motivera rätt att omedelbart frånträda anställningsavtalet måste vara fråga om en påtaglig brist som medför allvarlig fara. Vidare skall föreligga underlåtelse att vidta de åtgärder som erfordras för bristens undanröjande. Felet eller bristen skall antingen hänföra sig till fartygets allmänna sjövärdighet, fel i framdrivningsmaskineriet, läckage e. d., eller bestå däri, att lastning eller barlastning skett så, att säkerheten ombord är hotad eller att säkerheten åsidosatts genom att passagerare medtagits utöver tillåtet antal eller att bemanningen är otillräcklig. Kravet på att bristen skall medföra allvarlig fara uttrycks liksom i gällande lag med förutsättningen, att de ombordvarande genom bristen kan antas bli utsatta för livsfara under resan.

Rätt till entledigande kan enligt SjmL även grundas på att den bostad som erbjuds ombord är hälsovadlig. Denna grund till entledigande utvidgas i förslaget att avse samtliga inrättningar och anordningar ombord. Brister dessa allvarligt i fråga om skyddet mot ohälsa eller olycksfall och vidtas inte rättelse, bör detta kunna motivera, att sjömannen med omedelbar verkan från-

träder avtalet.

Om sjömannen får reda på missförhållandena innan resan börjat, skall han kunna häva avtalet med redaren omedelbart. Får han kännedom om bristerna först under resans gång, skall han kunna lämna anställningen i första hamn som fartyget anlöper. Det har ingen betydelse om denna hamn endast anlöps tillfälligt, t. ex. för bunkring.

Bestämmelser om fri resa med underhåll vid frånträdande enligt detta stadgande upptas i 29 §.

## 12 §.

I 17 § SjmL regleras den situation som uppkommer när utländsk myndighet vägrar sjöman att komma in i landet när han skall avgå från tjänsten, eller fordrar säkerhet, som sjömannen inte kan ställa. Förbudet att komma in i det främmande landet kan gälla inte bara längre vistelse utan också mera tillfälliga uppehåll i landet, t. ex. i avvaktan på sjömannens omplacering till annat fartyg eller på ny anställning.

Det är i praktiken vanligt att utländsk myndighet för sjömannens tillstånd att komma in i landet fordrar att redaren svarar eller ställer säkerhet för kostnader, som kan uppkomma i samband med sjömannens vistelse i landet och för hans resa till hemlandet eller annat land där han får resa in.

Enligt nuvarande stadgande gäller att sjömannen har både plikt och rätt att kvarstanna i tjänsten, tills fartyget når ort där avmönstring kan äga rum. Hans skyldighet att kvarstanna i tjänsten är obetingad. Hans möjlighet att själv kräva att få stanna ombord är emellertid beroende av att avsevärd olägenhet inte möter mot att han kvarstår i tjänsten.

Även i den nya lagen finns behov av en bestämmelse som löser anställningsfrågan i fall när förutsedd avmönstring inte kan ske på grund av inreseförbud för sjömannen. Vid en överföring av regeln i 17 § SjmL synes vara en vinst att denna omredigeras så, att anställningsavtalet auto-

matiskt förlängs, om sjömannen inte kan lämna fartyget där avtalet var avsett att upphöra. Enligt förslaget gäller i sådana fall avtalet utan vidare tills fartyget ankommer till ort, där hinder inte finns mot att frånträda avtalet. Det står parterna fritt att avtala om ett annat arrangemang, t. ex. att sjömannen får tillfälle att med flyg resa till ort, där han kan uppehålla sig i väntan på ny anställning. Den automatiska förlängningen av anställningsavtalet skall ej äga rum, om redaren eller, vilket innebär en nyhet, sjömannen kan förebära avsevärd olägenhet av att avtalet på detta sätt lever vidare. Redaren kan sålunda redan ha anställt annan man i sjömannens ställe under förlitande på att sjömannen inte skulle bli nekad tillträde till land och fortsatt anställning av honom kan stöta på praktiska hinder. Sjömannen å sin sida kan ha tungt vägande personliga skäl för att välja en annan utväg ur den uppkomna situationen än att behålla sin anställning.

Att avtalet förlängs innebär att sjömannen fortsätter att arbeta åt redaren på samma villkor som tidigare. Har avtalsförlängning skett, behövs inte någon ytterligare uppsägning från någondera parten utan sjömannen har rätt att frånträda så fort fartyget når hamn, där han ej avvisas.

## 13 §.

Paragrafen motsvarar 16 § andra stycket och 41 § första stycket SjmL, som handlar om skyldighet för sjöman att kvarstanna på ort där sjöförklaring skall avges.

Föreskrifter om sjöförklaring återfinns i 301–315 §§ SjöL och i sjöförklaringskungörelsen den 25 maj 1967 (nr 294).

Förslaget innebär att sjöman har skyldighet att vara tillgänglig vid sjöförklaring när hans närvaro påkallas. Detta gäller oavsett om anställningsavtalet består eller ej. Emellertid är det inte nödvändigt att sjömannen under väntetiden kvarstannar på fartyget eller förrättningsorten. Personliga skäl eller tjänstgöringsförhållandena kan motivera, att sjömannen avvaktar sjöförklaringen på annan ort. Sjömannen skall dock

på kallelse snabbt kunna infinna sig på platsen för sjöförklaringen. Förslaget utformas därför så, att sjömannen skall kvarstanna på orten eller i sådan närhet, att han på kallelse utan dröjsmål kan infinna sig till förrättningen. För den tid som sjömannen sålunda står till disposition för förhöret skall han, även om avtalet utlöpt, uppbära lön och underhåll. Föreskriften omfattar även befälhavaren.

#### 14 §.

I 43 § andra stycket SjmL meddelas bestämmelser om slitande av tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet under tid när fartyget befinner sig på utrikes ort. Där stadgas också att tvisten inte får dras inför utländsk myndighet. Sistnämnda föreskrift tillkom i 1952 års lag men samma princip gällde redan tidigare. Enligt 33 § andra stycket punkten 5 SjmL har befälhavaren rätt att avskeda sjöman, som åsidosatt föreskriften.

Som framgår av den allmänna motiveringen föreslår kommittén att regeln om konsuls rätt att avgöra tvister rörande anställningen slopas. Förbudet att dra sådan tvist inför utländsk myndighet bör emellertid gälla också i fortsättningen. Den nuvarande bestämmelsen i 33 § första stycket SjmL att överträdelse av förbudet utgör avskedsgrund saknas, eftersom förslaget över huvud taget inte reglerar avskedsgrunderna. Befälhavaren kan dock enligt förslagets 18 § första stycket punkten 4 skilja sjöman, som åsidosätter föreskriften, från hans befattning på fartyget.

#### 10.2.2 Om befattning på fartyg

Förslaget upptar under denna rubrik i 15 § regler om avräkningsbok, i 16 § stadgande om redares rätt att skilja befälhavare från befattningen på fartyget, i 17–18 §§ bestämmelser om en motsvarande rätt för befälhavaren gentemot övriga sjömän på fartyget och i 19 § en föreskrift om att skiljandet från befattningen ej inverkar på avtalsförhållandet.

#### 15 §.

Enligt kommittéförslaget skall skriftliga anställningskontrakt upprättas med samtliga sjömän. Kontraktet upprättas i samband med att sjömannen tillträder sin anställning i rederiet och det saknas anledning att upprepa ett anställningsliknande förfarande varje gång som sjömannen därefter tillträder en befattning på fartyg inom avtalets ram. Härigenom förlorar avräkningsboken sin nuvarande betydelse för tjänsteavtalsförhållandet, vilket sammanhänger med att gällande lag förutsätter, att anställningsavtalet endast gäller tjänst på bestämt fartyg och att avräkningsboken redovisar arbetsavtalet mellan redaren och sjömannen.

Under den period när sjömannen enligt förslaget tjänstgör i befattning på bestämt fartyg fordras emellertid att uppgifter om sjömannens personliga förhållanden och anställningsvillkor finns tillgängliga på fartyget. Det skriftliga anställningsavtalet kan behöva kompletteras i avseenden som rör just denna period. Sådana uppgifter bör införas i en handling som upprättas när tjänstgöringen tillträds. Här avses uppgifter om den befattning i vilken sjömannen skall tjänstgöra och om de närmare tjänstevillkoren ombord. Sjömannen skall t. ex. utöver avtalad tarifflöns uppbära tillägg såsom tankfartygs- och farttillägg. Kommittén upptar bestämmelser härom i första stycket av förevarande paragraf.

Mönstringsförrättare har enligt 21 § mönstringsförordningen skyldighet att vid avmönstring såvitt möjligt tillse att sjömannen tillgodonjutit lön och övriga förmåner enligt sitt avtal. Sådan tillsyn skall dock inte förekomma om sjömannen endast tillfälligt skall lämna fartyget för att åter inom två månader återvända dit. Om sjömannen i framtiden knyts fastare till rederiet och det därför blir vanligare att han efter ledighet återvänder till samma fartyg eller till annat i rederiets flotta, får nämnda tillsyn mindre betydelse.

Den närmare utformningen av avräkningsbokens innehåll bör ankomma på sjöfartsverket att bestämma.

I ett andra stycke behålls den hänvis-

ning till mönstringsförordningen som intas i 11 § fjärde stycket SjmL. Nuvarande föreskrift i 11 § tredje stycket om skyldighet att hålla kollektivavtal tillgängliga på fartyget upptas i 64 § i förslaget.

#### 16 §.

Enligt 3 § första stycket SjmL kan redaren när som helst skilja befälhavaren från hans befattning. Stadgandet är en följd av det sysslomanna- och fullmaktsförhållande vari befälhavaren står till redaren och överensstämmer med den allmänna regeln, att ingen kan fortsätta att vara fullmäktig för en annan längre än denne själv vill det. Med hänsyn till de stora intressen för vilka befälhavaren har ansvaret lär regeln gälla oberoende av vad parterna avtalat. Paragrafen ger i andra stycket befälhavare, som avskedats utan laga skäl, rätt att erhålla ersättning av redaren i form av lön under bestämd tid samt fri resa med underhåll till bestämd ort. Avskedandet behandlas sålunda som avtalsbrott med skyldighet för redaren att utge skadestånd för brutet kontrakt.

Regeln i 3 § första stycket SjmL överförs med en mindre redaktionell ändring till förslaget. Innebörden av bestämmelsen i förslaget är emellertid en annan än tidigare. Enligt SjmL är redaren oförhindrad att utan iakttagande av uppsägningstid men med skyldighet att utge bestämt skadestånd avskeda befälhavaren från hans befattning. Med sistnämnda uttryck avses befälhavarens anställning hos redaren, eftersom lagen förutsätter att befälhavaren, liksom övriga ombordanställda, anställts endast för tjänst i befattning på bestämt fartyg. Den föreslagna bestämmelsen tar, i enlighet med de grundprinciper som kommittén redogjort för tidigare, inte sikte på befälhavarens anställning hos redaren utan på hans tjänstgöring i det enskilda fartyget. Det kan, exempelvis av säkerhetsskäl eller på ekonomiska grunder, ligga i redarens intresse, att befälhavaren blir skild från befälet på det fartyg han anförtrotts. Huruvida detta skiljande från befattningen på fartyget skall förenas med att anställningen i redarens

tjänst upphör, får i första hand bero av en bedömning från redarens sida om skäl föreligger för att uppsäga befälhavarens anställningsavtal eller ej. Vid en sådan bedömning skall hänsyn i vanlig ordning tas till förhållandena i det aktuella fallet, innehållet i anställningsavtalet samt den arbetsrättsliga praxis som gäller. Redarens nuvarande behov av att med omedelbar verkan kunna avskeda befälhavaren har motiverats med att denne intar en förtroendeställning. En sådan ställning förutsätter dock att befälhavaren är tilldelad ett fartyg och bortfaller, om han skiljs från sin befattning ombord på fartyget. För att häva fullmaktsförhållandet är det därför tillräckligt att befälhavaren förflyttas från sin befattning på fartyget.

Arbetsgivares rätt att, när skäl föranleder därtill, skilja en anställd från tilldelade arbetsuppgifter torde i allmänhet inte kräva särskilt stöd i lag utan får upptas till bedömande efter sedvanliga arbetsrättsliga grundsatser och praxis inom yrket. Emellertid finner kommittén, att befälhavarens ställning med dess offentlighetsrättsliga inslag och hans funktioner som företrädare för lastägarna kan motivera ett uttryckligt stadgande, som klargör redarens rätt i nämnda avseende. Den föreslagna paragrafen har utformats som en befogenhet för redaren av likartat slag som den vilken tillagts befälhavare att på vissa grunder skilja befattningshavare från hans befattning. Från lastägarens synpunkt innebär det föreslagna stadgandet ingen förändring i förhållande till 3 § första stycket SjmL. Har redaren utnyttjat sin befogenhet enligt förevarande paragraf är han skyldig tillse att på fartyget finns behörig befattningshavare, som kan fullgöra en befälhavarens åligganden. Detta följer bl. a. av SjöL (se t. ex. 63 §).

I 21 och 22 §§ föreslås bestämmelser om samråd eller undersökning inom den i 20 § angivna skeppsnämnden, innan sjöman skiljs från sin befattning på fartyget. Dessa bestämmelser avses ersätta de nuvarande reglerna i 14 § SjmL om samråd inom disciplinnämnd vid uppsägning och i 33 § andra stycket samma lag om förhör

inför samma nämnd vid avsked. Sistnämnda bestämmelser omfattar inte det fall att redaren utnyttjar sin nuvarande befogenhet enligt 3-5 §§ SjmL att häva befälhavarens tjänsteavtal.

I överensstämmelse härmed föreslås att frågor om redarens rätt enligt den föreslagna paragrafen att skilja en befälhavare från hans befattning på fartyget inte skall kunna tas upp inom skeppsnämnden. Föreskrift härom tas upp i paragrafens andra stycke.

#### 17 §.

*Gällande rätt.* I 32 § SjmL ges befälhavaren rätt att avskeda sjöman vid vissa fall av sjukdom eller skada. Förutsättningarna härför är, att sjömannen till följd av sjukdom eller skada för längre tid är satt ur stånd att fullgöra sin tjänst eller att han lider av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande. Vid avsked enligt denna paragraf är sjömannen berättigad till lön enligt 18 § samt fri sjukvård och hemresa enligt 28 §.

*Kommittén.* Det följer av förhållandena ombord på ett fartyg, bl. a. de begränsade personalresurser som besättningarna utgör, att sjukdom, som drar ut på tiden, medför att den sjuke måste ersättas med en arbetsför sjöman. Likaså kan detta framtvingas av att en sjöman insjuknar i allvarlig smittsam sjukdom. För dessa fall känner nuvarande lag ingen annan utväg än att avskeda sjömannen. Med den principiella utgångspunkt som kommittén valt, saknas anledning att i lagen reglera frågan, hur anställningsavtalet kan komma att påverkas av ett sjukdomstillstånd. Detta får bero av de faktiska förhållandena, bl. a. de praktiska möjligheterna för redaren att i fortsättningen behålla den sjuke i tjänsten samt den arbetsrättsliga praxis som utbildar sig.

Frågan om den sjukes rätt att kvarstanna ombord på fartyget kan emellertid inte besvaras enbart med en hänvisning till praxis i fråga om uppsägning av anställningsavtal vid sjukdom. Det ansvar som åvilar befälhavaren för fartygets drift och för

säkerheten för ombordvarande, fartyg och last, gör nödvändigt, att han utrustas med befogenhet att föra i land sjöman som på grund av sjukdom utgör en fara för övriga ombordvarande eller till följd av sjukdom eller skada för längre tid är ur stånd att fullgöra sitt arbete. Ibland kan en sådan åtgärd bli nödvändig att genomföra mot den sjukes vilja. Kommittén föreslår därför att befälhavaren får rätt att skilja sjömannen från hans befattning ombord på fartyget. Smittsam sjukdom anses liksom i gällande lag medföra sådan fara för övriga ombordvarande, att krav ej uppställs på att sjömannen i övrigt skall vara tjänsteduglig för att befälhavarens rätt skall inträda. Samma kan förhållandet vara med vissa slag av mentala sjukdomstillstånd. Vid annan sjukdom och vid skada behålls det i nuvarande lag upptagna kravet på att sjukdomen eller skadan skall förorsaka längre tids arbetsoduglighet.

Den föreslagna paragrafen tar inte sikte på anställningsavtalets bestånd. Avser redaren att häva detta avtal, skall uppsägning ske i vanlig ordning samt uppsägningstid och andra villkor, som kan vara avtalade, iakttas. Uppsägning av anställningen kan – i motsats till vad som gäller i fråga om enbart skiljande från befattningen ombord – endast göras av redaren eller den han bemyndigat därtill. Det ligger i sakens natur att befälhavaren i många fall i kraft av sin befattning får anses ha s. k. ställningsfullmakt att sluta och häva anställningsavtal för vissa kategorier ombordanställda. Att en sjöman är skyldig att lämna fartyget, när avtalet upphört efter t. ex. uppsägning är självklart och behöver ej utsägas i lagtexten. Förevarande paragraf har därför ej avseende på fall, där den ombordanställda lämnar fartyget som en följd av att avtalet upphör.

Nuvarande lag tar hänsyn endast till fall av sjukdom eller skada. Kommitténs förslag jämställer med sjukdomsfallen havandeskap, som utgör hinder för ombordanställd att utöva sin befattning.

Eftersom avtalet med redaren förutsätts bestå efter det att sjömannen skilts från



fartyget enligt denna bestämmelse, har redaren kvar sina avtalsenliga förpliktelser bl. a. för sjömannens uppehälle så länge avtalet varar. I andra stycket i förevarande paragraf lagfästs befälhavarens skyldighet att underrätta redaren i fall där befälhavaren utnyttjar sin befogenhet att skilja en sjöman från hans befattning. Ett sådant skiljande kan, särskilt om sjömannen är sjuk, under vissa omständigheter medföra speciella påfrestningar för den som på detta sätt tvingas lämna den plats, där han hittills fått sört för såväl logi som kost. Det bör därför åligga befälhavaren att – utöver vad som ankommer på honom i fråga om sjukvård – innan sjömannen lämnar befattningen ombord, övertyga sig om, att det är sört för dennes uppehälle i land. I många fall torde detta inte behöva medföra någon särskild börda, t. ex. i hamnar där sjömannen vid svårigheter att ordna logi och annat underhåll lätt kan få kontakt med agent eller annan företrädare för redaren. Svensk utlandsmyndighet bör alltid ha kännedom om de fall där en sjuk eller skadad sjöman lämnas kvar i land så att myndigheten vid behov skall kunna lämna erforderligt biträde. Kommittén föreslår därför en regel om att underrättelse i åsyftade fall obligatoriskt skall lämnas närmaste svenske konsul.

Som kommittén i fortsättningen närmare skall utveckla kan den som enligt denna paragraf tvingas lämna sin befattning ombord begära samråd inom fartygets skeppsnämnd eller påkalla undersökning om de förhållanden som åberopas som grund för skiljandet från befattningen. Bestämmelser om sjukvårdskostnader och lön medan sjömannen är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada upptas i 31, 32, 34 och 35 §§.

18 §.

I 33 § SjmL ges befälhavaren rätt att avskeda sjöman som i bestämda avseenden visat sig oduglig eller väsentligt åsidosatt sina förpliktelser i tjänsten eller begått vissa särskilt angivna brott. Paragrafen föreskriver att förhör skall hållas inför disciplin-

nämnden innan sjömannen avskedas. Detta skall äga rum, oavsett om sjömannen kan närvara eller ej. Bestämmelsen ger vidare föreskrifter i fråga om lön och hemreseförmåner.

Vad kommittén anfört under föregående paragraf om nuvarande rätt för befälhavare att avskeda sjöman vid sjukdomsfall, gäller i princip även bestämmelserna i 33 § SjmL. Den nya lagen bör inte ta ställning till frågorna, om arbetsgivarens rätt att häva anställningsavtalet på grund av arbetstagarens bristande duglighet, tjänsteförseelse eller liknande. Av hänsyn till fartygets behöriga nyttjande och säkerheten ombord bör emellertid befälhavaren ha befogenhet att obunden av redaren ingripa i här åsyftade fall, där arbetstagare på grund av oduglighet eller bristande pliktuppfyllelse inte lämpligen kan behållas i befattningen ombord.

Det finns emellertid inte någon anledning att gå längre än att låta denna befogenhet avse sådant skiljande från befattningen ombord som närmare behandlats under 17 §. I praktiken kommer paragrafen att kunna få betydelse i sådana fall där t. ex. visad oduglighet gäller viss befattning och sjömannen på den grunden inte kan behållas ombord men möjlighet finns till omplacering på annat fartyg i rederiet. En sådan omplacering kan ligga i båda parterers intresse även i fall, där den ombordanställda gjort sig skyldig till svårare tjänsteförseelse men denna får ses som en följd av bristande anpassning på ett bestämt fartyg.

En förutsättning för att en sjöman skall kunna skiljas från fartyget enligt denna paragraf är, att åtgärden föregåtts av undersökning inom skeppsnämnden. Bestämmelse härom finns intagen under 21 § i förslaget.

Av detta följer att befälhavare på fartyg där skeppsnämnd inte finns endast har möjlighet att skilja en sjöman från befattningen i det fall, att han har redarens uppdrag.

Den föreslagna bestämmelsen upptar samtliga de grunder som anges i 33 § första stycket SjmL. Punkten 3 har omfor-

mulerats så att det tydligt framgår att onykterhet kan vara orsakad av alkoholhaltiga drycker eller av annat berusningsmedel såsom narkotika.

#### 19 §.

Den befogenhet som lagförslaget ger befälhavaren att skilja en sjöman från hans befattning ombord är principiellt skild från frågan om hävande av anställningsavtalet mellan sjömannen och arbetsgivaren. Skall sjömannen med eller utan iakttagande av uppsägningstid skiljas från rederiets tjänst, finns inget behov av att särskilt skilja honom från befattningen ombord, när han i samband med anställningens upphörande lämnar fartyget. Befälhavarens möjlighet att mot sjömannens vilja skilja honom från hans befattning ombord tar i stället sikte på de fall där sjömannen, på grund av särskilda förhållanden, t. ex. sjukdom eller grov missanpassning, bedöms inte kunna behållas i arbete ombord på fartyget. I dessa fall anser sig befälhavaren inte kunna eller böra ta ställning till frågan om anställningsförhållandets bestånd eller saknar han befogenhet att för redaren fatta beslut om uppsägning av avtalet.

Det följer av sig självt att, om sjömannen endast avlägsnats från befattningen ombord utan att avtalet uppsagts till upphörande, detta består till dess det på ena eller andra grunden bringas att upphöra. Har befälhavaren utnyttjat sin befogenhet att skilja en sjöman från befattningen ombord, kvarstår de avtalsenliga förpliktelserna för redaren att anvisa arbetsuppgifter, utbetala lön samt svara för kost och logi ävensom för sjömannen att hålla sig tillgänglig för arbete. Några praktiska problem i samband härmed torde endast sällan behöva förekomma. I de allra flesta fall kommer en sjöman, som lämnat sin befattning, att ha kontakt med redaren genom dennes agent på platsen. I andra fall kan svensk konsul tjäna som förmedlande länk mellan sjömannen och hans arbetsgivare. Grundregeln att en sjöman, som skilts från befattningen ombord, alltjämt är kvar i redarens tjänst så länge hans anställnings-

avtal inte blivit uppsagt eller på annan grund upphört, har för tydlighetens skull ansetts böra komma till uttryck i en särskild bestämmelse.

#### 10.2.3 Om skeppsnämnd

I 20 § föreskrivs i vilka fartyg skeppsnämnd skall finnas utsedd. Vidare ges regler om dess sammansättning och sammankallande samt om röstning inom nämnden. 21 § reglerar de fall när nämnden obligatoriskt skall göra undersökning. Enligt 22 § har sjöman rätt att påkalla samråd eller undersökning. 23 och 24 §§ innehåller regler om nämndens verksamhet, när sjöman försummat sig i tjänsten eller begått brott, som faller under allmänt åtal. I 25 § ges föreskrifter om nämndens handläggning av ärendena och om ledamots tystnadsplikt. I 26 § hänvisas till administrativa föreskrifter angående nämndens verksamhet.

Av bestämmelserna om skeppsnämnden är 20 § och 23–25 §§ tillämpliga också på de personer som nämns i 2 §.

#### 20 §.

*Gällande rätt.* För frågor som gäller disciplinbot på fartyg skall enligt 64 § SjmL finnas en disciplinnämnd bestående av befälhavaren såsom ordförande jämte två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Nämnden sammankallas av befälhavaren. Detta nämndförfarande i disciplinfrågor infördes genom 1952 års lag. Tidigare avgjordes ärendena av befälhavaren ensam, men innan straff ålades sjöman skulle förhör hållas av befälhavaren i närvaro av två gode män, som utsågs av denne bland de mest erfarna på fartyget. Genom 1952 års lag fick nämnden ytterligare en uppgift. I 14 § infördes nämligen möjlighet för sjöman, som uppsagts, att senast tre dagar före uppsägningstidens utgång påkalla samråd rörande uppsägningen inom nämnden. Vid nämndens sammanträde skall sjömannen äga framlägga sin sak. Som förutsättning för detta samråd gäller, att sjömannens anställning varat sex må-

nader och att fartyget har minst tio mans besättning. Samråd kan inte påkallas i fråga som gäller avsked. Innan sjöman avskedas av skäl som sägs i 33 §, skall dock disciplinnämnden hålla förhör enligt de bestämmelser som upptas i 64 §.

I 64 § ges också regler angående nämndens sammansättning och omröstning inom nämnden. Endast i fråga om åläggande av disciplinbot är nämnden beslutande. I samrådsfrågor och vid förhör enligt 33 § är den ett rådgivande eller utredande organ.

*Kommittén.* Vid tillkomsten av 1952 års lag uttalades delade meningar såväl inom 1946 års sjömanskommitté som av remissinstanserna om önskvärdheten av att i lagen införa ett system med samråd vid uppsägning av tjänsteavtal. En liknande ordning finns, såvitt angår den enskilda arbetsmarknaden till lands, stadfäst i det mellan SAF och LO år 1938 ingångna huvudavtalet, det s. k. Saltsjöbadsavtalet; i detta lämnas föreskrifter bl. a. om samråd i närmare angiven ordning mellan representanter för arbetsgivare och arbetstagar vid ifrågasatt permittering eller uppsägning av arbetstagar, vars anställning varat minst nio månader. De invändningar som restes mot det föreslagna samrådsstadgandet i SjmL grundade sig på dels att dylika bestämmelser borde överlätas åt parterna att utarbeta avtalsvägen och dels att samrådet indirekt kunde komma att inkräkta på befälhavarnas handlingsfrihet i ämnen, som rör sjöfartssäkerheten och fartygets bästa, samt över huvud taget skada befälhavarens auktoritet. Föredragande departementschefen anförde bl. a. (prop. 170 sid. 89 o. f.), att invändning mot lagstiftning i frågan ej i och för sig syntes vara avgörande i betraktande av att arbetsavtalet till sjöss till skillnad från det i land var utförligt reglerat i lag. Enligt hans åsikt borde mera vikt tillmätas den andra invändningen, men med en varsam utformning av samrådsbestämmelsen syntes berörda risker kunna undvikas; det syntes väl befogat, att man gav den uppsagde rätt att inför en samrådsnämnd framlägga sin sak och få den dryftad också med och av andra personer än befälhavaren.

Under de år som bestämmelsen i 14 § SjmL varit i kraft har samrådsförfarandet fungerat bra och några krav på dess slopande har inte framförts.

Samrådsinstitutet är ett viktigt led i strövan att skapa större anställnings- och arbetstrygghet. Inte minst för arbetstrivselsombord är det viktigt att kontakten mellan redaren eller dennes representant på fartyget samt den anställda är så god som möjligt.

Det nuvarande samrådsförfarandet bör därför behållas och utvecklas. Detta bör ske genom att sjömannen medges rätt att begära samråd inte bara vid uppsägning eller avsked utan också vid åtgärder som innebär att han förflyttas från fartyget. I sistnämnda hänseende åsyftas inte bara befälhavarens lagfästa befogenhet att skilja ombordanställd från hans befattning utan också redarens möjlighet enligt föreliggande avtal att på företagsekonomiska eller liknande grunder skilja sjömannen från en befattning för att överföra honom till en annan befattning i annat fartyg.

I vissa situationer kan emellertid ett samrådsinstitut visa sig otillräckligt och sjömannen bör ha rätt att få återopade förhållanden, t. ex. sådana som anförts till grund för en uppsägning eller förflyttning, närmare undersökta.

Kommittén föreslår därför en allmän rätt för sjömannen att hos en nämnd ombord påkalla samråd och begära undersökning i frågor om hans uppsägning eller avsked eller om hans skiljande från befattningen ombord.

En sådan samråds- och utredningsmöjlighet kan många gånger vara av stor betydelse för den berörde sjömannen själv, som därvid får tillfälle att framlägga och diskutera sina förhållanden samt begära klarlägganden.

Även för parternas fackliga organisationer kan det ofta vara av vikt att sådana frågor kan objektivt utredas på fartyget och att på det sättet ett tillförlitligt material kan erhållas som grundval för eventuella vidare förhandlingar. Vidare är det otvivelaktigt, att risken för obilliga och för-

hastade ställningstaganden från arbetsgivarens eller befälhavarens sida minskar, om man före en ifrågasatt åtgärd får tillfälle att utveckla skälen för den och diskutera den inom en personkrets, som inte direkt berörs av saken.

I överensstämmelse med gällande ordning bör undersökning alltid äga rum i vissa fall. Främst är fråga om åtgärder, som grundar sig på sådana förhållanden som nämns i 18 §. Innan uppsägning eller avsked på sådan grund vidtas, skall, såsom utvecklas i det följande, undersökning obligatoriskt ske. Sådan utredning skall också följa i det fall att sjömannen blivit efterseglad.

I enlighet med principen i det s. k. huvudavtalet stannade man vid tillskapandet av gällande samrådsbestämmelse för att nämnden skulle ha en rådgivande och inte beslutande funktion. Det uttalades bl. a. att nämnden skulle söka komma till en samstämmig uppfattning i bedömandet av den dit hänskjutna frågan och finna utvägar för utjämning av motsättningar mellan parterna. Nämndens beslut är sålunda inte juridiskt bindande för parterna men anses vara ett moraliskt förpliktande värdeomdöme, som manar arbetsgivaren till försiktighet och noggrannhet i avgörandet. Det får även betydelse för fackorganisationernas fortsatta förhandlingar, om frågan förs dit.

Mot bakgrund av de vidgade uppgifter som kommittén föreslår att nämnden tilldelas, har kommittén ånyo tagit upp frågan, om nämnden enbart bör ha en utredande och konsultativ funktion eller om nämnden också bör utrustas med befogenhet att träffa avgörande i frågor om uppsägning eller skiljande från befattning på fartyget.

Denna principiellt och praktiskt viktiga fråga bör bedömas mot bakgrund av hur man önskar fördela det arbetsrättsliga ansvaret för åtgärder, som riktar sig mot arbetstagaren. Ofta kommer frågan om en arbetsgivare haft fog för sin åtgärd att bero av hur man tolkar anställningsavtalet och bedömer gällande praxis. Behålls

nämndens medverkan vid samrådande och utredande funktioner, torde ansvaret för vidtagna åtgärder helt komma att åvila arbetsgivarparten. Brott mot kollektivavtal eller enskilt anställningsavtal kan föranleda skadeståndsskyldighet för redaren. Ges däremot nämnden beslutande funktioner kommer arbetsgivarens ansvar att skjutas i bakgrunden. Vid rättsstridigt avsked kan redaren med fog hänvisa till att beslutet fattats av nämnd med partsrepresentation. Det förefaller kommittén tveksamt, om det senare alternativet i praktiken innebär någon förstärkning av arbetstagarpartens ställning ombord. Till detta kan läggas, att vid en senare tvist mellan de fackliga organisationerna arbetstagarpartens ställning kan försvåras, om den ifrågasatta rättsstridiga åtgärden beslutats av en nämnd, som bl. a. innehållit opartisk företrädare för ifrågavarande arbetstagarkategori. Av vikt i sammanhanget är också den genom Saltsjöbadsavtalet stadfästa ordningen vid anställningsfrågor till lands. Avgörande skäl för att för de ombordanställda bryta denna ordning föreligger ej.

Skeppsnämnd kan av praktiska skäl ej inrättas på fartyg med mycket liten besättning. Det är därför lämpligt att i lagen bestämma en gräns för kravet på att nämnd skall inrättas. Kommittén föreslår, att skeppsnämnd skall finnas på alla fartyg med minst sex anställda. I detta antal är befälhavaren inräknad.

Såsom anförts i den allmänna motiveringen föreslår kommittén en genomgripande revision av nuvarande disciplinförfarande på fartygen. Nämndens uppgifter såvitt avser disciplinen begränsas enligt förslaget i huvudsak till rent utredande funktion. Det finns därför anledning att ändra nämndens nuvarande benämning. Enligt särskild överenskommelse mellan redareföreningen och samtliga de ombordanställdas organisationer har avtalats om inrättande av s. k. samarbetsnämnder på fartyg. Dessa nämnder har annan sammansättning och andra uppgifter än kommittén föreslår. För att skilja de enligt lagen inrättade nämnderna från dessa föreslår kommittén, att den tidigare

disciplinnämnden i stället kallas *skepps-nämnd*. I fråga om skeppsnämndens sammansättning föreslår kommittén den avvikelserna från nuvarande ordning beträffande disciplinnämnd, att i nämnden en av ledamöterna alltid skall tillhöra manskapet oberoende av om ärendet rör anställd av manskaps- eller befälsgrad. Med hänsyn till de ändrade arbetsuppgifter som skeppsnämnden fått jämfört med disciplinnämnden kan det ej anses motiverat att låta representationen i nämnden av manskapsidan vara beroende av om den person som ärendet i första hand rör har manskapsgrad. Ärenden som gäller t. ex. åtgärder angående befäl kommer nämligen i många fall att nära beröra annan personal ombord. Även bortsett härifrån bör en så allsidig sammansättning av nämnden som förhållandena medger bidra till att nämndinstitutionen tillvinner sig resepekt och förtroende.

Enligt gällande bestämmelser skall i disciplinnämnden i frågor rörande sjöman, som ej har befälsgrad, om möjligt ingå ledamot av manskapsgrad, företrädesvis av manskapet utsedd förtroendeman. Kommittén föreslår den ändringen att manskapet alltid skall vara företrätt i nämnden. Denne ledamot skall om möjligt vara förtroendeman som manskapet utsett. Endast om förtroendeman i något undantagsfall inte skulle vara utsedd, äger befälhavaren kalla annan att i stället tjänstgöra i skeppsnämnden. En förutsättning härför bör dock vara, att saken är så brådskande att man inte kan avvakta att ledamot utses i vederbörlig ordning. Skulle händelsevis ärendet röra förtroendemannen, bör manskapet ges tillfälle att utse ny ledamot i nämnden. Sker inte detta, bör befälhavaren ha samma befogenhet att själv utse företrädare för manskapet som i fall när förtroendeman inte finns utsedd. Befälhavares förordnande av företrädare i nämnden för manskapet skall ha interimistisk karaktär och endast avse bestämt ärende.

Skeppsnämndens ledamöter bör utses snarast möjligt och dess sammansättning på lämpligt sätt meddelas de ombordvarande.

Reglerna om nämndens sammansättning

avser endast fall när ärendet rör en sjöman. Får nämnden befattning med passagerare, som förbrutit sig ombord (se 170 § SjöL) eller med den som är anställd ombord för annat arbete än skeppsarbete, saknas bestämmelser om sammansättningen. I sådana fall får befälhavaren kalla ledamöter att tjänstgöra i nämnden efter vad som i varje enskilt fall finns lämpligt.

I ett tredje stycke upptas omröstningsregler. Eftersom nämnden föreslås vara rådgivande, fordras inte sådana regler för avgörande av själva saken. Ett undantag gäller dock i fall där nämnden med stöd av 23 § beslutar om tilldelande av erinran. Därutöver är erforderligt att föreskriva sådana regler för beslut i frågor, som gäller sakens handläggning inom nämnden. Olika uppfattningar kan komma att framföras om nödvändigheten av att vidta viss åtgärd såsom ex.vis hörande av någon person. I sådana frågor synes lämpligen den mening böra gälla som omfattas av flertalet; är ledamöterna av olika mening, skall ordförandens röst gälla. En enkel omröstningsregel av denna utformning synes också kunna tillämpas när beslut skall fattas om tilldelande av erinran. Här uppkommer fråga endast om erinran skall tilldelas eller ej. I sådana fall kommer i praktiken beslut att fattas enligt majoritetsregeln. Något behov av att särskilt för disciplinfallen reglera den situationen att samtliga tre ledamöter stannar vid olika meningar, t. ex. om erinrans innehåll, torde knappast föreligga.

För det fall befälhavare underlåter att föranstalta om att skeppsnämnd utses eller att sammankalla nämnden kan straffansvar uppkomma enligt 49 § punkten 1.

21 §.

Undersökningskyldigheten motsvarar nuvarande skyldighet enligt 33 § SjmL att hålla förhör innan sjömannen avskedas.

Den föreslagna paragrafen blir tillämplig även på sådana fall, där den ifrågasatta åtgärden att på grund av disciplinärt förhållande skilja sjömannen från befattning kan komma att beslutas av redaren. Så

snart fråga uppkommer om att förflytta en sjöman från hans befattning ombord på grund av förhållanden hänförliga till dem som nämns i 18 § skall undersökning genom nämnden ske innan beslut fattas, och det har härvid ingen betydelse, om beslutet att skilja sjömannen från befattningen kommer att träffas av befälhavaren enligt 18 § eller av redaren i hans egenskap av arbetsgivare.

Kravet på föregående undersökning inom nämnden bör också gälla, om redaren vill på ovan anförda grunder uppsäga anställningsavtalet till upphörande omedelbart eller med iakttagande av uppsägningstid.

Som en allmän förutsättning för att nämnden skall kunna medverka med undersökning i nu nämnda fall gäller dock, att sjömannen är kvar i sin befattning på fartyget. Om en fråga om uppsägning av sjömannen blir aktuell först sedan han lämnat sin befattning ombord och medan han i land avvaktar arbete på nytt fartyg, saknas förutsättningar för skeppsnämnds medverkan enligt denna paragraf.

Från de fall där redaren eller befälhavaren skiljer en sjöman från befattningen ombord bör hållas i sär sådana fall, där den ombordanställda ej inställt sig vid fartygets avgång och därför inte kunnat medfölja fartyget. Anledningen kan vara ett ursäktligt misstag om fartygets rätta avgångstid. Det kan också vara situationer, när sjömannen avvikit från fartyget eller på grund av försummelse stannat för länge i land. Det är viktigt att även sådana fall blir undersökta av skeppsnämnden. Undersökning skall äga rum, även om sjömannen ej återkommer till fartyget och själv kan höras. En bestämmelse om obligatorisk undersökning i de fall som här åsyftas har tagits upp som ett tredje stycke i paragrafen.

22 §.

Också i andra fall än där uppsägning, avsked eller skiljande från befattning på fartyget grundar sig på disciplinära eller därmed jämställda förhållanden kan sjömannen ha ett befogat intresse av att få konsultera

nämnden eller få saken undersökt. Rör det sig t. ex. om en på företagsmässiga grunder beslutad förflyttning av sjömannen till ett annat av rederiets fartyg, kan förflyttningen framstå som orättfärdig för sjömannen eller oklar till sina faktiska motiv. Det ligger därför ett värde i att sjömannen får tillfälle att få frågan diskuterad och eventuellt också undersökt inom nämnden.

Begäran om samråd eller undersökning bör framställas i så god tid som möjligt för att åtgärden skall få verklig mening. Kommittén har emellertid inte velat göra samrådet eller undersökningen formellt beroende av att begäran görs inom viss fixerad tid. Om sjömannen kommer alltför sent med sitt önskemål, kan följden bli, att något samråd i verklig mening ej hinns med eller att den begärda undersökningen inte blir av. I fall av tidsnöd kan fråga uppkomma, om nämnden uppfyllt lagens krav. Det är tydligt att kravet på samråd och undersökning kan motsvaras endast om nämnden har rimlig tid till sitt förfogande. Framställs en begäran om samråd eller undersökning strax innan fartyget skall avgå från den hamn där det är avsett att sjömannen skall lämna fartyget, kan det visa sig praktiskt omöjligt att efterkomma önskemålet. Nämnden bör i sådant fall anteckna i skeppsdagboken sjömannens begäran och skälet till att samråd eller undersökning inte kunnat komma till stånd. Inte sällan kan dock en undersökning vara av betydelse, även om den sker i efterhand sedan sjömannen lämnat sin befattning. I så fall skall den begärda utredningen äga rum.

Redaren eller befälhavaren bör i så god tid som möjligt varsko sjömannen om sådana förändringar i hans anställningsvillkor som kan föranleda, att sjömannen själv vill påkalla samråd eller undersökning.

Enligt gällande lag är rätten till samråd förbehållen arbetstagare, vars anställning varat sex månader. Principen, som är hämtad från Saltsjöbadsavtalet, grundar sig uppenbarligen på den uppfattningen att samrådsinstitutet skall förbehållas arbetstagare, som har fastare anknytning till företaget och därför har särskilt anspråk på

trygghet i anställningen. Kommittén slopar denna inskränkning. Ett samråds- eller undersökningsförfarande kan vara av sådan vikt, inte bara för den enskilde sjömannen utan också för hans fackliga organisation och för redaren, att det bör omfatta samtliga sjömän, utan avseende på den tid de varit anställda.

### 23 §.

I den allmänna motiveringen har kommittén utvecklat skälen för att slopa nuvarande disciplinära straffrättskipning ombord. Den ståndpunkt kommittén intagit innebär emellertid ej, att man kan undvara utredning i disciplinärende. Fall av misskötsamhet och indisciplinärt uppträdande ombord kan komma att senare behandlas i sjömansnämnden. För handläggningen där är det av betydelse att bästa möjliga utredning kan åstadkommas.

Många svenska handelsfartyg går i trafik, som inte regelbundet berör svenska hamnar. Åtskilliga av dessa fartyg kommer aldrig eller mycket sällan till Sverige. Möjligheterna att genom svensk myndighets försorg utreda fall av allvarlig misskötsamhet på dessa fartyg är sålunda begränsade. Det är vidare viktigt att utredning kan ske snabbt för att få uppgifter såväl av den felande som av andra personer, vilkas hörelande kan antas ha betydelse för saken.

Vad nu sagts talar för att utredning sker på fartyget. Den föreslagna skeppsnämnden synes lämplig att anförtros denna utredande uppgift. Nämnden bör ha samma sammansättning vid handläggning av dessa utredningsuppgifter som föreslagits i fråga om undersökning och samråd i frågor rörande anställningsavtalet.

Utredning inom nämnden bör förutsätta att anmälan gjorts. I enlighet härmed föreslås att, om det anmäls till skeppsnämnden att sjöman allvarligt försummat sig i tjänsten eller grovt brutit mot ordning och skick ombord, nämnden skall uppta saken till undersökning.

Nämndens uppgifter är i första hand utredande. Den har inga dömande eller verkställande funktioner. Visar undersökningen

att sjömannen grovt misskött sig i tjänsten, skall nämnden översända handlingarna i saken till sjömansnämnden för dess prövning av frågan om påmönstringsförbud bör meddelas sjömannen. Nämndens prövning huruvida handlingarna i ett utrett fall skall översändas till sjömansnämnden utesluter ej att anmälan till sjömansnämnden kan göras av annan.

Kommittén har i ett avseende funnit skäl för avsteg från principen att nämnden bör ha enbart utredande funktion. Inte sällan kan nämligen en undersökning leda till, att en reaktion mot ett påvisat fall av bristande disciplin bör tillgripas omedelbart ombord på fartyget. I sådana fall kan det räcka med en tillrättavising av överordnad ombord. Kommittén anser emellertid, att nämnden själv bör ha möjlighet att tilldela en felande sjöman erinran. En sådan åtgärd från nämndens sida har bedömts ibland kunna göra större intryck och därför vara bättre ägnad att hos den felande inskräpa det allvarliga i vad han låtit komma sig till last än vad som är fallet med en mera formlös tillsägelse. En sådan erinran skall ha karaktären av en påminnelse om sjömansyrkets krav och de regler som gäller för samlevnaden ombord. Erinran saknar rättslig innebörd i den meningen, att nämnden ej har några befogenheter att ingripa med ytterligare disciplinära medel i händelse erinran nonchaleras. Sjömannen kan ej heller överklaga nämndens beslut om erinran.

Enligt 61 § första stycket SjmL är befälhavaren skyldig tillse att förhör hålls inför disciplinnämnden, när sjöman begått brott, för vilket är stadgat fängelse i ett år eller däröver. Som förutsättning härför gäller vidare, att brottet inte förövats medan fartyget befinner sig i svensk hamn och att det inte beivras av ortens myndigheter.

I förevarande paragraf upptas motsvarighet till denna bestämmelse. Stadgandet föreslås få den utformningen att skeppsnämnden skall vara skyldig att göra undersökning, när det anmäls dit att sjöman förövat brott, som hör under allmänt åtal, eller att misstanke om sådant brott före-

ligger. Det är emellertid uppenbart att situationer kan förekomma, när särskild utredning genom nämndens försorg framstår som meningslös. Om ett brott begås medan fartyget är på väg till svensk hamn, bör nämnden kunna underlåta att verkställa utredning och i stället avvakta att polismyndigheten omhändertar fallet vid fartygets ankomst till hamnen. Förhållandena kan vara likartade om den sak som är aktuell för nämndens utredning inom kort blir föremål för sjöförklaring enligt 12 kap. SjöL. Sådan sjöförklaring kan hållas av svensk domstol eller behörig domstol i Danmark, Finland och Norge. Sjöförklaring utomlands kan också komma att hållas av svensk, dansk, finsk eller norsk konsul. Utöver nämnda fall kan nämndens utredning ej ersättas av utredning, som utländsk myndighet, t. ex. polismyndighet, kan komma att verkställa.

Frågan om skeppsnämnd skall avstå från egen undersökning med hänsyn till kommande utredning genom myndighets försorg får avgöras med beaktande av omständigheterna i det enskilda fallet, bl. a. den tid som kan komma att förflyta innan myndigheten kan befatta sig med saken.

61 § första stycket SjmL är enligt 170 § SjöL också tillämplig på passagerare. Förslaget innebär inte någon ändring av gällande ordning. Nämnda lagrum i SjöL föreslås därför ändrat så, att hänvisning görs till 23 § första stycket.

Bestämmelser om vidarebefordran av utredningsmaterialet upptas i följande paragraf.

24 §.

Enligt 42 § instruktionen för utrikesrepresentationen (SFS 1967 nr 83) skall beskickning eller konsulat genast inleda undersökning i saken, när brott, som faller under allmänt åtal, förövats ombord på svenskt fartyg, som befinner sig utrikes, eller när misstanke om sådant brott föreligger. Detta gäller dock ej om brottet är ringa eller saken utreds av utländsk myndighet. Undersökningen sker regelmässigt

genom konsuls försorg. Utredningsmaterialet tillställs därefter utrikesdepartementets rättsavdelning, som överlämnar handlingarna till riksåklagaren för åtalsprövning. Avgörande vid denna prövning är brottets art och de praktiska möjligheterna att lagföra den misstänkte vid svensk domstol. Om det är förenat med stora kostnader att låta sända hem sjömannen, efterges åtal regelmässigt i sådana fall där inte brottets allvarliga natur påkallar rättsliga åtgärder. Kan antas att den misstänkte senare kommer till Sverige, meddelas beslut om hans anhållande vid hemkomsten. I fall där grovt brott blivit begånget, har konsul möjlighet att föranstalta om att den misstänkte tas i förvar i avbidan på hans överförande till Sverige.

Erfarenheterna visar att effektiv konsulär medverkan vid utredning av brott kan påräknas endast i ett fåtal fall. I övriga fall kommer utredningsmaterialet att huvudsakligen bestå av vad som framkommer vid undersökningen ombord. Den utredning som skeppsnämnden enligt 23 § skall göra får sålunda stor betydelse för den fortsatta bedömningen av rättsliga åtgärder i saken. Det är viktigt att de svenska rättsliga myndigheterna snarast möjligt får del av utredningsmaterialet och att underrättelse om brottet tillställs svensk utlandsmyndighet. Kommittén föreslår därför att skeppsnämnden i brottsfallen skyndsamt skall överlämna sitt utredningsmaterial till vederbörande åklagare i Sverige och underrätta närmaste svenska beskickning eller konsulat. Underrättelse till utlandsmyndighet kan underlåtas, när fartygets närmaste bestämmelsehamn är svensk. Skeppsnämndens utredning skall i dessa fall av praktiska skäl överlämnas till polismyndigheten på orten dit fartyget ankommer.

I paragrafen föreslås vidare att nämnden skall ha rätt att vid bagatellförseelser underlåta att för rättslig prövning översända eller överlämna utredningsmaterialet. Nämnden kan sålunda vid t. ex. lindriga fall av misshandel, egendomstillgrepp och tjänsteförseelser finna, att vad som förekommit i saken är av så bagatellartad beskaffenhet,



att det inte påkallar ytterligare ingripande av rättslig art.

25 §.

SjmL upptar i 64 § 4-6 styckena föreskrifter om disciplinnämndens handläggningsformer. Enligt förslaget skall nämnden inte vidare syssla med dömande verksamhet. Dess uppgift när det gäller frågor om tillämpningen av lag eller arbetsavtal blir enbart rådgivande eller utredande. Också i disciplin- och brottsfallen inskränks uppgifterna i huvudsak till undersökning av vad som förekommit.

Trots den ändrade karaktären hos nämnden synes gällande handläggningsordning i huvudsak lämplig, när nämnden företar undersökning enligt 21-23 §§ i förslaget. Härvid skall nämnden höra den sjöman som åtgärden rör, om hinder härför inte föreligger, och de personer som antas kunna lämna upplysning i saken. Detta innebär ingen nyhet. Sjömannens rätt att framställa frågor vid förhöret kvarstår också. Resultatet av undersökningen föreslås bli framlagt i ett utlåtande av nämnden, vilket jämte avgivna utsagor skall införas i eller fogas till skeppsdagboken och uppläsa. Kan ledamot ej ansluta sig till utlåtandet, skall hans avvikande mening antecknas. Ordföranden och övriga ledamöter skall liksom enligt gällande lag med sina namnunderskrifter bestyrka riktigheten av det anförda. Det är av värde för redaren och sjömannen att skriftligen få del av det som antecknats. Kommittén föreslår därför att dessa utan dröjsmål skall tillställas avskrifter.

Vid samråd kan förfarandet vara enklare och mera formlöst. Protokoll skall inte behöva föras. Det är tillräckligt att anteckning om att samråd skett görs i skeppsdagboken.

Av vikt är att ledamot av skeppsnämnden vinnlägger sig om opartiskhet och omsorg vid behandling av förekommande ärenden. I 51 § upptas bestämmelse om straff för den som åsidosätter denna skyldighet.

Utredningsmaterialet och nämndens utlåtande skall redovisas i skeppsdagboken.

Avskrift av det som upptagits däri skall utan dröjsmål tillställas redaren och sjömannen. I övrigt skall enligt 300 § SjöL dagbok hållas tillgänglig för var och en som vill ta del av dess innehåll i den mån hans rätt är beroende därav. Dagboken förvaras minst tre år från dess avslutning.

Om utdrag av skeppsdagboken tillställs myndighet, t. ex. sjömansnämnden, blir utdraget att betrakta som allmän handling och därmed tillgängligt för var och en, i den mån ej handlingen på grund av särskild författningsregel skall hållas hemlig.

Skeppsnämndens ledamöter kan i sin verksamhet komma att ta del av sakuppgifter, vilkas vidare spridning skulle kunna vålla skada. Det kan gälla en anställds personliga omständigheter eller rederiets driftsförhållanden. Det är viktigt att den enskilde nämndledamoten iakttar diskretion med upplysningar som sålunda kan komma att anförtros honom i denna hans egenskap. Tystnadsplikten bör också gälla det som förekommit vid nämndens överläggningar.

Under hänvisning till det anförda föreslår kommittén i sista stycket en regel om att nämndledamot ej obehörigen får yppa, vad han erfarit. I 51 § föreslås en bestämmelse om straff för den som bryter häremot.

26 §.

Det är betydelsefullt att förfarandet inför skeppsnämnderna redan från början blir så likformigt som möjligt och följer en sådan ordning att syftet med nämndernas verksamhet nås. Det kan därför finnas anledning att utfärda formulär till protokoll att införas i skeppsdagboken eller fogas till den. Vidare kan vara praktiskt att meddela närmare anvisningar om expediering av handlingar i olika fall. Erfarenheten kan visa att skeppsnämndernas verksamhet behöver stöd i ytterligare föreskrifter angående handläggningen av ärenden, t. ex. rörande frågor om skiljande av sjömannen från befattningen ombord.

Kommittén föreslår att det skall åvila sjöfartsverket att utfärda föreskrifter och anvisningar av antytt slag.

## 10.2.4 Om fri resa

I 27 § av förslaget behandlas sjömans rätt till fri hemresa efter viss kvalifikationstid, i 28 § rätt till fri hemresa vid sjukdom eller skada, i 29 § fri resa vid avtalets upphörande enligt 10 eller 11 § och i 30 § sättet för resans ordnande.

### 27 §.

*Gällande rätt.* Sjöman på fartyg i utrikes fart är enligt 26 § SjmL i vissa fall berättigad till fri hemresa med underhåll när han avgår från sin tjänst i annat land än där han är bosatt eller när han i sådant land lämnar fartyget för semester eller tjänstledighet. Som villkor gäller att sjömannen varit i tjänst på fartyget eller hos redaren 18 månader i följd och under det senast förflutna året ej haft tillfälle att lämna tjänsten eller att ta semester eller tjänstledighet i det land där han är bosatt. Vidare föreskrivs att om fartyget beräknas inom två månader nå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, sjömannen ej är berättigad till fri hemresa, om han inte kvarstår i tjänsten eller uppskjuter semestern eller tjänstledigheten tills fartyget uppnår sådan hamn. Kostnaden för hemresa, beträffande vilken samtliga dessa förutsättningar är uppfyllda, bestrids av staten och redaren med hälften vardera.

Till denna bestämmelse knyts i paragrafen föreskrifter om sjömannens skyldighet att göra framställning om hemresan, om resans anordnande av konsul eller befälhavaren, om redarens skyldighet att ställa säkerhet för sin andel av kostnaderna och om sjömannens skyldighet att under vissa förutsättningar anta tjänst på annat hemgående fartyg. Slutligen upptas hänvisning till bestämmelserna i 33 § om förlust av hemreseförmånen i vissa fall.

De nu nämnda kvalifikationstiderna om 18 månader och två månader tillkom efter lagändring år 1963. Tidigare gällde två år resp. sex månader.

Stadgandet i lagen om fri hemresa kompletteras genom bestämmelser i kollektiv-

avtalen. I syfte att möjliggöra tätare hemresor för befattningshavare, som är bosatt och mantalsskriven i något av de nordiska länderna och anställd i fartyg sysselsatt i trafik, som inte berör dessa länder, kan enligt avtalen överenskommelse träffas mellan rederi och anställd. De personalkategorier som här kommer i fråga är befälhavare, maskinbefäl, styrman, ekonomiföreståndare, telegrafist eller ombordanställd som tillhör däck-, maskin- eller kökspersonalen och som är rederianställd enligt bestämmelserna i avtalen för dessa personalkategorier. Semester- och vederlagsledighet skall enligt sådan överenskommelse utges inom nio månader, därvid rederiet skall bekosta den anställdes resa till hemorten. Redareföreningen har rekommenderat anslutna rederier att tillämpa denna överenskommelse.

Övriga nordiska sjömanslagar innehåller likartade bestämmelser om fri hemresa. Enligt den *danska* lagen (26 §) gäller förmånen endast dansk sjöman med hemvist i Danmark samt finsk och svensk sjöman anställd på danskt fartyg. Enligt den *finska* lagen (26 §) omfattar förmånen finsk, dansk och svensk sjöman, som tjänstgör på finskt fartyg. Förmånen utgår i både Danmark och Norge efter ett års sammanhängande tjänst utan att möjlighet förelegat att de senaste sex månaderna frånträda tjänsten i dansk respektive finsk hamn. Sjömannen är skyldig att kvarstå i tjänsten, i Danmark under tre månader, i Finland under två månader, om det kan påräknas att fartyget under den tiden kommer till hamn, varifrån resan kan ske billigare och lättare. Enligt den *norska* sjömanslagen (25 §) omfattas endast sjöman med bostad i Norge av förmånen. Kvalifikationstiderna är desamma som i Danmark med undantag för den tid sjömannen är skyldig stå kvar i tjänsten på fartyget, vilken här är två månader.

De nordiska lagarna företer också i övrigt avvikelser från varandra. Här kan nämnas att förmånen enligt norsk lag också omfattar fri hemresa när sjömannen lämnar tjänsten i Norge och att kostnaderna enligt samma lag fördelas på annat sätt. Sålunda skall redaren ensam bära kostnadsansvaret

Tabell G. Statsverkets i Sverige kostnader för fri hemresa enligt 26 § SjmL.

Budgetår	Svenskar	Utlänningar	Summa
1959/60	16 771		16 771
1960/61	4 291		4 291
1961/62	5 914		5 914
1962/63	13 917		13 917
(fr. o. m. 1/1 -63 gäller förmånen också utlänningar, beloppen inte specificerade detta år)			
1963/64	30 696	32 830	63 527
(fr. o. m. 1/1 -64 gäller förmånen också vid semester och tjänstledighet, kval.tiden sänkt från 2 år till 18 månader)			
1964/65	58 342	89 714	148 057
1965/66	69 008	130 223	199 232
1966/67	72 206	97 162	169 369
1967/68	74 851	135 505	210 356
1968/69	105 130	160 526	265 656

för resor, som företas av befäl. Eljest delas kostnaden lika mellan redaren och staten. Ehuru uttrycklig bestämmelse saknas i övriga nordiska lagar, tillämpas dessa så att fri hemresa också medges vid semester. Föreskrift härom tillkom i den svenska lagen vid lagändringen år 1963.

*Kommittén.* Vid tillkomsten år 1952 av hemresebestämmelserna i 26 § SjmL uttalades den uppfattningen, att det var ett allmänt intresse att svenska sjömän hade fasta arbetsförhållanden och ej helt förlorade kontakten med hemlandet. Man föredrog därför att införa en bestämmelse om fri hemresa i lagen i stället för att, vilket förordades från myndighetshåll under remissbehandlingen av lagförslaget, låta frågan utslutande regleras av kollektivavtalsparterna.

Tabell H. Statsverkets i Danmark kostnader för fri hemresa enligt 26 § danska SjmL. (Förmånen omfattar danska sjömän med hemort i Danmark samt svenska och finska sjömän anställda i danska fartyg.)

Budgetår	Summa (danska kr.)
1962/63	80 951
1963/64	52 133
1964/65	211 057
(fr. o. m. 1/8 -64 sänktes kval.tiden från 2 år till 1 år)	
1965/66	606 104
1966/67	1 021 896
1967/68	1 045 379
1968/69	965 854
1969/70	868 460

Vid bedömningen av frågan i vilken mån behov föreligger att reglera hemreserätten i ny sjömanslag skall till en början konstateras att gällande bestämmelse i 26 § SjmL numera har mycket begränsad praktisk betydelse. Anledningen härtill är flerfaldig. Praktiskt taget all anställd personal tillhörande fartygsbefäls- och maskinbefälskategorierna samt radiotelegrafister och chefspersonalen på ekonomisidan har avtalsvägen fått hemreseförmåner med kortare kvalifikationstid än SjmL föreskriver. På manskapssidan har utvecklingen på avtalsområdet som regel inte medfört kortare kvalifikationstid annat än för den till antalet hittills obetydliga grupp, som rederianställts (mellan 300 och 400 anställda). Å andra sidan är för det stora flertalet anställda av manskapsgrad seglationsperioderna hos samme redare så korta (genomsnittligt cirka sju månader enligt beräk-

Tabell I. Statsverkets i Finland kostnader för fri hemresa enligt 26 § finska SjmL. (Förmånen gäller finska sjömän med hemort i Finland samt danskar och svenskar anställda i finska fartyg.)

Budgetår	Summa (nymark)
1962	11 030
1963	—
1964	1 521
1965	Kostnaderna under dessa år är också mycket ringa. På grund av omläggning av redovisningssystemet kan siffrorna för dessa år inte redovisas.
1966	
1967	
1968	
1969	

Tabell J. Statsverkets i Norge kostnader för fri hemresa enligt 25 § norska SjmL. (Förmånen gäller inte befäl och endast sjömän med hemort i Norge.)

Budgetår	Kval.tid	Antal resor	Summa (norska kr.)
1960	18 mån.	3 274	1 644 980
1961	18 mån.	3 145	2 000 348
1962	18 mån.	4 214	2 668 386
1963	18 mån.	3 606	2 174 562
1964	18 mån.	4 237	2 372 460
	12 mån.	717	
1965		4 954	3 214 568
	18 mån.	5 445	
	12 mån.	3 361	
		8 806	
1966	12 mån.	7 746	4 837 507
1967	12 mån.	7 061	4 237 000
1968	12 mån.	6 600	4 114 000
1969	12 mån.	5 363	4 017 947

Tabell K. Uppgifter från rederier angående erhållna bidrag från staten för resor enligt 26 § SjmL och om rederiernas utgifter för hemresor vid anställningens upphörande, semester eller vederlagsledighet i de fall statsbidrag ej utgått.

1965		Övriga resor	
26 §			
Staten	Tillhoppa	Redaren	Rederi
16 000	32 000	296 000	Wallenius
1966			
2 645	5 290	94 067	Tirfing
1 932	3 864	43 547	Orientlinjen
11 285	22 569	ca 100 000	Ostasiatiska
7 290	14 580	52 597	Oceankompaniet
—	—	11 405	Motortank
—	—	31 296	Ferm
4 780	9 560	92 809	Timex
15 930	31 860	214 548	Gorthons
1 500	3 000		Lloyd <sup>1</sup>
—	—	ca 125 000	Nordstjernen
8 298	16 596	80 634	Svea
2 320	4 640	6 528	Transatlantic
14 782	29 564	ca 26 000	Transmarin
27 000	54 000	434 000	Wallenius
97 762	195 523	ca 1 312 431	
1967			
4 897	9 794	110 691	Tirfing
2 505	5 010	26 269	Orientlinjen
11 371	22 742	ca 175 000	Ostasiatiska
6 914	13 828	38 051	Oceankompaniet
107	214	13 923	Motortank

671	1 342	27 351	Ferm
13 620	27 240	152 303	Timex
17 395	34 790	152 708	Gorthons
1 011	2 022		Lloyd <sup>1</sup>
9 322	18 644	ca 90 000	Nordstjernen
15 904	31 809	87 457	Svea
2 124	4 248	18 655	Transatlantic
—	—	ca 31 000	Transmarin
30 000	60 000	490 000	Wallenius
115 841	231 683	ca 1 413 508	

1968

17 000 hela året	34 000	287 000	Malmros
39 062 » »	78 124	55 413	Nordstjernen
15 548 1/1—31/8	31 096	ca 500 000	Gränges
1 272 maj	2 554	81 915	Salén
72 882	145 774	ca 924 328	

<sup>1</sup> Lloyd har under »Övriga resor» haft utgifter som inte kunnat anges. De uppges vara högre än beloppet i kolumnen »Tillhoppa».

ning av sjöfolksförbundet i början av år 1969) att rätten till fri hemresa enligt 26 § SjmL ej hinner bli aktuell. Detta förhållande avspeglas också i de faktiska kostnader som belastar statsverket för hemresor enligt paragrafen. Beloppet uppgick för budgetåret 1968/69 till 265 656 kronor. (Se vidare tabellerna G—J.)

Kommittén har redan i annat sammanhang utvecklat de skäl som klargör hur viktigt det är för utvecklingen av sjöfartsnäringen att besättningarna inte minst på manskapssidans i större omfattning än nu består av yrkeskunnigt folk med grundlig erfarenhet av skeppsarbete. I raden av åtgärder som kan främja en utveckling vilken innebär att sjömännen stannar i yrket längre tid, intar utbyggnaden av ett rationellt avlösningssystem en framträdande plats.

Grundtanken i kommitténs förslag, nämligen att ge sjömännen ett fastare anställningsförhållande till redaren och därmed skapa större stabilitet inom yrkeskåren, kan knappast tänkas bli förverkligad utan att de ombordanställda erbjuds möjlighet att med ej alltför långa mellanrum resa till sin hemort för att där tillbringa fritid.

Från denna synpunkt har reglerna om rätt till fri hemresa fundamental betydelse i kommittéförslaget. Det anförda är visserligen ej

avgörande skäl för att frågan om hemreserätten skall regleras i lag. När kommittén stannat för att förordna lagstiftning är skälen, dels det allmänna intresset att sjömän avtalsvägen inte binds vid alltför lång tids tjänst borta från hemlandet utan möjlighet att besöka detta och dels att stor betydelse också får tillmätas förhållandet att övriga nordiska länder har en längsta kvalifikationstid för hemreserätten inskriven i lagen och att det, såvitt kommittén inhämtat, är uteslutet för dem att slopa lagreglering på denna punkt.

Det är uppenbart att den nuvarande kvalifikationstiden om 18 månader är alldeles för lång för att tillgodose kommitténs syften. I praktiken innebär den många gånger att en sjöman, för att över huvud taget få möjlighet att resa hem, måste säga upp sin anställning under återopande av regeln i 15 § SjmL om uppsägningsrätt efter ett års tjänst på samma fartyg. Det strider helt mot kommittéförslagets intentioner att en sjö-

*Tabell L.* Genomsnittligt antal anställda i de rederier som berörs av undersökningen enligt tabell K.

Befäl	3 340
Rederianställt manskap	260
Övrigt manskap	5 960

**Tabell M.** Tillämpade kvalifikationstider i de rederier som berörs av undersökningen och antalet anställda som berörs av dessa tider.

Antal mån.	Befäl	Rederianställt manskap	Övrigt manskap
högst 7 mån.	1 000		
högst 9 mån.	1 560	230	100
högst 12 mån.	780	30	
högst 18 mån.			5 860 <sup>1</sup>
	3 340	260	5 960 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> I ett flertal rederier finns enstaka sjömän som jämställs med det rederianställda manskapet och som har deras förmåner. I vissa farter med pressande arbetsintensitet förekommer också att framför allt nordiska och övriga nordeuropeiska sjömän får hemresa efter kortare kval.tid. Antalet i dessa grupper har inte kunnat anges.

man skall behöva anlita uppsägning av anställningsavtalet för att få en möjlighet att resa hem.

Kommittén har sökt att genom en närmare undersökning hos enskilda rederier siffermässigt fastställa dels den nuvarande ekonomiska belastningen som följd av tillämpade kvalifikationstider och dels den ytterligare belastning som en ändrad kvalifikationsgräns skulle medföra. En sådan undersökning har emellertid av redovisningstekniska skäl inom rederierna visat sig praktiskt omöjlig att genomföra med anspråk på att få fram ett entydigt resultat. Vissa mera allmänna beräkningar kan dock göras. Vid dessa skall hänsyn tas också till den utveckling som kan förutses i riktning mot att allt flera sjömän stannar längre tid i yrket och därmed kan komma i åtnjutande av en hemreserätt med förkortad kvalifikationstid. Undersökningens omfattning och uppgifter som framkommit redovisas i tabellerna K—M.

Undersökningen visar, att det stora flertalet av dem som rederianställts enligt gällande kollektivavtal på manskapssidan, 230 av 260, se tabell M, åtnjuter hemreserätt efter högst nio månader. Inom befälsgruppen har grovt räknat tre fjärdedelar hemreserätt efter nio månader eller kortare tid. Denna förmån gäller på fartyg, som i huvudsak går i utomnordisk trafik. Återstoden av befälskategorien åtnjuter fri hemresa efter varierande tidsperioder, i allmänhet ej överstigande tolv månader. Beträffande anställda i manskapsgrad, som ej är rederianställda, framgår, att dessa som regel ej har möjlighet till fri hem-

resa förrän efter 18 månader. Beaktas bör dock att den genomsnittliga seglotionstiden för manskapskategorien ligger vid cirka sju månader även i de farter där hemreserätten kan bli aktuell.

Mot bakgrund av bl. a. de här anförda förhållandena har från de ombordanställdas representanter i kommittén hävdats, att kvalifikationstiden bör omfatta högst nio månader.

En lagfäst kvalifikationstid om högst nio månader för all ombordanställd personal skulle medföra en betydande kostnadsökning i första hand för manskapets hemresor.

Kommittén har sökt fastställa de ytterligare kostnader, som en ändring av kvalifikationsgränsen till nio månader skulle medföra. För jämförelsens skull har beräkningar också utförts för det alternativet att gränsen sätts vid tolv månader.

Med utgångspunkt från redovisade uppgifter om statens utgifter i Danmark, Norge och Sverige, om antalet ombordanställda och antalet resor gör kommittén följande överväganden. Därvid får också uppgifterna från vissa rederier om tillämpade kvalifikationstider för olika befattningshavare betydelse. Inom kommittén har vidare gjorts en undersökning utvisande fartyg och antalet på dessa anställda, vilka fartyg går i sådan trafik att bestämmelserna i 26 § SjmL om fri hemresa kan bli tillämpliga på sjömännen. Se bilaga 5 till betänkandet och tabellerna N—O.

I Sverige betalade statsverket för budgetåret 1968/69 265 600 kronor för 368 resor

Tabell N. Bemanning i de i handelssjöfart åren 1960—1969 använda fartygen (1960—1964 avser fartyg om 20 ton netto och däröver, 1965—1969 om 100 ton brutto och däröver. Uppgifterna från årets slut.)

År	Befäl	Manskap	Summa
1960	7 410	18 763	26 173
1961	7 370	18 765	26 135
1962	7 308	18 573	25 881
1963	6 763	17 163	23 926
1964	6 319	16 038	22 357
1965	5 810	14 591	20 401
1966	5 677	14 515	20 192
1967	5 459	13 765	19 224
1968	5 224	13 149	18 373
1969	4 991	12 257	17 248

eller en medelkostnad av 721 kronor per resa. För svenska sjömän var antalet resor 160 till en kostnad av 105 130 kronor, vilket gör en genomsnittlig kostnad av 657 kronor per resa. Motsvarande siffror för utländska sjömän i den svenska handelsflottan var 208 resor för 160 526 kronor, vilket gör 771 kronor per resa.

I Norge betalade statsverket år 1968 4 114 000 norska kronor för 6 600 resor. Under budgetåret 1967/68 deltog statsverket i Danmark i kostnaderna för cirka 1 700 resor. Beloppet belöpte sig till 1 045 300 danska kronor. För Norges del blir medelkostnaden för resa 623 norska kronor och för Danmarks 615 danska kronor. Antalet sjömän i Norge som det aktuella året omfattades av förmånen uppgick enligt den norska sjömanslagskommitténs beräkningar till cirka 21 000. För Danmarks del har motsvarande siffra inte kunnat erhållas.

Statistik över hur stor del av de ombordanställda i svenska handelsflottan som regelbundet sysselsätts i trafik där hemreseförmånen blir aktuell saknas. Av totalantalet sjömän sysselsätts en grupp uteslutande i inrikes fart. En annan grupp arbetar på fartyg som med korta mellanrum anländer till svensk hamn. För dessa sjömän har förmånen inte någon betydelse. Kommitténs beräkningar måste grundas på antalet ombordanställda i fartyg, som kommer till Sverige högst en gång om året eller som uteslutande används i fart mellan utländska hamnar. Uppgifter för dessa beräkningar har kommittén erhållit genom nyssnämnda undersökning (bilaga 5 till betänkandet) rörande antalet fartyg som går i sistnämnda fart. Som utgångsmaterial har använts den i Sveriges redareförenings årsbok för år 1969 intagna matrikeln utvisande fartyg tillhörigt rederi, som är anslutet till föreningen. För varje

Tabell O. Antalet utländska medborgare den 31.10 åren 1961—1969 anställda i svenska handelsfartyg om minst 300 ton brutto.

År	Nordiska utl.	Andra utl.	Summa	
			Antal	% av totalbemanning
1961			8 230	36,1
1962	3 092	5 227	8 319	36,3
1963	2 908	4 862	7 770	36,6
1964	2 846	4 443	7 279	36,0
1965	2 628	4 029	6 657	35,1
1966	2 528	4 162	6 690	35,6
1967	2 169	4 001	6 170	34,8
1968	2 201	3 923	6 124	35,7
1969	2 105	3 666	5 771	36,2

fartyg har undersökts, i vilken fart som det används och vilket antal sjömän som sysselsätts på fartyget. Härvid framkommer att 185 fartyg med cirka 6 100 sjömän går i sådan fart att hemresereglerne i 27 § förslaget kan komma att bli tillämpliga. Dessa siffror avspeglar förhållandena under hösten 1969.

De på detta sätt framtagna siffrorna torde ungefärligen svara mot det nyssnämnda norska uppskattade antalet om 21 000 utseglande sjömän.

Den genomsnittliga hemreskostnaden för de resor där statsverken tar del är påfallande likartad i Danmark (1 230 danska kronor), Norge (1 246 norska kronor) och Sverige (1 314 kronor för hemtagna svenskar). För Sveriges del höjs beloppet med hänsyn till att också utländska sjömän med hemort utanför Sverige omfattas av förmånen. Kommittén anser därför att den tidigare nämnda genomsnittssiffran, cirka 1 440 kronor, kan tjäna som grundval i en beräkning av de totala hemreskostnaderna. För denna beräkning används vidare den framtagna siffran på antalet utseglande sjömän i den svenska handelsflottan eller cirka 6 100. Denna siffra ställs då i relation till motsvarande antal sjömän i Norge eller cirka 21 000. Vid en multiplicering av antalet sjömän med den genomsnittliga hemreskostnaden för redare och statsverket (1 440 kronor) får man fram en maximal kostnad vid en kvalifikationsgräns om tolv månader. Samma beräkning kan göras för en kvalifikationstid av nio månader.

Kommittén gör först en beräkning av sannolika *kostnader vid tolv månaders kvalifikationstid*. Som framgår av de norska siffrorna, som ej avser befälskategorierna, tar ej alla sjömän anställda i denna trafik ut hemresa en gång om året (ca 21 000 sjömän — 6 600 resor). Detta beror framför allt på att seglationsperioden i många fall är kortare än kvalifikationstiden. Samma förhållande är självfallet av betydelse för svenskt vidkommande. Siffran 6 100 sjömän innehåller såväl befälsgrupperna som rederianställt och övrigt manskap. Sätts kvalifikationstiden till tolv månader är sannolikt att

huvudparten av befålet och det rederianställda manskapet på grund av förmånligare avtalsvillkor inte kommer att utnyttja hemreserätten enligt lagen. Kommittén uppskattar dessa befattningshavare till grovt räknat två femtedelar av 6 100 eller 2 440 personer. Denna grupp skall följaktligen inte tas med vid beräkningen. Också beträffande det övriga manskapet måste reduceringar göras framför allt med hänsyn till att den genomsnittliga seglationstiden f. n. är cirka sju månader. Gruppen uppgår totalt till 3 660 personer. Seglationstiden för norskt sjöfolk av manskapsgrad kan enligt vad kommittén erfarit skattas till cirka åtta månader. Tidigare beräkningar visar att av de norska sjömän som beräknas omfattade av förmånen endast 31,4 % synes utnyttja den årligen. Eftersom den genomsnittliga seglationsperioden i Norge och Sverige nära sammanfaller, synes man för svenskt vidkommande kunna göra en motsvarande reduktion av antalet hemresor vid en beräkning av kostnaden för tolv månaders kvalifikationstid. Reducering med 31,4 % skall ske beträffande ett antal av 3 660 sjömän, vilket medför att cirka 1 150 sjömän av manskapsgrad årligen skulle kunna antas utnyttja förmånen. Den genomsnittliga kostnaden för resorna uppskattas till 1 440 kronor, vilket ger en totalsumma av drygt 1,6 mkr. Statsverkets andel skulle alltså belöpa sig till cirka 800 000 kronor vid nuvarande hälftindelning.

Vad gäller kostnaden för *nio månaders kvalifikationstid* skulle beloppet om förmånen utnyttjades av samtliga ombordanställda i aktuell fart, 6 100 personer enligt nyssnämnda beräkning, belöpa sig till 8,78 mkr. Också vid denna kvalifikationstid är det uppenbart, att förmånen inte kommer att utnyttjas av hela antalet sjömän, varför den realistiska kostnaden kommer att bli väsentligt lägre. Vad först gäller kategorierna befäl och rederianställt manskap framgår av utredningen, att cirka tre fjärdedelar av det i undersökningen rörande rederiernas kostnader upptagna befålet (tabellerna L—M) i dag har fri hemreserätt efter högst nio månaders tjänstgöring. Det bedöms som osannolikt att denna grupp kommer att utnyttja



den lagfästa förmånen. Beträffande det förhållandevis fåtaliga rederianställda manskapet får flertalet fri hemresa efter cirka nio månader. Det förefaller realistiskt att anta att kostnaden för denna grupps fria resor kommer att belasta den lagfästa förmånen. Kommittén har tidigare antagit att gruppen befäl och rederianställt manskap uppgår till 2 440 av det totala antalet 6 100. Rederianställt manskap kan uppskattas till högst 300 personer i aktuell fart. Vid beräkning av dem som inte kommer att falla in under den lagfästa förmånen gör kommittén följande överslag: av den aktuella gruppen om 2 440 sjömän medtas vid beräkningen av kostnaden en fjärdedel av befälet, eller 535, och det rederianställda manskapet, 300, eller tillhoppa 835 sjömän.

Vad gäller det övriga manskapet — 3 660 personer — bör antalet, som kan antas utnyttja förmånen efter nio månaders kvalifikationstid, bli större än när det gäller tolv-månaderstiden. Ett antagande grundar sig självfallet på mycket osäkra faktorer. Kommittén anser emellertid rimligt anta att ungefär hälften av de anställda av manskapsgrad årligen kommer att utnyttja förmånen. Resor skulle under dessa förutsättningar företas av 835+1 830 personer. Kostnaden skulle med en genomsnittlig reseutgift om 1 440 kronor uppgå till cirka 3,8 mkr. Med nuvarande hälftindelingsregel skulle på staten falla cirka 1,9 mkr. Hemresa skulle uttas efter nio månaders tjänstgöring. Vid beräkningen har hänsyn tagits till endast en resa per år för sjömannen. I samband med hemresa uttas som regel semester och annan ledighet.

Dessa prognoser grundar sig självfallet på mycket svårbedömbara faktorer och syftar huvudsakligen till att belysa tänkbara kostnadsförskjutningar. Bedömningarna tar ej heller hänsyn till den allmänna konjunkturutvecklingen, vilken erfarenhetsmässigt får stor betydelse för arbetsmarknadssituationen inom sjöfarten. En kostnadsminskande faktor vid beräkningen är vidare minskningen av det totala antalet ombordanställda inom handelsflottan, vilken under en lång följd av år gjort sig gällande framför allt på manskaps-

sidan. Det torde f. n. vara omöjligt att tillfredsställande beräkna dess storlek under kommande år och hur länge den kommer att pågå (se tabell N).

På grund av det ovan anförda har kommittén stannat för att föreslå en sänkning av kvalifikationstiden från 18 månader till nio månader. Den praktiska effekten av en sådan reform begränsar sig huvudsakligen till de manskapsanställda. För denna kategori bör den föreslagna tiden innebära en betydande förbättring och en verksam stimulans att kvarstanna i yrket längre tid än nu är fallet. En förlängning av tiden utöver den föreslagna skulle å andra sidan äventyra effekten av förslaget. Även en relativt blygsam förlängning medför nämligen en kraftig begränsning av det antal manskapsanställda, som med nuvarande seglation skulle kunna dra fördel av hemreseregeln eller som kan antas vilja förlänga sin seglation för att få rätt till fri hemresa.

Som framgår av den tidigare redogörelsen kommer den föreslagna kvalifikationstiden ej att medföra någon praktisk förbättring för den huvudsakliga delen av befälet. För den stora gruppen av detta befäl har rätt till fri hemresa efter nio månader redan tillförsäkrats genom kollektivavtal. Genom enskilda anställningsavtal har befälet i flera rederier dessutom medgivits kostnadsfri hemresa efter sju månader eller, i vissa fall, ännu kortare tid.

Kommittén vill understryka värdet av denna utveckling mot effektivare avlösnings-system och förutsätter att rederierna även i fortsättningen i möjligaste utsträckning medverkar till att bereda de ombordanställda avlösning efter kortare tid än den, som sjömanslagen och kollektivavtalen maximalt föreskriver.

26 § SjmL förutsätter att statsverket deltar med hälften av hemresekostnaden. Såväl de ombordanställdas representanter som rederinäringsens företrädare i kommittén har starkt understrukit betydelsen av att statsverket också i fortsättningen påtar sig hälften av dessa kostnader. Vid gällande bestämmelses tillkomst år 1952 anförde departementschefen, prop. 1952 nr 170, sid. 113,

som stöd för statens medverkan i kostnadsansvaret, att det måste vara ett allmänt intresse att svenska sjömän har fasta arbetsförhållanden och kvarstår så länge som möjligt på svenska fartyg samt att de ej helt förlorar förbindelsen med hemlandet. Samma skäl anfördes på nytt år 1963 när kvalifikationstiden för förmånen, som då gällde samtliga sjömän oavsett nationalitet, sänktes från två år till 18 månader. Det sociala ansvar för hemresorna som sålunda uttalades kvarstår fortfarande oförändrat. Härtill kan ytterligare anföras att det sociala intresset förstärks av att det i stor utsträckning är fråga om hemresor för ombordanställda i unga åldrar. Statens stöd får bedömas värdefullt inte minst från den synpunkten att det kommer att väsentligt underlätta den för sjöfartsnäringen och dess anställda betydelsefulla förändringen mot längre anställningstider inom sjömansyrket som kommittén vill främja. Ytterligare kan anföras, att övriga nordiska kommittéförslag inte kommer att innebära någon begränsning i fråga om statens medverkan i kostnadstäckningen. För Norges del övervägs att utöka statens medverkan att också avse befälskategoriernas hemresor. På grund av det anförda föreslås att nuvarande regel om statens kostnadsansvar behålls i ny lag.

Något skäl att göra avsteg från den år 1962 antagna principen om likställighet mellan svenska och utländska sjömän föreligger ej. Likaledes bör en så utpräglad social förmån, varom här är fråga även i fortsättningen åtnjutas av såväl befäl som manskap.

Redaktionellt bör regeln utformas som ett positivt stadgande om sjömans rätt att få fri hemresa och inte som hittills indirekt följa av en bestämmelse om bestridande av resekostnaden.

Rätten till fri hemresa aktualiseras när sjömannen utomlands erhåller semester, vederlags- eller annan ledighet eller när hans anställningsavtal upphör. Har sjömannen vid sådant tillfälle tjänstgjort hos redaren eller på samma fartyg under en sammanhängande kvalifikationstid av nio månader, skall han ha rätt till fri resa med underhåll

till hemorten. Har fartyget, på vilket sjömannen tjänstgör, bytt ägare under kvalifikationstiden, skall detta vara utan betydelse för sjömannens rätt. För att kvalificera skall tjänstgöringen avse utrikes fart. I kvalifikationstiden skall ej inräknas tid, när sjömannen åtnjuter ledighet i anslutning till en fri hemresa. Sjöman, som utnyttjat sin rätt till fri hemresa, får sålunda rätt till ny fri resa först sedan nio månader förflutit efter det han trätt i tjänst efter den föregående hemresan. Har han t. ex. i samband med den tidigare hemresan blivit sjuk, innan han återinträtt i tjänst, kvalificerar ej heller sjuktiden.

Har sjömannen å andra sidan efter hemresan åter inträtt i tjänsten kvalificerar där efter löpande anställningstid utan undantag till hemreseförmånen. Avbryts sålunda tjänstgöringen av semester eller vederlag i form av fritid, som ej uttas i anslutning till en fri hemresa, skall sådan ledighet inräknas i kvalifikationstiden utom i fall som anges nedan. Detsamma gäller sjukledighet, som ej ansluter till en fri hemresa.

Som förutsättning för förmånen bör vidare gälla, att sjömannen under en viss tid före kvalifikationstidens utgång, ej haft tillfälle att, i det land där han är bosatt, bli fri från anställningen eller åtnjuta ifrågavarande semester eller annan ledighet. Kommittén föreslår att denna tid sätts till sex månader. Har fartyget inom denna begränsade tid besökt ex.vis Sverige, skall sjöman, som har hemort i riket, ha begagnat sig av möjligheten att här frånträda anställningen eller ta ut ledigheten. Underlåter han det, kan han inte kräva hemresa enligt förslaget förrän sex månader förflutit från besöket i Sverige. Sjömannen bör för att ha kvar sin rätt i sådana fall i god tid före fartygets ankomst till hemlandet ha anmält till redaren sin önskan om att bli fri från anställningen eller få ta ut ledighet i anslutning till besöket. I enlighet med den praxis som råder bör framhållas, att kvalifikationstiden avbryts endast om sjömannen haft faktisk möjlighet att utnyttja besöket i hemlandet för sitt syfte. Har uppehållet i hemlandet varit för kort för att ledighet skulle kunna tas ut eller har re-

daren inte på annat sätt kunnat ordna så, att sjömannen haft möjlighet ta ut ledigheten i samband med uppehållet, kvarstår sjömannens rätt till hemresa efter den löpande kvalifikationstidens slut.

Förmånen av fri hemresa med underhåll till hemorten kan ofta vara förenad med betydande kostnader. Kommittén finner därför skäligt att förmånen, när det gäller en sjöman i befattning ombord, även i ny lag blir beroende av att sjömannen kvarstannar i befattningen tills fartyget når sådan hamn, varifrån hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad. Sådant uppskov med hemresan skall dock inte få överstiga två månader. En förutsättning för att sjömannen skall behöva tåla ett sådant uppskov är att redaren kan visa, att hemresan kan ske senare inom två-månaderstiden till avsevärt lägre kostnad.

Den regel som kommittén enats om utsluter emellertid ej att fall kan påvisas, när två-månadersgränsen bör kunna få överskridas för att undvika orimlig merkostnad. Praktiskt behov av en sådan utvidgning kan endast uppkomma i viss linjetrafik på Sverige. Kommittén anvisar därför i andra meningen i andra stycket en möjlighet för kollektivavtalsparterna att överenskomma om förlängning vid tjänstgöring på fartyg, som går i regelbunden linjetrafik på Sverige. Sådant förlängning kan ske med högst en månad så att den sammanlagda tjänstgöringen efter kvalifikationstidens utgång blir tre månader.

Enligt förslaget behålls den nuvarande regeln att sjöman, som vill frånträda anställningen eller begär semester eller tjänstledighet, och i samband därmed önskar utnyttja rätt till fri hemresa, samtidigt skall göra framställning därom. För att förebygga oklarhet huruvida sådan framställning skett i föreskriven ordning, föreslås att den skall vara skriftlig.

Som tidigare anförts innehåller 26 § SjmL en hänvisning till reglerna i 33 § om avsked. I fjärde stycket sistnämnda paragraf stadgas, att avskedad sjöman som regel mister rätten till fri hemresa enligt 26 §. Endast för det fall att avskedet grundas på

att sjömannen ej finner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måste antas i hans ställe samt det befinns att han ej avsiktligt lämnat tjänsten, behåller han rätten till fri hemresa.

Kommittén anser att sjöman, som intjänat rätt till fri hemresa enligt förevarande paragraf under alla förhållanden bör behålla denna förmån. Den i 33 § SjmL föreskrivna påföljden vid avsked överensstämmer inte med kommitténs allmänna syn på anställningsförhållandet. Enligt kommitténs förslag skall därför en sjöman få fri hemresa, oavsett om han uppsagts eller avskedats på grund av misskötsamhet o. d., om han eljest är berättigad till den.

Motsvarighet till reglerna i 26 § andra stycket SjmL om hemresans ordnande upptas i förslagets 30 §.

28 §.

Enligt 17 § första stycket i förslaget har befälhavaren rätt att skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, eller sjukdom eller skada, som för längre tid sätter honom ur stånd att fullgöra sitt arbete. Med sjukdom som här avses jämställs uttryckligen havandeskap. Däremot regleras ej i lagen rätten att uppsäga anställningsavtalet av nämnda grunder. Skulle sjömannens anställning upphöra som följd av att redaren eller sjömannen uppsagt avtalet därför att sjömannen har sjukdom eller skada som nu sagts, bör sjömannen såsom hittills enligt 28 § SjmL tillförsäkras rätt till fri resa med underhåll till hemorten. Samma rätt bör föreligga, om sjömannen har sjukdomen eller skadan, när han frånträder avtalet. Uppsägningsanledningen är i detta fall utan betydelse. Det är ej heller avgörande om sjukdomen eller skadan givit sig tillkänna innan sjömannen lämnade anställningen. Reseförmånen skall utgå så snart det kan visas att sjömannen haft sjukdomen eller skadan medan han ännu var anställd hos redaren. Se härom närmare vad som anföres under 31 §. Bestämmelser enligt vad nu sagts upptas i första stycket. Försla-

get överensstämmer i sak med vad som gäller för närvarande.

I överensstämmelse med gällande ordning föreslår kommittén att förmånen av fri hemresa liksom övriga förmåner i samband med sjukdom eller skada inte skall utgå, om sjömannen när han ingick anställningsavtalet förtigit sjukdomen eller skadan eller om han uppsåtligen eller genom grovt vållande ådragit sig denna; det sist sagda skall inte gälla om sjukdomen är könssjukdom. Vid fall av havandeskap skall fri hemresa kunna vägras endast om kvinnan förtigit sitt tillstånd när hon ingick anställningsavtalet.

I praktiken har tveksamhet i åtskilliga fall förekommit om innebörden av uttrycket, att »sjömannen vid tjänstens antagande förtigit sjukdomen eller skadan». Under förarbetena till gällande lag har frågan behandlats mycket knapphändigt. Kommittén vill framhålla att förlust av hemreseförmånen endast bör komma i fråga i helt klara och otvetydiga fall av förtigande. Har sjömannen friskförklarats av läkare eller har liknande åtgärd vidtagits, som kunnat ge honom skälig anledning anta, att en sjukdom eller skada som han tidigare innehaft försvunnit, kan underlåtenhet att uppge detta förhållande ej anses som om han förtigit sjukdomen eller skadan. Vidare skall anmärkas, att det i fråga om flera av de sjukdomar som här är aktuella ofta ingår i sjukdomsbilden, att vederbörande saknar klar insikt om sjukdomen eller vägrar att öppet medge att han har den. Detta synes bl. a. vara vanligt beträffande former av sinnessjukdom och alkoholism. Det förhållandet att den sjuke vid anställningen dolt sin sjukdom får därför i sådana fall ej utan vidare tolkas som ett förtigande i lagens mening. För att förtigande skall föreligga måste det vara fråga om en uppsåtlig underlåtenhet att lämna upplysning.

Att sjömannen uppsåtligen ådrar sig sjukdom eller tillfogar sig skada torde vara sällsynt. Redarens möjligheter att vid bestridande styrka ett sådant påstående kan förutsättas vara små. Däremot kan antas

att situationer, där sjömannen genom vållande ådrar sig sjukdom eller skada, har större praktisk betydelse. Till förebyggande av ohälsa och olycksfall på fartygen meddelas regelmässigt föreskrifter, som det åligger sjömannen att följa. Ett uppenbart överträdande av sådana föreskrifter kan, om det medför sjukdom eller skada, föranleda att förevarande bestämmelse blir tillämplig. Detsamma torde vara förhållandet när sjömannen åsidosätter meddelade föreskrifter om en sjukdoms eller skadas vårdande. Det är vidare nödvändigt att ett direkt samband föreligger mellan sjömannens handlande och skadan, dvs. sjömannens försumliga beteende skall ha orsakat sjukdomen eller skadan och dessutom vara ägnat att leda till denna. Vållandet skall vara grovt. En ringa överträdelse eller en lindrig försummelse av nämnt slag, skall inte förorsaka förlust av förmånen.

29 §.

I 35–40 §§ SjmL regleras fall när sjömannen har rätt att i förtid erhålla entledigande från sin tjänst. I de situationer som nämns i 37–40 §§ förbinds denna rätt med förmånen av fri resa med underhåll. Förslaget upptar motsvarigheter endast till gällande 35–38 §§. Kommittén behåller i sitt förslag nuvarande ordning att förmånen av fri resa med underhåll ej utgår i de fall avtalet upphör på grund av att sjömannen enligt 8 § (35 § SjmL) får anställning av högre grad på annat fartyg och därmed jämställda fall, eller att avtalet upphör enligt 9 § (36 § SjmL) på grund av fara för krigshandlingar eller allmänfarlig sjukdom.

Förslaget behåller den fria reseförmånen i de fall av avtalets förtida upphörande som upptas i 10 och 11 §§, dvs. när sjöman antagits för bestämd resa och denna ändras väsentligt (37 § SjmL) samt när fartyget ej är sjövärdigt för resa i avsedd fart m. m. (38 § SjmL).

Enligt gällande bestämmelser skall resan, utom i fall när 13 § SjmL är tillämplig, ställas till den avtalade orten för tjänstens frånträdande. Om fartyget ej hunnit börja sin färd, gäller emellertid förmånen resa

till anställningsorten.

Den gällande ordningen bygger på förutsättningen att sjömannens anställningsavtal är bundet till bestämt fartyg och kan därför ej överföras till ny lag. I stället föreslås den regeln att förmånen enligt paragrafen skall avse fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet efter redarens uppsägning eljest kunnat frånträdas. I regel torde inte finnas anledning att skilja mellan de fall när redaren uppsäger avtalet och dem, när sjömannen vidtagit uppsägningen. Parterna är vanligen genom avtal bundna till samma uppsägningsort. Det är emellertid att märka att 7 § i förslaget ger den anställde en särskild möjlighet att efter viss kvalifikationstid bli fri från anställningen i varje lastnings-, lossnings- eller uppläggningshamn som fartyget anlöper. Detta senare fall skall givetvis inte beaktas vid bedömningen av vilken ort som den fria resan gäller till. För att undvika tveksamhet om det rätta innehållet i förmånen föreslås, att den skall gälla resa till den uppsägningsort som skulle blivit aktuell, om redaren verkställt uppsägningen.

30 §.

*Gällande rätt.* Enligt 26 § andra stycket SjmL skall fri hemresa efter längre tids tjänstgöring ordnas av svensk konsul eller, om sådan saknas på platsen, av befälhavaren. Av förarbetena vid bestämmelsens tillkomst framgår, att syftet med föreskriften var att möjliggöra tillämpning av dåvarande 34 § SjöL om skyldighet för befälhavare att medta svenskt sjöfolk och av förordningen den 12 april 1907 angående gottgörelse för svenskt sjöfolks hemförande från utrikes ort. Härigenom skulle skapas säkerhet för att resan anordnades på bästa och minst kostsamma sätt. I 346 § SjöL som ersätter nämnda 34 §, fastslås att på svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som Kungl. Maj:t bestämmer, medtas svenskt sjöfolk, vars hemsändande det åligger konsul att besörja eller som äger rätt till fri hemresa enligt 26 § SjmL, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under

resan. Enligt andra stycket i 346 § äger Kungl. Maj:t förordna om att skyldigheten även skall gälla i fråga om sjöfolk från annat land. Sådant förordnande har inte givits. I kungörelse den 15 mars 1957 (SFS nr 92), som ersätter den tidigare nämnda förordningen från år 1907, stadgas skyldighet för befälhavare på svenskt fartyg att på anmodan av svensk konsul medta svenskt sjöfolk. Kungörelsen ger närmare föreskrifter om villkoren för hemsändningen.

Om hemresan ordnas av konsul enligt 26 § andra stycket SjmL är befälhavaren skyldig att på begäran ställa säkerhet för redarens andel av kostnaderna.

Lagrummet innehåller slutligen, i syftet att nedbringa hemresekostnaderna, en föreskrift om viss skyldighet för sjömannen att anta tjänst på fartyg, som är bestämt till hans hemortsland eller till ort, varifrån han bekvämligen kan resa hem.

Dessa regler om resans anordnande gäller även för resor enligt 28 § andra stycket i samband med sjukdom eller skada och enligt 41 § tredje stycket i samband med anställningens upphörande till följd av fartygets förolyckande.

*Kommittén.* Under äldre tid var det naturligt att sjömannens hemresor i stor utsträckning ombesörjdes av konsulerna. Nutid tiden ordnas de flesta hemresor av rederiet. En underhandsöverenskommelse här om har sedan ett tiotal år tillbaka tillämpats mellan Sveriges redareförening och utrikesdepartementets konsulära byrå efter godkännande av de ombordanställdas organisationer. I endast ett mindre antal fall fordras att utlandsmyndigheten träder till. Av betydelse för denna utveckling har inte minst flygförbindelsernas snabba framväxt varit. Utvecklingen – särskilt den föreslagna förkortningen av kvalifikationstiden för att sjömannen skall få fri hemresa – kan väntas medföra ökad intensitet i reseverksamheten och administrationen av denna bör betraktas som ett normalt led i rederirörelsen. Kommittén föreslår därför att de fria resor varom stadgas i 27–29 §§ skall ordnas av redaren i första hand. Endast för

det fall att redaren på grund av förhållandena på platsen eller av annan särskild anledning ej är i stånd att ordna resan, bör det åligga konsul att gripa in.

Den nuvarande skyldigheten för befälhavaren att på begäran av konsul ställa säkerhet för redarens andel av hemreskostnaden har i praktiken förlorat betydelse. Under de senaste fem åren har inte förekommit att säkerhet avkrävs. Kostnadsfrågor av detta slag löses regelmässigt vid direkta kontakter mellan utlandsmyndigheten och vederbörande redare. Ytterligare skäl för att slopa kravet på säkerhet är att bestämmelsen härom kan sägas ställa rederinäringen i en principiellt oförmånlig ställning vid jämförelse med andra näringar som sysselsätter personal utomlands.

Ifrågavarande hemresor företas numera som regel med flyg och fartygsresor förekommer endast i rena undantagsfall. Den nuvarande skyldigheten för sjömannen att i samband med hemresa anta tjänst på annat fartyg, tillämpas ytterst sällan. Bestämmelsen strider dessutom mot förslaget grundtanke att sjömannens anställning är knuten till redaren och inte till fartyget. En stor del av dessa resor förutsätts enligt förslaget ske medan sjömannen är kvar i redarens tjänst och det är inte tänkbart att behålla en regel som medför, att sjömannen under sin anställningstid skall vara skyldig att arbeta hos annan redare. Regeln skulle därför få begränsas att gälla skeppsarbete på annat fartyg hos en och samme redare. En sådan skyldighet bör emellertid bero av avtal mellan redaren och sjömannen och kommittén föreslår därför, att den nuvarande bestämmelsen om sjömannens skyldighet att ta annan tjänst i samband med hemresa helt utgår ur lagen. I stället upptar förslaget en föreskrift om skyldighet för sjömannen att rätta sig efter de anordningar som redaren eller konsul kan komma att föreskriva för resans lämpliga utförande.

Kommittén föreslår följdändringar i 346 § SjöL och i 1957 års kungörelse.

#### 10.2.5 Om lön och vård till följd av sjukdom eller skada samt om begravning

Under denna rubrik upptas i 31–32 §§ reglerna om rätt till lön vid arbetsförmåga på grund av sjukdom eller skada. I 33 § ges regler om läkarundersökning och i 34–35 §§ om sjömannens rätt till vård för sjukdom eller skada. I 36–37 §§ regleras det fall sjömannen avlider. Under 38 § upptas regler om redares regressrätt mot statsverket.

#### 31 §.

Sjuklöneförmånen enligt 18 § SjmL bidrar till att ge de ombordanställda ett grundskydd vid sjukdom. Lagens bestämmelser kompletteras av kollektivavtalens regler om sjuklön och dagersättning.

Lagen den 25 maj 1962 (SFS nr 381) om allmän försäkring är tillämplig på sjöfolk men får när det gäller bestämmelserna om sjukförsäkring betydelse för den ombordanställda först när redarens förpliktelser enligt SjmL och kollektivavtal upphör. Sjukförsäkringen omfattar dels alla svenska medborgare och dels sådana personer som utan att vara svenska medborgare är bosatta i riket. Samordnad med sjukförsäkringen är den obligatoriska yrkesskadeförsäkringen enligt lagen den 14 maj 1954 (SFS nr 243, i sin helhet intagen i SFS 1962 nr 408) om yrkesskadeförsäkring. Den gäller i huvudsak alla arbetstagare i allmän eller enskild tjänst.

Kommittéförslaget upptar inga bestämmelser om lön. Lönevillkoren kommer i fortsättningen att helt regleras avtalsvägen. Reglerna om sjuklön bör emellertid liksom övriga stadganden om sjömannens rättigheter vid sjukdom eller skada i princip kvarstå i lagen. Bestämmelserna härom har i allt väsentligt sin grund i sjömansyrkets särart i förhållande till de landanställdas förhållanden. Sociala skäl talar alltjämt för att bestämmelser, som bildar ett socialt grundskydd för sjömannen, upptas i lagen.

Eftersom kommittéförslaget ej utgår från att anställningsavtalet är begränsat till tjänst

på visst fartyg utan förutsätter att det kan omfatta tid när sjömannen lämnat sin befattning ombord och befinner sig i land, måste reglerna väsentligt omarbetas. Bestämmelserna blir mer överskådliga om de delas upp på det sätt att huvudreglerna om rätt till lön under arbetsoförmåga till följd av sjukdom eller skada samlas i en paragraf (31 §). I den följande (32 §) upp-tas därefter de inskränkningar som gäller i denna förmån.

Sjömannens rätt till lön under tid när han är sjuk eller skadad ombord följer f. n. av bestämmelserna i 18 § första stycket och andra stycket första meningen SjmL om beräkningen av sjömans lön. Enligt förslaget uttrycks sjömannens rätt till sjuklön ombord i en särskild bestämmelse i första stycket av förevarande paragraf, nämligen att lön skall utgå under tid när sjömannen har befattning på fartyget, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Den nuvarande rätten till sjuklön efter det att sjömannen lämnat sin anställning bör behållas i form av fortsatt sjuklön efter det att sjömannen lämnat sin befattning på fartyget. Regeln bör gälla oavsett om sjömannen i samband härmed frånträder anställningsavtalet eller kvarstår i rederiets tjänst. I överensstämmelse med gällande lag bör dock den som avskedas därför att han grovt åsidosatt sina skyldigheter enligt avtalet inte kunna hävda rätt till lön enligt paragrafen. Bestämmelse härom intas i 32 § andra stycket.

Den tid under vilken sjuklönen längst skall utgå är i förslaget oförändrad men har av praktiska skäl angivits till sextio dagar i utrikes fart och trettio dagar i inrikes fart.

Den nuvarande regeln i 18 § andra stycket som begränsar rätten till sjuklön för det fall att bestämda tecken på sjukdomen eller skadan saknas vid avgången från anställningen har tillkommit för att hindra att någon tillskansar sig sjuklön genom att simulera sjukdom eller skada. Vid tillämpningen har bestämmelsen emellertid givit upphov till tolknings- och bevisvårigheter.

Den används därför sällan. Den anställningskontroll som tillämpas för att förebygga att gravt olämpliga personer anställs ombord är ett betydligt verksammare medel för att stävja sådant missbruk av sjuklöneförmånen. Eftersom regeln sålunda har liten praktisk betydelse men å andra sidan visat sig svår att tillämpa, föreslår kommittén att den slopas.

Detta innebär att sjömannens rätt till sjuklön är oberoende av om sjukdomen eller skadan givit sig tillkänna innan sjömannen lämnade befattningen ombord eller ej. Avgörande är enligt huvudregeln att sjömannen haft sjukdomen eller skadan medan han ännu innehade befattningen. Det kan exempelvis vara fråga om en till synes obetydlig skada, som efter någon tid förvärras så att arbetsoförmåga uppstår eller om en sjukdom med viss inkubationstid. I sådana fall där det finns anledning att misstänka att sjömannens påstående härom är falskt är erfarenheten, att en grundlig läkarundersökning ofta kan klargöra om påståendet har fog för sig. Ger sådan undersökning inget stöd för att sjömannen hade sjukdomen eller skadan under den kritiska perioden, torde som regel rätt till sjuklön inte kunna göras gällande.

Skäl talar för att sjömannen skall äga rätt till sjuklön även i det fall att han får sjukdomen eller skadan under väntetid. Förslaget utsträcker därför förmånen att gälla också väntetid. Detta innebär, att sjöman som blir sjuk under väntetid äger uppbära lön så länge han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen, dock längst under de perioder som gäller för sjöman, vilken lämnat befattningen ombord. Det är att märka att sjömannens sjukdom bryter väntetiden. Detta gäller även om väntetiden utgörs av vederlagstid eller fritid i ersättning för övertidsarbete.

Däremot ger den föreslagna paragrafen inte någon rätt för sjömannen att uppbära sjuklön om sjukdomen eller skadan inträffar under semester eller tjänstledighet. En förutsättning för sjuklön under väntetid är att sjömannen tidigare haft fartygsbefattning i rederiets tjänst. Detta följer av

väntetidsbegreppet. Den nyanställda kan således inte göra gällande rätt till lön enligt denna paragraf på grund av arbetsoförmåga till följd av sjukdom eller skada, som drabbar honom medan han väntar på att få tillträda sin första fartygsbefattning i rederiets tjänst.

I regel torde sjöman, som insjuknat under väntetid, kunna påräkna sjuklön som motsvarar vad han uppburit i den fart som han senast varit mönstrad i.

I sista stycket upptas den föreslagna paragrafen en hänvisning till de inskränkningar i rätten till sjuklön som stadgas i 32 §.

För befälhavaren ges f. n. avvikande bestämmelser i 4 § SjmL. Där stadgas att denne – med vissa angivna undantag – äger rätt till lön för tre månader från det tjänsten lämnades, om han avskedas på grund av sjukdom eller skada. Därtill kan komma vissa löneförmåner enligt 8 §. Rätten till sjuklön är sålunda endast knuten till fall där befälhavaren avskedas. Upphör anställningsavtalet på grund av uppsägning eller på grund av att avtalstiden utgår, erhålls inte sjuklön enligt lagen. Den för befälhavaren gällande uppsägningstiden är vanligen tre månader och sammanfaller sålunda med den tid under vilken sjuklön utgår.

De nya bestämmelser som kommittén föreslår och vilka innebär, att sjuklön utgår oavsett om anställningsavtalet med redaren upphör eller ej, bör omfatta även befälhavaren. Därmed kommer reglerna att gälla samtliga kategorier sjömän. Eftersom lagen tar sikte på ett socialt grundskydd, saknas anledning att göra skillnad mellan olika grupper anställda i fråga om de tider under vilka förmånerna får åtnjutas.

32 §.

I paragrafen upptas undantagen från regeln i 31 § om rätt till sjuklön. Inskränkningarna överensstämmer i huvudsak med vad som f. n. gäller enligt 18 § andra och tredje styckena samt 33 § tredje stycket SjmL.

Till första stycket överförs den gällande

regeln att sjöman inte får ut sjuklön enligt 31 § under tid när han är arbetsoförmögen till följd av sjukdom eller skada, som han förtigit vid anställningsavtalets ingående eller som han ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande. Sistnämnda begränsning skall dock liksom hittills inte gälla könssjukdom. Denna grund för bortfall av förmånen kommenteras närmare under 28 §.

I andra stycket upptas motsvarighet till 33 § tredje stycket SjmL. Upphör sjömans anställningsavtal på grund av oduglighet eller sådant indisciplinärt beteende som sägs i 18 § första stycket punkterna 1, 3, 4 eller 5 i förslaget, bör han ej erhålla lön enligt bestämmelserna i 31 §. Detsamma bör gälla, om sjömannen underlåter att infinna sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måst antas i hans ställe. I sistnämnda fall kan det dock förekomma, att sjömannen får anses ha haft giltig ursäkt för sitt beteende. Kan han visa att sådana omständigheter föreligger, bör han vara bibehållen sin rätt till lön.

Vidare bör till ny lag överföras nuvarande regel i 18 § andra stycket om bortfall av löneförmånen i det fall, att sjömannen uppbär lön från annan arbetsgivare. Föreskrift härom upptas i sista stycket.

33 §.

*Gällande rätt.* I 27 § SjmL föreskrivs vad befälhavaren har att vidta om någon av de ombordanställda insjuknar eller skadas. Bestämmelserna är straffsanktionerade enligt 73 § punkten 3. Befälhavarens åligganden gäller oavsett vem som har att bestrida kostnaderna för sjukvården.

I första stycket stadgas skyldighet dels för befälhavaren att föranstalta om läkarundersökning av sjuk eller skadad sjöman och dels för denne att underkasta sig sådan. Stadgandet lämnar en viss prövningsrätt till befälhavaren, i det att läkarundersökning kan underlåtas, om sådan framstår som uppenbart opåkallad.

Andra stycket meddelar föreskrifter om den vård som skall ges den sjuke eller skadade ombord eller i land samt om vad



vården omfattar. Slutligen ges föreskrifter för sjukdom, som kan medföra fara för de ombordvarande.

Paragrafen stadgar i tredje stycket att befälhavaren skall dra försorg om den sjukes eller skadades tillhörigheter, när denne är oförmögen att göra det själv. I sista stycket åläggs befälhavaren skyldighet att överlämna kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman åt svensk konsuls försorg och att, om sådan inte finns på platsen, på annat sätt anskaffa lämplig vård samt underrätta närmaste konsul. På sjömannens begäran skall befälhavaren också underrätta hans närmaste anhöriga.

*Kommittén.* Hälsoförhållandenas betydelse ombord på fartygen, främst hänsynen till den som drabbas av sjukdom eller skada och till övriga ombordvarande, motiverar, att man behåller skyldigheten enligt 27 § första stycket SjmL för sjömannen att underkasta sig läkarundersökning och plikten för befälhavaren att låta läkarundersöka den som kan antas vara sjuk eller skadad. Samma skäl talar för att till ny lag överföra bestämmelserna i 27 § andra stycket SjmL om befälhavarens skyldighet att sörja för betryggande vård ombord och i land samt regeln om vad vården skall innefatta. Liksom hittills bör också gälla, att befälhavaren är skyldig att föra i land sjöman, som kan antas lida av sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, under förutsättning att man ombord inte kan vidta betryggande åtgärder. Här föreslås emellertid den utvidgningen, att detta skall gälla även vid andra sjukdomar än dem där smittfara uppstår.

Beträffande den i 27 § tredje stycket SjmL upptagna bestämmelsen om omhändertagande av sjuk eller skadad sjömans tillhörigheter är att märka, att bestämmelsen endast tar sikte på det fall att sjömannen är kvar i redarens tjänst. För det fall att sjömannen slutat sin anställning finns f. n. regler i 53 §. Skyldigheten för arbetsledningen ombord att vid behov dra försorg om en sjuk sjömans tillhörigheter på fartyget så länge tjänsteförhållandet består, torde utan vidare följa av skepps-

arbetsavtalets natur och uppfattas som en självklarhet. Någon regel härom upptas därför ej i förslaget. Motsvarighet till 53 § SjmL återfinns i 44 § i förslaget.

Bestämmelsen i 27 § sista stycket SjmL föreskriver att befälhavaren skall överlämna i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman åt konsuls försorg. Närmare bestämmelser om konsuls medverkan i dessa situationer finns intagna i förordningen den 3 februari 1928 (nr 49) angående beskickningar och konsulat, 53 § (ändrad SFS 1955 nr 405), samt i allmän instruktion för beskickningar och konsulat den 15 februari 1928, 53 §.

Dessa bestämmelser är i flera avseenden föråldrade, och nya instruktioner för konsulerna är under utarbetande. Vanligen handhar rederierna de praktiska frågor som uppkommer i samband med att en sjöman kvarlämnas för vård i utlandet.

Kan det beräknas att vården skall dra ut på tiden, flygs den sjuke eller skadade ofta till hemlandet för vård där. Konsulernas medverkan begränsar sig till de fall, där rederiet inte kan hjälpa den sjuke till rätta eller där fortlöpande tillsyn kan vara nödvändig, och till biträde när sjöman sänds hem med flyg enligt gällande rabattsystem.

Frågor om konsuls medverkan i fall när sjuk eller skadad sjöman kvarlämnas utomlands torde i fortsättningen helt kunna regleras i administrativ väg. Anledning saknas att i ny sjömanslag uppta bestämmelser motsvarande 27 § sista stycket SjmL.

I detta sammanhang skall erinras om att kommittén under 17 § andra stycket föreslagit skyldighet för befälhavaren att, om sjöman skiljs från befattningen på fartyget av sjukdomsskäl, underrätta närmaste svenske konsul. Vidare föreslår kommittén under 62 § att konsul i vissa fall skall omhänderha lönedel åt sjöman vid fall när konsulns medverkan finns erforderlig med hänsyn till sjömannens välfärd.

Befälhavarens skyldighet att på begäran underrätta den sjukes eller skadades närmaste anhöriga torde numera betraktas som så självklar, att särskild lagföreskrift härom

inte behöver upptas.

Bestämmelserna i denna paragraf omfattar också sådana personer som avses i 2 § första och tredje styckena.

34 §.

Paragrafen har motsvarighet i 28 § SjmL, som reglerar frågan om ansvaret för kostnaden för den vård som enligt 27 § skall utgå till sjuk eller skadad sjöman.

Som anförts i motiven till 31 § i fråga om lön under sjukdom kan lagen om allmän försäkring och lagen om yrkesskadeförsäkring bli tillämpliga på sjöman sedan redarens förpliktelser enligt lag eller kollektivavtal bortfallit eller upphört. Detsamma gäller beträffande sjukvård. För sådan vård utom riket ges bestämmelser i kungörelsen den 25 maj 1962 (nr 388) om ersättning för sjukvård utom riket enligt lagen om allmän försäkring. Också dessa bestämmelser blir tillämpliga på sjöman sedan redarens ansvar bortfallit eller upphört och statlig ersättningsskyldighet vid smittsam könssjukdom ej heller föreligger. Rätt till ersättning för utgifter för sjukvård utom riket utgår enligt kungörelsen till den som omfattas av lagen om allmän försäkring och är bosatt i riket. Ersättning kan utgå för läkarvård och sjukhusvård. Däremot inte för sjukresor utom riket. Beträffande ett flertal länder har Kungl. Maj:t träffat överenskommelser om sjukvårdsersättning i annan ordning än som stadgas i kungörelsen. Sådana överenskommelser föreligger med Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Irland, Island, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Förbundsrepubliken Tyskland. I fråga om Danmark och Norge tillämpas dock kungörelsens bestämmelser fullt ut.

Ytterligare bestämmelser om bistånd åt sjöfolk ges i 53 och 55 §§ nyssnämnda förordning den 3 februari 1928 angående beskickningar och konsulat. (Jfr Sköld: Förslag till instruktionsbok för Sveriges representation i utlandet, 62328 c) sid. 75-76 och 6303 sid. 167 o. f.)

Bestämmelser om sjukvård förekommer f. n. ej i kollektivavtalen.

Bestämmelserna i 28 § SjmL anknäver förmånen av fri sjukvård till tjänsteförhållandet, dvs. med lagens presumtion den faktiska tjänsten ombord på fartyget. Med kommitténs förslag hänförs förmånen i första hand till den tid under vilken sjömannen har befattning ombord på fartyg.

Huvudregeln om sjömannens rätt till fri sjukvård upptas i förevarande paragraf medan de undantag som inskränker sjömannens rätt regleras i den följande.

I överensstämmelse med vad som i sak gäller för närvarande föreslås, att kostnaden för all erforderlig sjukvård bestrids av redaren så länge sjömannen innehar befattning ombord på fartyget. Lämnar sjömannen befattningen på fartyget och är han därvid sjuk eller skadad, bör han också under en begränsad tid därefter få fri sjukvård på redarens bekostnad. Detta bör gälla oavsett om sjömannen kvarstannar i redarens tjänst eller ej. Om anställningsavtalet upphör i samband med att sjömannen lämnar sin befattning ombord, har det ingen betydelse för rätten till fri sjukvård av vilken grund som avtalet upphör. Förmånen skall sålunda utgå även i det fall att sjömannens avtal uppsagts på grund av förhållande som sägs i 18 § första stycket. Förmånen utgår så länge behov föreligger, dock ej utöver fyrtyotvå dagar vid vård i det land där han är bosatt eller åttiofyra dagar, om sjömannen vårdas annorstädes. Liksom är fallet enligt gällande rätt bör sjöman, som hemsänds från utlandet för fortsatt vård i hemlandet, vid hemkomsten komma i åtnjutande av vård på redarens bekostnad under den tid som återstår av stadgade åttiofyra dagar, dock ej utöver fyrtyotvå dagar från hemkomsten. De föreslagna tidsperioderna överensstämmer med de gällande men har liksom i fråga om sjuklön omräknats till dagar.

Vad nu sagts bör också gälla om sjömannen drabbas av sjukdomen eller skadan under väntetid. Detta innefattar en utvidgning av förmånen jämfört med gällande ordning. Förutsättningarna för rätt till sjukvård föreslås bli desamma som föreslagits beträffande

rätten till sjuklön. Kommittén hänvisar därför till vad som sagts härom under 31 §.

Enligt gällande lag räknas den tid under vilken sjömannen är berättigad till fri sjukvård från dagen för avmönstring eller den dag fartyget gått vidare. Inte sällan förekommer att denna tid hinner löpa ut innan sjömannen kan erbjudas den vård han behöver beroende på långa väntetider för sjukhusvård och läkarbehandling. Särskilt drabbar dessa väntetider fall, som inte kan betecknas som akuta. Har tiden löpt ut utan att sjömannen hunnit få vård, upphör redarens förpliktelse. Sjömannen får därefter själv stå kostnaden eller en del därav, vilket särskilt drabbar den som ej åtnjuter skydd enligt lagen om allmän försäkring eller motsvarande lagstiftning i utländsk sjömans hemland. För att motverka dessa negativa verkningar av ett förhållande som varken redaren eller den anställde råder över föreslår kommittén, att redarens kostnadsansvar för sjukvård under de i andra stycket nämnda tidsperioderna utsträcks i tiden. Hans skyldighet föreslås upphöra, om vården ej åtnjuts inom sex månader från det vårdbehovet inträdde. Om vårdbehovet inträffade redan under tid, när sjömannen var i befattning ombord, eller undantagsvis dessförinnan, skall sexmånaderstiden räknas från det sjömannen senast lämnade befattning ombord. Kommittén förutsätter att de flesta vårdfall kan behandlas inom denna tid. Ersättning utgår för all den vård som nämns i 33 §. I enstaka fall kan det emellertid visa sig omöjligt att få vård också inom sexmånadersperioden. Detta torde ofta gälla specialistvård vid sjukhus. Det föreslås därför att tiden för redarens kostnadsansvar vad gäller sjukhusvård och därmed sammanhängande utgifter ytterligare förlängs med ett halvt år så att den sammanlagda tiden uppgår till ett år från tidigare angiven tidpunkt. En förutsättning för denna utvidgade förmån är att sjömannen kan visa, att han på grund av omständigheter, över vilka han inte råder, inte kunnat åtnjuta vården tidigare. Som exempel härpå kan anges platsbrist vid sjukhus eller väntetid hos specialläkare vid sjukhus.

Den angivna tiden för fri vård – fyrtio två dagar respektive åttiofyra dagar – skall helt falla inom de i tredje stycket angivna tidrymderna, sex månader eller ett år. Påbörjas vården så sent att viss del faller utanför sexmånaders- eller ettårsgränsen, bortfaller redarens ansvar för den delen.

### 35 §.

Förevarande paragraf upptar de inskränkningar som föreslås skola gälla i fråga om redarens skyldighet att enligt 34 § bekosta sjömans vård vid sjukdom eller skada.

Första stycket upptar de grunder på vilka sjöman kan gå förlustig förmånen av fri sjukvård. Dessa överensstämmer med vad som nu gäller enligt 28 § tredje stycket SjmL. Beträffande innebörden av begreppen förtigande, uppsåtliga och grovt vållande hänvisas till vad som anförts under 28 § i förslaget.

Vad gäller vård vid könssjukdom skall redaren enligt 34 § första stycket i förslaget svara för kostnaden så länge sjömannen innehar befattning på fartyg. Detta gäller oavsett om sjukdomen är i smittsamt skede eller ej. Härutinnan överensstämmer förslaget med gällande ordning. Som framgår av 33 § i förslaget skall befälhavaren låta föra i land sjöman, som lider av sjukdom, vilken kan medföra fara för de ombordvarande, om det ombord inte kan vidtas betryggande åtgärder. Det kan därför förutsättas att könssjukdom i smittsamt skede ibland måste behandlas i land, i vart fall under en kortare tid. Kvarlämnas sjömannen i annat land än där han är bosatt och upphör hans anställning, skall statsverket enligt 28 § sista stycket SjmL bestrida vårdkostnaden. Detta sammanhänger med att statsverket med hänsyn till ifrågavarande sjukdomars natur ansetts böra svara för den huvudsakliga kostnaden för deras bekämpande. Vid SjmL:s tillkomst reglerades frågan om kostnaden för vård av den som var behäftad med könssjukdom i smittsamt skede i lagen den 20 juni 1918 (nr 460) angående åtgärder mot utbredning av könssjukdomar, den s. k. lex veneris. Läkarbehandling, läkemedel samt underhåll och vård på allmänt sjukhus er-

hölls utan kostnad. Lagen var emellertid inte tillämplig på den som vistades utanför riket. För att sjöman i utlandet i detta hänseende skulle komma i åtnjutande av samma förmåner som de som vistades i Sverige, något som vid tidigare lagrevision ansågs vara ett viktigt samhällsintresse, infördes gällande ordning med statsverkets kostnadsansvar.

Nyssnämnda lag har numera ersatts av den tidigare omnämnda smittskyddslagen (1968 nr 231). Erforderlig behandling av veneriska sjukdomar är alltså kostnadsfri för den som vistas i Sverige. Behov föreligger därför att behålla bestämmelser i ny sjömanslag, vilka ger sjöman kostnadsfri vård. Som tidigare nämnts svarar redaren för vården medan sjömannen har sin befattning på fartyget. Så snart den smittsamt sjuke sjömannen lämnat sin befattning, föreslås redarens ansvar för vårdens bestridande upphöra. I stället övertar statsverket detta ansvar. Befälhavaren är dock alltså skyldig tillse att sjömannen får den vård han skall ha. Med tanke bl. a. på statsverkets kostnadsansvar kan det ofta vara lämpligt att befälhavaren begär svensk konsuls medverkan till att vården ordnas på lämpligt sätt. Vården omfattar liksom enligt SjmL sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel. Med den föreslagna avfattningen blir det utan betydelse om sjömannen, sedan han lämnat befattningen på fartyget, är kvar i redarens tjänst eller om han frånträtt anställningen.

I detta sammanhang skall erinras om den i Bryssel den 1 december 1924 under tecknade och av Sverige ratificerade överenskommelsen rörande vissa lättnader för sjömän, tillhörande handelsflottan, vid behandling för könssjukdom. I hamnarna i de länder som godkänt överenskommelsen skall finnas läkarmottagning, vid vilken fartygspersonal är berättigad till kostnadsfri behandling för venerisk sjukdom. Enligt kungörelse den 26 april 1968 (nr 235) åligger det befälhavaren att tillse, att fartygspersonalen känner till de meddelanden om läkarmottagning som enligt överenskommelsen skall finnas på fartyget eller, om sådant

meddelande saknas, att skyndsamt inhämta upplysningar om läkarmottagning och delge personalen dessa.

Stadgandet i andra stycket gäller också de i 2 § första och tredje styckena nämnda personerna.

36 §.

Enligt kommitténs förslag behålls i huvudsak de i 29 § SjmL upptagna reglerna om befälhavarens åligganden i fall när sjöman avlider. Befälhavaren bör sålunda sörja för underrättelse till de anhöriga, begravning, hemsändning av urna innehållande askan vid eldbegängelse och omhändertagande av kvarlåtenskapen ombord på fartyget. Dessa åligganden aktualiseras av naturliga skäl endast vid dödsfall, som inträffar när sjömannen innehar befattning på fartyg. I konsekvens med bestämmelserna om sjuklön och sjukvårdskostnader bör ansvaret för att ifrågavarande angelägenheter ombesörjs också täcka väntetid. Under sådan tid bör dock skyldigheten att vidta föreskrivna åtgärder vila på redaren.

Enligt förslaget slopas nuvarande föreskrift att överlämna kvarlämnad egendom och förteckning till konsul. Med nuvarande kommunikationer torde det ej innebära några svårigheter för befälhavaren att sörja för att sådan förteckning snarast möjligt kommer dödsboförvaltningen tillhanda. Samma är förhållandet vad gäller den kvarlämnade egendomen. Självfallet kan det i det enskilda fallet visa sig lämpligt att i enlighet med gällande ordning överlämna egendomen till konsulen för omhändertagande och hemtransport men särskild lagföreskrift härom synes ej erforderlig. Har egendomen måst avyttras, bör redovisningen av försäljningssumman ske direkt till den som handhar boutredningen.

Avlider befälhavaren medan han innehar befattning på fartyg, skall de åligganden som nu nämnts ankomma på den som enligt gällande föreskrifter har att träda i hans ställe. Första och andra styckena blir också tillämpliga vid dödsfall som drabbar arbetstagare som nämns i 2 § första och tredje styckena.

I 30 § SjmL stadgas att kostnaden för sjömans begravning skall bestridas av redaren, om dödsfallet inträffat, medan sjömannen var kvar i tjänsten eller ännu vårdades på redarens bekostnad enligt reglerna i 28 §. Bestämmelsen gäller enligt 7 § också beträffande avliden befälhavare.

Enligt förslaget skall redaren också i fortsättningen vidkännas de kostnader som föranleds av sjömans begravning. För att skyldigheten skall inträda förutsätts, att dödsfallet inträffat antingen under tid när sjömannen har befattning på fartyg eller under väntetid. Kostnadsansvaret för redaren bör, liksom nu är fallet, också inträda om dödsfallet inträffar medan sjömannen vårdas på redarens bekostnad enligt 34 §. Det har i det sistnämnda fallet ingen betydelse för redarens betalningsskyldighet, om sjömannen fortfarande var i redarens tjänst vid dödsfallet eller ej. Avgörande är att sjömannen avlidit vid en tidpunkt när han erhåller vård som bekostas av redaren. I förhållande till den äldre regeln är att uppmärksamma, att vårdperioden om högst fyrtiovtvå respektive åttiofyra dagar enligt 34 § i förslaget kan komma att förskjutas inom en ettårsram. Detta innebär att dödsfall kan tänkas inträffa i tiden mellan en tjänstgöringstid ombord eller en vänteperiod samt en vårdperiod. Vid sådana plötsliga dödsfall, som ej omedelbart föregåtts av vård för vilken redaren står kostnaden, bär redaren ej heller något ansvar för begravningskostnader.

## 38 §.

Enligt 31 § andra stycket SjmL har redaren rätt till ersättning av statsverket för utgifter som befälhavaren nödgats göra för svensk sjöman men vilka ej ålegat redaren. Här avses utgifter, som är betingade av föreskrifterna i 27 och 29 §§ om befälhavarens skyldighet att sörja för sjukvård och begravning. En förutsättning för denna regressrätt är att befälhavaren inte kunnat få bistånd av svensk konsul med åtgärderna. I sådana fall där redaren haft kostnader för sjukvård eller begravning, vilka enligt reg-

lerna om redarens kostnadsansvar i 28 och 30 §§ inte skall bäras av honom, är han enligt 31 § andra stycket berättigad att av staten få åter vad han givit ut. Det kan t. ex. röra sig om utgifter för vård av självförvärdad sjukdom. Redaren kan dock inte regressvis vända sig mot staten för kostnader, som går utöver vad 28 och 30 §§ SjmL anger. Har han med hänsyn till främmande immigrationslagstiftning tvingats utge t. ex. vårdkostnad för längre tid än i 28 § stadgade tolv veckor ikläder sig staten inget betalningsansvar för den överskjutande tiden.

Kommittén föreslår att redarens nuvarande regressrätt gentemot staten behålls i den nya lagen. För att nå överensstämmelse med norsk sjömanslag föreslås att regressrätten skall omfatta också utgift som gjorts för här i riket bosatt utländsk sjöman (31 § tredje stycket norsk sjömannslov). Enligt nuvarande ordning har befälhavaren att i första hand överlämna i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman åt konsuls försorg. Endast om konsul saknas på platsen, åligger det befälhavaren att på annat sätt skaffa vård eller att ordna hemresa. Han skall då underrätta närmaste konsul om de vidtagna åtgärderna. I förslaget förutsätts att redaren eller hans företrädare själv ombesörjer dessa angelägenheter. Kommittén föreslår följaktligen att nuvarande villkor för ersättning, nämligen att svensk konsuls bistånd inte kunnat erhållas, stryks.

Den föreslagna paragrafen har utformats så, att regeln formellt täcker alla fall där rederiet i de angivna situationerna gjort utgiften, alltså oavsett om utbetalningen skett direkt från redaren eller om den skett genom ombud, som kan ha varit befälhavaren eller annan, t. ex. en rederiagent.

Regressrätten omfattar också utgifter för de i 2 § nämnda personerna.

## 3 kap.

## 10.3 Om skepparbetet

Under denna rubrik upptas i 39–41 §§ regler om sjömans allmänna skyldigheter i tjänsten, i 42 § stadgande om förhållanden vid arbetskonflikt och i 43 § bestämmelse

om inskränkning i fritiden. Under 44-45 §§ ges regler om sjömans rätt att medta egendom och handelsvaror ombord på fartyget. I 46-47 §§ stadgas om rätt att använda tvångsmedel.

Av bestämmelserna om skeppsarbetet är 40 §, 41 § första och andra styckena, 42, 45 och 46-47 §§ tillämpliga också på de personer som nämns i 2 §.

39 §.

*Gällande rätt.* SjmL innehöll i sin ursprungliga lydelse den 30 juni 1952 under 55-59 §§ bestämmelser om skeppsarbetet, kosten och hälsovårdsförhållandena. Vid säkerhetslagens tillkomst flyttades vissa av dessa regler dit, nämligen de som gällde skyddsanordningar på fartygen, hälsovård samt befälhavarens skyldighet tillse att besättningen får god och tillräcklig kost. I SjmL kvarstår stadgandet i 55 § första stycket om skeppsarbetets anordnande med hänsyn till sjömannens ställning i tjänsten och utbildning, reglerna i 56 § andra och tredje styckena om inskränkning i arbetet på sönd- och helgdagar och om tillfälle till bön och gudstjänst under sådana dagar, bestämmelserna i 57 § om särskild nattvila för sjöman under sexton år samt stadgandet i 58 § andra och tredje styckena om skälig ersättning vid nedsättning av kosten och om förbud för befälhavaren att överta besättningens kosthåll på entreprenad. Dessutom innehåller 56 § första stycket hänvisning till sjöarbetstidslagen och lagen om semester.

*Kommittén.* Flera av de ovan nämnda bestämmelserna är numera föråldrade och bör slopas vid revision av lagen. Detta gäller reglerna om inskränkning i arbetet på sönd- och helgdagar samt om rätt till gudstjänst och bön under dessa dagar. De i 58 § återstående bestämmelserna om kosten saknar numera praktisk betydelse. Reglerna om arbetstiden och semester uppfattas inte längre som delar av det område som sjömanslagen reglerar varför den nuvarande hänvisningen till sjöarbetstidslagen och semesterlagen knappast har något ändamål. Förslaget upptar därför inte nämnda hänvisning.

Stadgandet i 55 § om skyldighet för arbetsledningen att vid skeppsarbetets ordnande ta hänsyn till den enskilde sjömannens ställning i tjänsten och till hans fortsatta utbildning har fått ökad betydelse under senare tid. Kravet på att arbetskraften ombord utnyttjas på rätt sätt får särskild tyngd, när rationellare drift medför minskade besättningar. Den avancerade tekniska utrustningen på fartygen och den intensifierade driften ställer större krav på yrkesskicklighet. Det är en viktig uppgift för arbetsledningen ombord att tillse, att de ombordställda bereds möjlighet till den utbildning som gör dem väl lämpade för arbetet ombord. Många sjömän har också behov av att under sin anställning till sjöss kunna fortbilda sig för kommande arbetsuppgifter. Kommittén föreslår följaktligen att de föreskrifter för skeppsarbetets anordnande som nuvarande lag innehåller i 55 § överförs till ny lag.

Vad gäller stadgandet i 57 § SjmL om sammanhängande nattvila för sjöman under sexton år, får en sådan regel betydelse också i fortsättningen, eftersom 4 § första stycket i förslaget lämnar ett visst utrymme för att dessa underåriga används i skeppsarbete. Bestämmelsen i 57 § har tillkommit i anslutning till artikel 20 i ILO konventionen nr 109 angående löner, arbetstid och bemanning på fartyg, som föreskriver att sjöman under sexton år inte får arbeta nattetid.

Förutom att SjmL:s regel är en skydds-föreskrift för unga arbetstagare medför regeln, att en sjöman måste vara sexton år för att kunna bli tilldelad tjänst, som är vaktindelad. Härigenom utesluts från sådant arbete alltför unga och okvalificerade personer. Föreskriften, som sålunda också tjänar sjösäkerheten, bör upptas i lag.

Bestämmelser om sammanhängande vila för arbetstagare förekommer bl. a. i arbetarskyddslagen, som dock undantar arbete, vilket är att hänföra till skeppstjänst. Där ges också regler om nattvila för underåriga arbetstagare under aderton år. Med undantag för SjmL:s bestämmelse har hittills sakens lagregler om vila för sjömän. Den nya

sjöarbetstidslagen, som träder i kraft den 1 januari 1971 upptar i 12 § andra och fjärde styckena som nyhet en föreskrift om sammanhängande vila. Enligt andra stycket skall sjöman sålunda under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd. I fjärde stycket anges vissa särskilda fall när sjöman undantagsvis kan åläggas skeppstjänst utan hinder av viloregeln.

Föreskriften om underårigs nattvila bör placeras i anslutning till viloregeln i sjöarbetstidslagen. Det i 57 § andra stycket SjmL upptagna undantaget har i huvudsak samma innehåll som nyssnämnda undantagsbestämmelse i 12 § fjärde stycket sjöarbetstidslagen. Inskränkning i nattvilan kan således såsom nu förekomma för att avvärja hotande fara för fartyg, liv eller gods eller för att lämna hjälp vid sjönöd enligt 62 § andra stycket SjöL samt vid sammanstötning och därmed jämförlig situation enligt 222-223 §§ sistnämnda lag. Dessutom skulle nattvilan kunna inskränkas för deltagande i sådana övningar med säkerhetsanordningar som skall företas enligt sjöarbetstidslagen eller annan författning. Kommittén föreslår att regeln om underårigs nattvila upptas som ett tredje stycke i den föreslagna 12 §. Undantagsföreskrifterna upptas som ett femte stycke och får avseende på samtliga bestämmelser i paragrafen.

Konventionsbestämmelserna är inte tillämpliga på fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton. Vid 1952 års lags tillkomst upptogs med hänsyn till den mindre skeppsfartens särskilda betingelser som ett tredje stycke i 57 § ett stadgande, som medger undantag från huvudregeln, såvitt angår dessa fartyg. Någon dispens enligt denna bestämmelse har såvitt kunnat utrönas inte givits under de år lagen varit i kraft och kommittén anser skäl saknas för att behålla undantagsregeln.

40 §.

*Gällande rätt.* I 49 och 50 §§ SjmL ges föreskrifter om allmänna skyldigheter i tjänsten.

49 § upptar regler angående ordning och

skick ombord på fartyget. Förmännen skall sålunda bemöta sina underordnade med välvilja och hovsamhet. Var och en skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, bemöta sina överordnade med hövlighet och noggrant iakttä allt som föreskrivs för bevarande av ordning och skick. Sjöman skall också på ett tydligt och lämpligt sätt visa att han uppfattat givna order.

I 50 § första stycket avhandlas sjömannens plikt att efterkomma förmäns order angående tjänsten. Han skall vidare sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i övrigt med omsorg och nit fullgöra sina åligganden.

*Kommittén.* Från SjöL övertog SjmL allmänna föreskrifter om befällets och manskapets rättigheter och skyldigheter i tjänsten i avsikt att skapa och bevara ordning och skick ombord på fartyget. Mot den som åsidosatt eller överträtt givna föreskrifter har ingripande kunnat ske genom disciplinbot enligt 62 § eller straff enligt 74 eller 81 § SjmL. Vid grövre former av indisciplinärt uppträdande har befälhavaren haft rätt att tillgripa tvångsmedel enligt 60 §. Försummelser som åsyftas här har också utgjort grund för sjömans avskedande enligt 33 §.

Bestämmelserna i 49 § SjmL om uppförandet ombord kan knappast sägas uttrycka mera än vad som är självklarheter i umgänget mellan över- och underordnade på en arbetsplats. Frånsett SjmL torde regler av detta slag saknas i den arbetsrättsliga lagstiftningen. Vissa kollektivavtal innehåller dock föreskrifter om arbetsledningens behandling av underlydande. Generellt torde kunna sägas att grovt åsidosättande av arbetslivets umgängeskrav innefattar en avtalskränkning; den som bryter mot elementära grundregler i detta avseende får räkna med ingripande med samma medel som står till buds i andra fall, när någon allvarligt brister i fullgörandet av arbetsavtalet. Bestämmelser av detta slag synes därför kunna undvaras i ny lagstiftning.

Regeln i 49 § andra stycket SjmL om ordergivning hör naturligt hemma i de instruktioner rörande formerna för ordergivning och ordertagning, vilka utfärdas av ar-

betsledningen ombord. Bestämmelsen bör därför utgå ur lagen.

Den lydnadsplikt som f. n. gäller enligt 50 § första stycket SjmL är ej underkastad några uttryckliga inskränkningar. Arbetstagararen är skyldig utföra de åligganden som föreskrivs i anställningsavtalet. Härutinnan skiljer sig sjöfolkets förhållanden inte från dem som enligt praxis gäller de landanställda. Arbetstagararen får anses skyldig utföra arbete, som åläggs honom av arbetsgivaren, t. o. m. när detta enligt en objektiv tolkning av avtalet inte skulle ingå i den anställdes skyldigheter. Arbetsgivarens tolkning av avtalet skall som regel åtlydas intill dess avtalets rätta innebörd fastslagits av domstol eller annat organ. I rättspraxis anses arbetsvägran i allmänhet utgöra ett brott mot tjänsteavtalet. (AD 1940 nr 3, 1947 nr 36, 1953 nr 16.)

Lydnadsplikten kan emellertid inte vara absolut. Arbetsgivaren kan inte stödja sig på en avtalstolkning som han bort förstå vara ohållbar (AD 1934 nr 179). Ej heller torde lydnad kunna krävas, när ordern leder till att sjömannen utsätts för allvarlig förlust eller till att han begår uppenbart olagliga handlingar.

Den rättsprincip som kommer till uttryck i gällande 50 § första stycket omfattar inte bara sjöfolkets arbetsförhållanden utan också arbetsmarknaden i övrigt. Med hänsyn till den fasta förankring som principen har i rättstillämpningen kan övervägas att slopa nuvarande uttryckliga lagregel om lydnadsplikt. Det synes överflödigt att i lag uttrycka en inom arbetsrätten vedertagen princip. Det kan emellertid inte förnekas att lydnadsplikten ombord på fartyg har en delvis annan innebörd än den man lägger in i lydnadsförhållandet vid vanliga anställningsavtal. Detta sammanhänger med de särskilda krav som måste uppställas från säkerhetssynpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande och last skall utsättas för fara krävs, att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjötjänsten förutsätter också – i motsats till vad som vanligtvis är regeln inom det övriga arbetslivet – att arbetstagararen, när säkerheten ombord kräver sär-

skilda insatser, påtar sig arbetsuppgifter, som utsätter honom för fara till liv och hälsa. Mycket har otvivelaktigt gjorts för att minska riskerna inom sjömansyrket. Trots detta återkommer ständigt situationer ombord, t. ex. vid hårt väder, när en befattningshavare måste kunna beordras till en riskfylld arbetsuppgift för att förebygga allvarligare fara. Med hänsyn till det nu anförda synes principiella och praktiska skäl tala för att lydnadsplikten får stöd i en uttrycklig lagregel.

Kommittén föreslår följaktligen att den nuvarande bestämmelsen om skyldighet att efterkomma order angående tjänsten behålls.

Åtskilligt av det som en sjöman har att iakttä ombord på fartyget följer emellertid ej av direkta muntliga order från arbetsledningen. I stor utsträckning framgår det i stället av skriftliga instruktioner, arbetsordningar o. d. Också här är det av betydelse, att sjömannen noggrant följer föreskrifterna. Kommittén föreslår därför att ifrågavarande bestämmelse får den utformningen, att sjöman skall efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

En särskild fråga är, i vilken mån arbetstagararen är skyldig att utföra arbete, som berörs av arbetskonflikt. Denna med lydnadsplikten sammanhängande fråga upptas till behandling under förslagets 42 §.

41 §.

I 50 § andra stycket SjmL regleras sjömans skyldighet att ersätta skada, som uppkommer genom hans fel eller försummelse i tjänsten. Skadeståndet kan sättas ned med hänsyn till felets eller försummelsens lindriga beskaffenhet, skadans storlek eller omständigheterna i övrigt. Bestämmelsen är tillämplig på befäl, med undantag för befälhavaren, och manskap. För befälhavaren finns en motsvarande regel i 67 § första och andra styckena SjöL.

*Kommittén*

Den föreslagna paragrafen upptar som huvudregel en bestämmelse motsvarande den nuvarande regeln i 50 § andra stycket första



punkten. Bestämmelsen omfattar sålunda samtliga sjömän som har befattning på fartyget, utom befälhavaren, samt de personer som avses i 2 § i förslaget. Beträffande befälhavaren finns som nämnts skadeståndsskyldigheten reglerad i SjöL. Kommittén har övervägt att överföra stadgandet där till förslaget eller att eventuellt samla bestämmelserna i SjöL. Något förslag härom framläggs emellertid ej, bl. a. på grund av den redaktionella sammankoppling som reglerna i SjöL fått med en bestämmelse om lots' skadeståndsansvar. Förslaget innehåller därför uttryckligt stadgande att paragrafen ej avser befälhavaren.

Den jämningsregel som 50 § SjmL innehåller saknar för närvarande motsvarighet inom arbetsförhållanden i allmänhet. Endast på särskilda verksamhetsområden finns liknande bestämmelser. Sålunda finns i 10 kap. 3 § luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) en jämningsregel vid skadeståndsansvar för den som genom fel eller försumelse under förrättande av tjänst på luftfartyg vållat skada i följd av luftfart. Bestämmelsen äger tillämpning också beträffande den som inom markorganisationen eller eljest, annorstädes än på luftfartyg, förrättar tjänst, varav trafiksäkerheten är beroende. De lagregler som finns har tillkommit i nordiskt lagsamarbete och har följaktligen likartat innehåll. År 1964 framlade skadeståndskommittén i betänkandet »Skadestånd II» förslag till lag med vissa bestämmelser om arbetsgivares och arbetstagares skadeståndsansvar m. m. (SOU 1964: 31). Där i upptas i 4 § en allmän föreskrift om arbetstagares skadeståndsansvar på grund av vållande i tjänsten. Paragrafen reglerar den situationen att arbetsgivare, som på grund av arbetstagares vållande blivit skadeståndsskyldig, önskar vända sig mot arbetstagaren för att söka få åter vad han utgivit. Vidare upptas stadganden om arbetstagarens ansvar mot tredje man och om återkravs rätt i vissa fall mot arbetsgivaren, när arbetstagaren gottgjort tredje man, samt slutligen reglering av arbetstagarens skadeståndsansvar mot arbetsgivaren, när han direkt vållat denne skada. Arbetstagarens skadeståndsansvar fö-

reslås kunna jämkas i den mån det med hänsyn till handlingens beskaffenhet, arbetstagarens ställning och övriga omständigheter prövas skäligt. Oaktat denna reglering skulle vara allmängiltig och sålunda inte begränsad till vissa slag av anställningar, ansåg skadeståndskommittén det inte nödvändigt att ändra eller upphäva de särskilda jämningsregler som finns bl. a. i SjöL och SjmL. Förslaget är f. n. föremål för prövning i justitiedepartementet. Förslag med likartat innehåll har också framlagts i övriga nordiska länder.

Med hänsyn till det anförda föreslås att även den nya lagen skall innehålla en särskild regel om jämkning av sjömans skadeståndsskyldighet. I sakligt hänseende föreslås ingen annan ändring än att jämningsmöjligheten – i överensstämmelse med vad som enligt 67 § andra stycket SjöL gäller för befälhavaren – skall omfatta inte bara skadestånd, som åläggs sjömannen enligt första stycket i den föreslagna paragrafen, utan också all annan ersättningsskyldighet gentemot redaren, som kan drabba sjömannen i denna hans egenskap. Härunder ryms t. ex. ersättning, som sjömannen enligt 45 § andra stycket kan komma att åläggas, därför att han utan redarens samtycke medtagit handelsvaror.

42 §.

#### *Gällande rätt*

*Det allmänna rättsläget.* På den privata arbetsmarknaden har stridsåtgärder sedan länge accepterats som påtryckningsmedel mot avtalspart i syfte att framtvunga eftergifter i förhållandet mellan parterna eller för att stödja någon som är indragen i konflikt. Efter stats- och kommunaltjänstemannalagarnas tillkomst år 1965 (SFS nr 274–275) har också för de offentliga tjänstemännens del öppnats möjligheter att tillgripa stridsåtgärder. De vanligaste formerna av stridsåtgärder anges i 4 § lagen om kollektivavtal. Där nämns arbetsinställelse (lockout eller strejk), blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd. Som exempel på det sistnämnda kan anföras

massuppsägning.

Huvudregeln är att stridsåtgärder är tillåtna på arbetsmarknaden. Rätten begränsas emellertid av lagregler och överenskommelser mellan avtalsparterna. Av lagregler i ämnet skall särskilt nämnas skyldigheten enligt 3 a § lagen om medling i arbets-tvister att varsla om stridsåtgärder, innan arbetsinställelse vidtas, och regeln i 4 § kollektivavtalslagen om fredsplikt. Denna regel stadgar förbud i vissa fall för arbets-givare eller arbetstagare, som är bundna av kollektivavtal, att under den tid avtalet gäller vidta arbetsinställelse (lockout eller strejk), blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd. Sålunda är stridsåtgärd förbjuden vid tvist om avtalets giltighet, bestånd eller rätta innebörd eller vid tvist huruvida visst förfarande strider mot avtalet eller mot vad i kollektivavtalslagen stadgas. Stridsåtgärd får ej heller tillgripas för att åstadkomma ändring i avtalet eller för att genomföra bestämmelse, som är avsedd att träda i tillämpning efter det avtalet utlöpt. Vidare förbjuds stridsåtgärd för att bispringa annan i fall, då denne inte själv äger vidta stridsåtgärd. Bestämmelserna är tvingande i så måtto, att parterna inte kan avtala bort dem. De kan däremot avtalsvägen åta sig längre gående fredsplikt. Om arbetsgivare, arbetstagare eller organisation åsidosätter förbudet mot stridsåtgärder, inträder – liksom vid brott mot kollektivavtalet – skadeståndsskyldighet enligt särskilda bestämmelser i kollektivavtalslagen.

Avtalsmässiga begränsningar finns i olika huvudavtal mellan parterna. Den grundläggande överenskommelsen är huvudavtalet mellan SAF och LO, Saltsjöbadsavtalet. Detta har senare följts av motsvarande avtal inom tjänstemannaområdet, bl. a. de i samband med lagstiftningen för de offentliga tjänstemännen tillkomna huvudavtalen. Huvudavtalet mellan SAF och LO innehåller bl. a. regler om fredsplikt i samband med förhandlingar, om skydd för neutral tredje man, om skyddsarbete och om behandling av samhällsfarliga konflikter. Genom avtalet har också tillskapats ett särskilt organ, arbetsmarknadsnämnden, som har att ta upp

tvister om tolkningen och tillämpningen av avtalet samt reglera konflikter, som berör samhällsviktiga funktioner.

Fredspliktsbestämmelser upptas vidare i vissa kollektivavtal, särskilt inom områden där både arbetare och tjänstemän finns anställda i samma företag.

För sjöfolkets del gäller i huvudsakliga delar det rättsläge för vilket nu redogjorts. Huvudavtalet mellan SAF och LO äger emellertid inte tillämpning på sjöfartens organisationer. Redarorganisationerna är nämligen ej anslutna till SAF. Motsvarande överenskommelser har inte träffats.

Förhållandena inom sjöarbetsmarknaden skiljer sig från det övriga kollektivavtalsområdet dels i fråga om tidpunkten för rätten att vidta arbetsnedläggelse och dels beträffande rätten till neutralitet, vilka frågor kommittén i det följande upptar till behandling var för sig.

*Tidpunkt för arbetsinställelsen.* Enligt rättspraxis gäller inom kollektivt reglerade anställningsformer som allmän regel, att en enligt lagen om kollektivavtal lovlig arbetsinställelse får vidtas utan att för den enskilde arbetstagaren föreskriven uppsägningstid behöver iakttas. Denna princip gäller numera också kollektivt anställda tjänstemän.

När det gäller sjöfolket får man skilja mellan dem som är mönstrade ombord på fartyg och andra. För dem som ej är mönstrade gäller de vanliga reglerna om arbetsinställelse efter utgången av varsel tiden. För sjömän som är mönstrade avviker rättsläget och hittillsvarande domstolsavgöranden får anses uttrycka ett krav på att avtalad uppsägningstid skall iakttas, innan arbetet får läggas ned. Rättsläget har belysts i rättsfall, som rört sjöbefäl. (NJA 1932 sid. 11 och 1959 sid. 522, båda avseende på fartyg påmönstrat befäl. Annan utgång i NJA 1958 sid. 196, som gällde sjöbefäl, som efter semesterens slut utan att ha iakttagit avtalad uppsägningstid vägrade återinträda i tjänst så länge arbetskonflikt varade.) Oaktat rättsfallen endast gällt sjöbefäl, får principen om skyldighet att avvakta uppsägningstid anses gälla samtliga ombordan-

ställda. Manskapet har emellertid som regel sju dagars uppsägningstid, vilken tid sammanfaller med föreskriven varselstid, varför frågan för det stora flertalet av dessa arbetstagare ej har praktisk betydelse. Sjöbefälet däremot har i allmänhet längre uppsägningstider och för deras del kan det därför dröja avsevärd tid, innan den åsyftade stridsåtgärden får effekt.

Principen att strejk inte bryter anställning kan ej heller med hänsyn till SjmL:s anknnytning av tjänsteavtalet till tjänst på bestämt fartyg anses utan vidare tillämplig på sjöfartsområdet. I praktiken medför förutsättningen att sjömannen skall vara avmönstrad för att kunna strejka, att han måste säga upp sitt tjänsteavtal.

*Neutralitet.* Frågan om arbetstagares skyldighet att utföra arbete, som berörs av arbetskonflikt har, när det gällt kollektivavtalsreglerade förhållanden i allmänhet, under årens lopp varit föremål för åtskilliga överväganden.<sup>1</sup> Domstolspraxis synes visa att det förhållandet att ifrågavarande arbete varit föremål för konflikt ej är avgörande grund för en arbetstagare utanför konflikten att vägra åta sig arbetet. Arbetskyldighet har ålagts arbetstagarna, om de omtvistade arbetena ansetts ha naturligt samband med arbetsgivarens verksamhet och fallit inom ramen för arbetstagarens allmänna yrkeskvalifikationer.

För sjöfolkets del har särskilt uppmärksamats sådana fall, där ombordanställda beordrats att överta ett arbete, som eljest skulle ha utförts av personal, som gått i strejk. Redaren vill t. ex. utnyttja ombordanställda för att utföra lastnings- och lossningsarbete, när hamnarbetarna gått i strejk. Med denna situation kan man jämföra det fall till lands att arbetsgivaren under en konflikt med arbetarna vid företaget vill anlita arbetsledare och andra tjänstemän till uppgifter, som förut sköts av arbetarna.

För sjömännen får den uttryckliga lyd-nadsplikt för arbetstagaren som SjmL stadgar, betydelse i detta sammanhang. Likaså bestämmelsen i nuvarande 55 § första stycket om att arbetsledningen vid skeppsarbetets anordnande skall ta hänsyn till den en-

skilde sjömannens ställning i tjänsten. Bestämmande för rättsläget i detta avseende har varit två rättsfall från år 1932 (NJA 1932 sid. 1 och 8), där frågan om skyldighet att överta konfliktdrabbat arbete, som eljest skulle ha utförts av andra, prövades.

Vid ett fartygs ankomst till utländsk hamn rådde strejk bland hamnarbetarna. Fråga uppkom om en smörjare och en steward, vilka var anställda på fartyget, ägde rätt att vägra att efterkomma befälhavarens order att biträda vid arbetet med lossning av lasten. Ifrågavarande anställda blev bestraffade av befälhavaren för visad ohörsamhet och yrkade vid domstol att detta beslut skulle upphävas. I underrättens av högsta domstolen fastställda dom fastslogs, att befälhavarens beslut tillkommit i riktig ordning eftersom det utretts att de anställda vägrat efterkomma befälhavarens order och de inte vare sig på grund av lag, särskilt avtal eller annan omständighet kunde anses vara fritagna från skyldighet att utföra arbetet.

Utgången visar att den omständigheten att arbetet var föremål för konflikt enligt högsta domstolens uppfattning inte påverkade omfattningen av de ombordanställdas arbetskyldighet. Detta ger samma bild av rättsläget, som man finner i arbetsdomstolens avgöranden av liknande frågor. En ledamot av högsta domstolen ville emellertid i målet beträffande stewarden upphäva bestraffningsbeslutet på annan grund. Med hänsyn till tjänstens art kunde stewarden ej anses skyldig stå till förfogande för lossningsarbete i annat fall än då sådant arbete var påkallat av omsorg om fartygets säkerhet.

Problemet togs upp av 1946 års sjömanskommitté som anförde att utgången i rättsfallet »berodde därpå, att domstolen ansåg att stadgandet i 55 § SjmL om att vid skeppsarbetets anordnande hänsyn skall tagas till envars ställning i tjänsten i förevarande fall finge vika för bestämmelsen

<sup>1</sup> 2 LU utlåtande nr 29 sid. 102 ff. till 1935 års riksdag.

AD 1929 nr 29, 1934 nr 122, 1941 nr 68 och 1942 nr 29.

Arnold Sölvén — Stig Gustafsson: Huvudavtalet mellan SAF och LO (1966), särskilt sid. 28—45, 51—53 och 106—116.

Folke Schmidt: Tjänsteavtalet (1968), sid. 112 ff.

i 50 § om sjömans plikt att åtyda förmans order i tjänsten».

Trots att en viss utveckling kunde anses pågå inom arbetsrätten, fann kommittén det inte med säkerhet kunna antas, att en ny rättegång i samma fråga skulle få annan utgång. Eftersom rättsläget av kommitténs majoritet bedömdes som otillfredsställande, föreslogs att till 55 § skulle fogas en bestämmelse med innehåll, att, om arbetsinstitute vidtagits i fråga om lossnings- och lastningsarbete och inställelsen inte strider mot lag, avtal eller föreningsstadgar, så får sjöman i vars åligganden sådant arbete inte regelmässigt ingår, ej åläggas att utföra det. Kommitténs förslag blev emellertid avvisat i prop. nr 170 (sid. 154 o. f.) till 1952 års riksdag. (Se också 2 LU nr 44 sid. 104 ff.) Föredragande departementschefen ansåg flera skäl tala emot bestämmelsens införande. Sålunda hade arbetstagarna möjlighet att avtalsvägen befria sig från sådan arbetskyldighet. Det kunde uppstå svårigheter – särskilt vid konflikt i utlandet – att bedöma om arbetsinstitute var laglig. Grundsatsen att en arbetstagar vid konflikt inte borde vara pliktig utföra arbete, som faller utanför ramen för hans sedvanliga arbetsuppgifter, torde ha vunnit så vidsträckt erkännande att det inte var osannolikt att en domstol skulle komma till annat resultat än år 1932. Det kunde vidare antas, att varken redare eller befälhavare skulle finna det förenligt med sina intressen att beordra sjöman att utföra lossnings- eller lastningsarbete i hamn, där strejk pågick. Det tyngst vägande skälet mot lagstiftning ansågs vara problemets betydelse utöver SjmL: s gränser. Lagreglering saknades för andra arbetsområden och lagstiftarens underlåtenhet kunde knappast påstås ha vållat allvarlig olägenhet inom arbetslivet. Den vidare utvecklingen inom arbetsrätten borde därför enligt departementschefen avvaktas. Propositionens ställningstagande i denna del godtogs av riksdagen (rskr nr 392).

På arbetsmarknaden till lands har man genom överenskommelser mellan parterna sökt komma fram till en lösning som ger arbetstagarna möjlighet att iaktta neutralitet

vid andra anställdas strejk. Vissa kollektivavtal innehåller sålunda föreskrifter om vad arbetsledare och andra tjänstemän skall vara skyldiga att utföra av konfliktdrabbat arbete vid lovlig konflikt, som berör andra grupper anställda. Vidare innehåller huvudavtalet mellan SAF och LO regler, som innebär att tredje man inte förlorar sin neutralitet genom att utföra skyddsarbete. En liknande princip uttalas i 36 § förordningen om erkända arbetslöshetskassor (SFS 1964 nr 495). Där stadgas om inskränkning i rätten att få ersättning vid arbetslöshet om erbjudet lämpligt arbete avvisas. Erbjudet arbete skall anses lämpligt bl. a. under förutsättning, att det ej hänförs sig till arbetsplats där konflikt råder. För de offentliga tjänstemännens del har frågan numera lösts i de nyssnämnda stats- och kommunaltjänstemannalagarna på så sätt att tjänsteman ej är skyldig att utföra arbete, som är föremål för lockout eller för tillåten strejk eller därmed jämförlig stridsåtgärd eller för lovlig blockad vid konflikt om anställnings- eller arbetsvillkor, vilket må bestämmas genom avtal. Han skall dock utföra sina vanliga tjänsteåligganden.

### *Kommittén*

*Allmänna synpunkter.* Under den tid som nuvarande sjömanslag varit i kraft har inte tillkommit några avgöranden som ändrat den praxis som rått sedan länge. 1959 års förut omnämnda rättsfall visar, att domstolarna från nuvarande utgångspunkter ej är benägna att ändra praxis i fråga om skyldigheten att iaktta uppsägningstid. Eftersom förhållandena, särskilt när det gäller sistnämnda fråga, skiljer sig från vad som allmänt gäller, har de, framför allt av arbetstagarna, uppfattats som otillfredsställande.

I rättsfallet från år 1959 uttalar högsta domstolen bl. a., att »sjömanslagens bestämmelser om sjöfolkets tjänsteförhållanden väl knappast torde innebära något avgörande hinder att genom kollektivavtal eller det enskilda tjänsteavtalet inskränkning göres i sjöbefälets arbetsplikt i händelse av strejk». (Målet gällde endast sjöbefäl.) »Det är dock påfallande, att lagstiftningen icke uppmärk-

sammat de svårigheter som därav kunna bli-  
va följden.»

Arbetstagarorganisationerna tillämpar allt-  
jämt, i de få fall frågan varit aktuell un-  
der senare år, sedvanan att uppmana på-  
mönstrad personal att uppsäga anställnings-  
avtalen och att först efter uppsägningsti-  
dens utgång nedlägga arbetet. Något avtal  
i enlighet med högsta domstolens uttalande  
har inte träffats.

Vad gäller frågan om rätt till neutralitet  
vid arbetskonflikt har, sedan departements-  
chefen gjorde sitt uttalande i förarbetena  
till 1952 års lag, numera tillkommit den lag-  
reglering som gäller de offentliga tjänste-  
männen. Rätten till neutralitet gäller endast  
stridsåtgärder som är tillåtna, dvs. lovliga  
enligt lagen om kollektivavtal, och begränsas  
av vissa för dessa tjänstemän uppställda vill-  
kor i fråga om rätt till arbetsinställelse.

Från de ombordanställdas sida har fram-  
hållits vikten av att hithörande problem blir  
lösta. Mellan arbetsgivar- och arbetstagar-  
organisationerna föreligger enighet om att  
förhållandena i största möjliga utsträckning  
skall anpassas till dem som gäller för an-  
ställning i land. Enighet föreligger också om  
att en generell lösning bör införas i ny lag  
men att man kollektivavtalsvägen och ge-  
nom särskilda överenskommelser i det en-  
skilda fallet bör söka lösa de speciella frå-  
gor som kan uppstå på grund av sjöfartens  
från det övriga näringslivet avvikande natur.

*Strejkrätt efter varseltidens utgång.* Par-  
ternas rätt att i princip vidta stridsåtgärder  
har, som framgått av det tidigare, aldrig  
ifrågasatts. En lagreglering bör därför ta  
sikte på det fall där nuvarande ordning för-  
hindrar tillämpning av den allmänna prin-  
cipen, att stridsåtgärd får vidtas efter varsel-  
tidens utgång och utan att uppsägning av  
anställningsavtalet behöver tillgripas. Detta  
innebär att bestämmelsen bör gälla de sjö-  
män, som har befattning på fartyg och där-  
för är underkastade lagens regler om lyd-  
nadsplikt. En regel som positivt utsäger  
att sjöman i befattning ombord ej är skyl-  
dig utföra arbete, som är föremål för strids-  
åtgärd, kan emellertid av hänsyn till sjö-  
fartssäkerheten inte ges obegränsad tillämp-

ning. Det är självklart att strejk ombord  
inte bör få utbryta medan fartyget befin-  
ner sig till sjöss. Det sagda gäller också  
sådan personal, t. ex. ekonomibiträden, som  
också har befattning på fartyget men vars  
arbetsuppgifter i vanlig mening kan sägas  
sakna betydelse för säkerheten ombord. Ett  
nedläggande av arbetet inom sådana service-  
funktioner kan menligt inverka på rutinerna  
ombord och bör därför inte få förekomma  
så länge fartyget ej är i hamn. Nämnda syn-  
punkter motiverar en regel som begränsar  
rätten för befattningshavare ombord att vid-  
ta stridsåtgärd till de fall när fartyget uppe-  
håller sig i hamn. För att utesluta tillfälliga  
hamnanlöp utomlands, som för bunkring,  
mindre reparation o. d., bör regeln uttryck-  
ligen gälla endast svensk hamn samt ut-  
ländsk lossnings-, lastnings- eller uppläg-  
ningshamn.

Bestämmelsen skall som anförts endast  
omfatta tid, under vilken sjömannen har be-  
fattning på fartyg. Under väntetid, har be-  
stämmelsen inte någon tillämpning utan un-  
der sådan tid gäller vanliga regler för ar-  
betskonflikt.

Bestämmelsen bör avse samtliga sjömän  
och omfatta både det fallet att konflikt ut-  
brutit inom det fack sjömannen tillhör och  
det att konflikten avser andra arbetstagare,  
i förhållande till vilka sjömannen vill stå  
neutral. Han skall sålunda – med vissa be-  
gränsningar varom mera i det följande –  
inte vara skyldig att överta konfliktdrabbat  
arbete, som normalt utförs av annan arbets-  
tagarkategori. Häri ryms såväl sådant arbete  
som utförs av andra kategorier ombord  
som sådant som utförs av landbaserade ar-  
betstagare.

Den reglering som föreslås i första stycket  
i den föreslagna paragrafen utesluter ej att  
parterna på arbetsmarknaden överenskom-  
mer om längre gående fredsplikt.

I praxis har som tidigare sagts konflikt i  
regel brutit anställningsförhållandet. Kom-  
mittéförslaget torde i detta avseende prin-  
cipiellt likställa sjömännen med övriga ar-  
betstagargrupper. Lämnar sjömannen sin be-  
fattning på fartyget för att delta i strejk, bör  
han avmönstras. Något frånträdande av an-

ställningen blir det som regel inte fråga om i detta sammanhang. Vid strejkens slut är sjömannen kvar i redarens tjänst och det får sedan bero av praktiska och liknande hänsyn samt av det enskilda anställningsavtalets innehåll, om sjömannen skall återgå i sin tidigare fartygsbefattning eller eventuellt placeras om eller om han skall frånträda sin anställning.

*Neutralitetsrätten.* Som allmän regel gäller att den som står utanför arbetskonflikt skall fullgöra sitt vanliga arbete. Denna princip har kommit till uttryck i lagstiftningen, som berör de offentliga tjänstemännen. Under förarbetena till statstjänstemannalagen uttalades härom bl. a., att detta inte skall begränsa arbetsgivarens principiella frihet att också under konflikt företa omgruppering av arbetstagarna. Tillfällig ökning av arbetsuttaget kunde förekomma på grund av annan omständighet än konflikten. Däremot finge arbetsgivarna självfallet inte beordra den neutralt arbetstagaren att under övertid utföra konfliktdrabbat arbete. – Principen om den neutralt arbetstagarens åligganden under konflikt har också, som berörts i redovisningen av gällande rätt, kommit till uttryck i kollektivavtal. Detta gäller framför allt inom områden där såväl tjänstemän som annan arbetskraft finns anställda i samma företag.

Regeln att arbetstagare som står utanför konflikt är skyldig att fullgöra sina vanliga arbetsåligganden torde gälla också inom sjöarbetsrätten. Det synes lämpligt att som skett beträffande de offentliga tjänstemännen uttryckligen fastslå regeln i lagen. Stadgandet upptas i andra stycket.

*Skyldighet att utföra skyddsarbete.* Neutralt arbetstagare kan under vissa förutsättningar komma att åläggas att utföra skyddsarbete. Härmed avses arbete, som under normala förhållanden åligger dem som är inblandade i konflikten.

Inom kollektivavtalsreglerade områden är det allmänt erkänt att en neutral arbetstagare har att fullgöra vissa utanför hans vanliga sysslor stående arbeten, som bedöms nödvändiga för att tillvarata särskilt kvalificerade intressen, utan att hans neutralitet häri-

genom rubbas. Som allmän förutsättning härför gäller att berörda arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer närmare avtalat om vad som skall utföras som skyddsarbete. I huvudavtalets mellan SAF och LO regler om begränsning av de ekonomiska stridsåtgärderna ges en allmän definition av begreppet skyddsarbete (kap. IV § 9).

Till skyddsarbete hänförs dels sådant arbete, som vid ett konfliktutbrott erfordras för att driften skall kunna avslutas på ett tekniskt försvarligt sätt, dels sådant arbete, som erfordras för avvärjande av fara för människor eller för skada å byggnader eller andra anläggningar, fartyg, maskiner eller husdjur eller för skada å sådant varulager, vilket ej under konflikten tages i anspråk för uppehållande av företagets drift eller för avyttring i vidare mån än som erfordras till förekommande av förskämning eller förstöring, som varorna på grund av sin beskaffenhet är underkastade.

Lika med skyddsarbete anses arbete, som någon är pliktig att utföra på grund av särskild föreskrift i lag eller författning, så ock arbete, vars eftersättande kan medföra ansvar för tjänstefel.

Huvudavtalets allmänna karaktär omöjliggör en specificering av de olika arbeten som inom skilda yrkesområden bör betraktas som skyddsarbeten. Den allmänna definitionen kompletteras därför med en protokollsanteckning där det förutsätts, att den närmare innebörden av skyddsarbetsbegreppet fastställs inom olika yrkesområden genom överenskommelser mellan vederbörande förbund. Det förutsätts också att de ordinarie arbetarna i fall av behov åtar sig skyddsarbeten under villkor att företaget under konflikten inte bedriver produktion. I kollektivavtal förekommer att man enligt huvudavtalets förutsättning kompletterar detta med föreskrifter om arbete som är aktuellt just för kollektivavtalets arbetsmarknadsområde.

I stats- och kommunaltjänstemannalagarna har bestämmelser om skyddsarbete, som skall utföras av neutral tjänsteman, utformats i huvudsak efter mönster av huvudavtalet.

För sjöfartens del saknas kollektivavtalsvis ingångna överenskommelser om skyddsarbete. Som tidigare sagts är ej heller huvud-

avtalet tillämpligt på parterna. Uppenbart är att föreskrifter om skyddsarbete skulle vara betydelsefulla.

Med den utformning som reglerna om rätt att delta i stridsåtgärd fått beträffande ombordanställda kan det bli av stor vikt att vissa nödvändiga arbetsfunktioner kan utföras medan fartyget som följd av arbetsnedsättning uppehåller sig i hamn. Erforderlig vakthållning måste ske samt nödvändig eftersyn av fartyg och last äga rum. I den mån arbeten av detta slag ej ingår i kvarstående neutrala arbetstagares ordinarie arbetsuppgifter, bör dessa arbetstagare i mån av kompetens kunna åläggas utföra sådana sysslor som skyddsarbete. Omfattningen av det arbete som skall räknas hit torde lämpligen bestämmas enligt de linjer som huvudavtalet dragit upp. Också för sjöfartens del kan naturligtvis uppstå behov av kompletterande kollektiva överenskommelser.

Kommittén föreslår därför att föreskriften i andra stycket om skyldighet för neutral arbetstagare att under konflikt fullgöra sina vanliga tjänsteåligganden kompletteras med en bestämmelse om att han också har skyldighet att utföra skyddsarbete.

*Skyddsarbetets omfattning.* Inom arbetsrätten utgår man vid bestämmandet av begreppet skyddsarbete allmänt från huvudavtalets definition. Kommittén föreslår att i ett tredje stycke anges vad som är att hänföra till skyddsarbete och att innehållet utformas efter huvudavtalets mönster med de avvikelser som betingas av sjöfartens särart. Skyddsarbete skall sålunda enligt förslaget avse arbete, som vid ett konfliktutbrott fordras för avveckling av verksamheten på ett tekniskt försvarligt sätt eller till förebyggande av fara för människor eller skada på fartyg, last eller annan egendom. Härmed skall jämföras arbete, som någon är skyldig att utföra på grund av särskild föreskrift i lag. Under det sistnämnda faller sådant arbete som omfattas av en särskilt föreskriven tjänsteplikt, såsom arbetskyldighet enligt allmänna tjänstepliktslagen i ett läge när denna satts i kraft. Sådana skyldigheter som t. ex. säkerhetslagen ålägger befälhavaren och maskinchefen har

inte den här åsyftade tjänstepliktskaraktären men får å andra sidan anses tillkomna för att trygga säkerheten på fartyget. I viss utsträckning sammanfaller följaktligen dessa åligganden med begreppet skyddsarbete och kan i så fall utföras som sådant arbete, om förutsättningarna härför föreligger i övrigt.

*Samhällsfarliga konflikter.* Kommittén har övervägt att utsträcka skyldigheten att utföra skyddsarbete att avse också arbetstagare, som är inbegripna i konflikt. Under det att begränsningen enligt den föreslagna regeln i första stycket är förestavad av i första hand säkerhetskänslighet men också av hänsyn till de anställdas bästa och ekonomiska skäl, skulle en begränsning av strejkrätten när fartyget ligger i hamn närmast få motiveras med risken för avbräck i leveranser, som har väsentlig betydelse för samhället, samt med den allmänna värdeförstöring av fartyg och last m. m., vilket kan bli följden av fortsatt konflikt. Frågan har sålunda sammanhang med det större problemet om hur samhällsfarliga konflikter skall kunna undvikas eller begränsas.

Prövningen av frågor om undvikande, begränsande eller hävande av konflikter, som kan beröra samhällsviktiga funktioner, upptas inom den del av arbetsmarknaden för vilken huvudavtalet mellan SAF och LO gäller av den inledningsvis omtalade arbetsmarknadsnämnden. Reglerna härom återfinns i huvudavtalet (kap. V) och innehåller i huvudsak att SAF och LO i nämnden, som då har paritetisk sammansättning utan opartisk ordförande, skall till skyndsamt prövning uppta varje konfliktsituation där skydd för ett allmänt intresse påkallas antingen av endera organisationen eller av offentlig myndighet eller annat jämförligt organ. Motsvarighet till detta system finns inom de offentliga tjänstemännens område. Någon lagreglering förekommer ej. Under årens lopp har dock i flera fall, bl. a. för vissa kategorier befattningshavare inom sjöarbetsmarknaden, förberetts lagstiftning om tvångsskiljedom i avsikt att upprätthålla funktioner, som bedömts vara nödvändiga för samhället. Saken har inte fullföljts, eme-

dan den tvist som förekommit bilagts i vanlig ordning.

För sjöarbetsmarknadens del finns inga likartade överenskommelser och något organ, till vilket frågor av detta slag skulle kunna hänskjutas, existerar ej. Kommittén har ingående övervägt möjligheten att lagstiftningsvägen eller genom kollektivavtal tillskapa ett organ för sjöfartens arbetsmarknad som skulle få motsvarande uppgift i detta hänseende som huvudavtalets arbetsmarknadsnämnd. Till förmån för en sådan ordning talar i första hand, att därigenom skulle uppnås viss parallellitet mellan förhållandena vid konflikt på sjöfartens område och på den arbetsmarknad där SAF och LO är huvudorganisationer. Värdet av en arbetsmarknadsnämnd för sjöfartsområdet kan dock på olika grunder ifrågasättas. Organisationsstrukturen på denna del av arbetsmarknaden leder till att nämndens ledamöter skulle komma att bestå av representanter för de kollektivavtalslutande parterna och att vid en eventuell konflikt de stridande organisationerna sålunda skulle vara direkt representerade i nämnden. Även om värdet av överläggningar i en så sammansatt grupp inte skall uteslutas, står emellertid klart att förutsättningarna för att nå resultat i frågor, som rör en konflikts samhällsfarlighet, är helt andra och sämre än i en nämnd med representation från överordnade organisationer. Till detta kommer att också värdet av huvudavtalets arbetsmarknadsnämnd får anses obestyrkt så länge man inte har djupare erfarenhet av dess funktioner. I första hand får man sålunda söka lösa hithörande frågor genom förhandlingar mellan berörda organisationer. På grund av det anförda avstår kommittén från att framlägga något förslag om en särskild arbetsmarknadsnämnd för sjöfarten.

Vad gäller frågan om att utsträcka skyldigheten att utföra skyddsarbete att avse också arbetstagare, som befinner sig i konflikt, sammanhänger denna som ovan sagts med problemet om samhällsfarliga konflikter. Regleras frågan genom en allmän föreskrift i lagen, inskränker man härigenom den i första stycket medgivna möjligheten

för parterna att vidta stridsåtgärder. Förhållandena inom sjöfarten är dessutom så olikartade beroende på fartygens skilda användningssätt, de platser där de befinner sig vid ett konfliktutbrott o. d., att en lagregel nödvändigtvis måste ges en mycket allmän avfattning. För att lösa det enskilda fallet blir det därför regelmässigt nödvändigt med direkta förhandlingar mellan berörda organisationer. Med hänsyn till det anförda finner kommittén lämpligast att, i likhet med vad som skett inom den övriga arbetsmarknaden, avstå från att lägga fram förslag i denna fråga och att i stället överlåta åt sjöfartens organisationer att genom dispenser åstadkomma en såväl för de i konflikten inblandade som för övriga berörda parter, såsom lastägare och i konflikten neutrala arbetstagare, ändamålsenlig lösning.

43 §.

I 51 § andra stycket SjmL stadgas om rätt för sjöman att medan fartyget uppehåller sig i hamn eller eljest på säker ankarplats gå i land på sin fritid.

Befälhavare, som utan laga skäl vägrar sjöman att gå i land, kan straffas enligt 73 § punkten 6 SjmL.

Det får betraktas som en självklar regel att sjömannen vid hamnuppehåll har rätt att lämna fartyget under sin fritid. I princip har sjömannen samma rätt när fartyget ligger på säker ankarplats utan att vara i hamn. I sistnämnda fall kan dock de faktiska förhållandena, såsom kommunikationerna mellan fartyget och land, vara sådana att sjömannens landgångs rätt blir betydligt begränsad, t. ex. av hänsyn till svårigheterna att återvända till fartyget i rätt tid före avresa. Kommittén anser ej erforderligt att till ny lag överföra någon föreskrift om rätt för sjömannen att under fritid gå i land. Där emot är motiverat att införa en bestämmelse om, att sjömannen är skyldig att under sin fritid stanna ombord endast om det är påkallat med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhållning. Bestämmelsen hindrar ej att en sjöman – enligt träffat kollektivavtal – un-



der hamnuppehåll beordras till arbete ombord eller till att stå till förfogande ombord (s. k. stand-by).

Med den nu föreslagna ändringen av landgångsregeln blir straffbestämmelsen för befälhavare, som utan laga skäl vägrar sjöman att gå i land under fritid, obehövlig.

#### 44 §.

*Gällande rätt.* 53 § SjmL innehåller regler för det fall att en sjöman kvarlämnar tillhörigheter på fartyget när han slutar sin tjänst.

Enligt huvudregeln skall egendomen förvaras för sjömannens räkning.

Skyldigheten att förvara egendomen är ej obegränsad till tiden. Enligt andra stycket har redaren rätt att på lämpligt sätt sälja egendom, som med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna eller övriga omständigheter ej kan förvaras utan olägenhet. För egendom som utan olägenhet kan förvaras inträder samma rätt efter ett år från det tjänsteförhållandet upphörde, om sjömannen inte dessförinnan begärt att återfå sin egendom. Ur försäljningssumman torde redaren ha rätt att ta ut klara och till betalning förfallna fordringar på sjömannen. Överskottet skall redovisas till sjömannen eller, om så inte kan ske, förvaras avskilt för hans räkning intill dess tioårig preskription inträder.

Tillhör egendomen sjöman som rymt ur tjänsten, skall redaren, enligt andra stycket, sedan ett år förflutit från rymningen utan att sjömannen hört av sig sända in försäljningssumman till sjöfartsverket. Redaren har samma rätt att göra avdrag för fordringar som ovan sagts. Till sjöfartsverket skall också inlevereras den rymde sjömannens eventuellt inestående lön. Såsom framgår av 69 § andra stycket SjmL skall medlen användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter som Kungl. Maj: t meddelar. Gällande bestämmelser härom återfinns i 19, 20 och 24 §§ kungörelsen den 9 juni 1939 (nr 306) angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m. Denna kungörelse är i övrigt upphävd genom 1961 års mönstrings-

förordning men förutnämnda paragrafer skall enligt övergångsbestämmelserna gälla till dess annat förordnas. Medlen skall enligt 24 § tillfalla sjömanshuset i det distrikt, inom vilket fartygets hemort är belägen och skall särskilt bokföras och användas till understöd enligt 19 §. Efter år 1961 har sjömanshusens kapitaltillgångar och donationsmedel överförts till särskilda sjömanshusstiftelser, som handhar understödsverksamheten. De medel som efter nämnda år inflyter insätts av sjöfartsverket på särskilt bankkonto. Utbetalning i understödssyfte sker för närvarande ej av dessa medel.

*Kommittén.* Förslaget innebär att reglerna i nuvarande 53 § överförs till den nya lagen, utom såvitt avser särregeln beträffande sjöman som rymt.

De medel som enligt 69 § SjmL inbetalas till sjöfartsverket för att avsättas till understödsändamål är dels lön, som i form av disciplinbot frångår sjömannen, dels försäljningsbelopp och inestående lön som avses i 53 §.

De sistnämnda båda posterna belöper sig till mycket ringa belopp. Med kommitténs förslag att slopa disciplinbotssystemet kommer disciplinbotsmedlen att helt bortfalla. Det är knappast motiverat att under sådana förhållanden behålla sjöfartsverkets befattning med de medel som härör från förrymda sjömän. Från andra synpunkter kan särställningen i ekonomiskt avseende för nämnda sjömän i dag till mindre motiverad. Kommittén föreslår därför att nuvarande särskilda reglering i fråga om rymd sjömans egendom slopas. Detta får till följd att redaren har samma skyldighet att, i den mån redovisning inte kan ske till sjömannen, hålla försäljningssumman för sådan egendom avskild för dennes räkning intill dess reglerna om tioårig preskription inträder. Kommittén räknar inte med att denna skyldighet skall bli betungande.

Förslaget föranleder viss följdändring i 24 § i 1939 års kungörelse. Med ändringen synes dock kunna anstå tills man tar ställning till om den fortsatta tillämpningen över huvud taget av de kvarstående bestämmelserna i kungörelsen.

45 §.

Förevarande paragraf motsvarar 54 § SjmL, som innehåller bestämmelser om sjömans rätt att ombord medföra förnödenheter för personligt bruk och handelsvaror. Vad gäller befälhavaren innehåller 67 § tredje stycke SjöL en motsvarande regel i fråga om handelsvaror.

Andra stycket förpliktar sjöman, som olovligen medtagit gods att erlagga frakt och ersätta uppkommen skada. Möjlighet föreligger att jämka skadeståndet enligt reglerna i 50 § andra stycket SjmL. Motsvarande gäller för befälhavare enligt SjöL:s bestämmelser.

I 54 § tredje stycket SjmL ges bestämmelser om rätt för befälhavaren att låta undersöka besättningens utrymmen, om det finns anledning anta att gods medtagits olovligen.

Sistnämnda undersökningsrätt bör ses i sammanhang med stadgandet i 7 § lagen om straff för varusmuggling. Enligt detta kan befälhavare på fartyg dömas för bristande tillsyn över transportmedel, om det påträffas smuggelgods i fartyget. Har befälhavaren gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra varusmuggling, är han fri från ansvar. Har tillsynen över fartyget i detta hänseende anförtratts annan person av befälsgrad, gäller ansvarsskyldigheten denne.

Sjömans rätt att ombord medföra personliga förnödenheter behöver numera inte något särskilt lagstöd. De praktiska begränsningarna i denna rätt vållar knappast problem utan beror av omständigheterna i det enskilda fallet och av de föreskrifter som redaren kan ha utfärdat. Däremot bör lagen ge uttryck för regeln att sjömannen inte får medta något ombord som kan utsetta fartyg, ombordvarande eller last för äventyr eller vålla oordning. En sådan bestämmelse upptas i första stycket.

Förslagets första stycke innebär vidare att SjöL:s och SjmL:s bestämmelser om rätt att medta handelsvaror sammanförs och placeras under förevarande paragraf. Den som vill ta med handelsvaror har att inhämta samtycke av redaren. Denne kan

självfallet helt eller delvis överlåta på befälhavaren att ta ställning i fråga om besättningens handelsvaror.

I det föreslagna andra stycket upptas motsvarighet till gällande regel om skyldighet att erlagga frakt eller ersätta uppkommen skada för det fall gods medtagits i strid mot föreskrifterna i första stycket.

Av det anförda framgår att det är av betydelse för befälhavaren eller den som i detta hänseende trätt i hans ställe, att undersökning kan ske ombord till förebyggande av varusmuggling. Kommittén föreslår att gällande bestämmelse om undersökningsrätt överförs till ny lag med en mindre redaktionell ändring.

Sjöman som medtar gods i strid mot 45 § kan under vissa omständigheter dömas till straff enligt 54 § i förslaget.

Bestämmelserna i 54 § SjmL är enligt 170 § SjöL också tillämpliga på passagerare. Förslaget innebär inte någon ändring av gällande ordning. Nämnda lagrum i SjöL föreslås därför ändrat så, att hänvisning görs till 45 § i förslaget.

### 10.3.1 Om tvångsmedel

46 §.

Bestämmelser om befälhavares rätt att, om nödvändigt, använda våld för att upprätthålla ordningen ombord finns i 60 § SjmL. Är fartyget i fara eller utbryter myteri eller när nöden eljest kräver det, äger han bruka varje erforderligt medel för att framtvunga lydnad eller återställa ordningen. I sistnämnda fall är var och en av besättningen skyldig att lämna befälhavaren nödigt bistånd. Om den som vägrar lydnad tillfogas skada, är gärningsmannen straffri, såvida det inte framkommer, att han brukat större våld än nöden krävde.

I 74 § SjmL finns bestämmelse om straff för befälhavare som missbrukar sin tvångsrätt. Mot den som vägrar lydnad kan ingripande ske disciplinbotsvägen enligt 62 § eller med straff enligt 77, 78 eller 81 §.

Vid sidan om SjmL finns regler i 24 kap. 2 § BrB om rätt för vissa befattningshavare att, om de under tjänsteutövning möts eller

angrips med våld eller hot om våld, bruka våld för att genomföra en tjänsteåtgärd.

Sådan befogenhet tillkommer bl. a. polismän, viss krigsman och civilförsvärspersonal samt dem, som har uppsikt över fånge, häktad, anhållen m. fl. De har härvid rätt att bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Vid myteri eller under strid eller eljest när brott mot krigslydnaden medför särskild fara äger krigsman mot ohörsam underlydande enligt 3 § i nämnda kapitel bruka det våld som är nödigt för att upprätthålla krigslydnaden. Reglerna i 2 och 3 §§ är inte tillämpliga på befälhavare ombord på handelsfartyg.

I övrigt saknas, med undantag för den nuvarande regeln i 60 § SjmL, direkt reglering av situationer, där en tjänsteåtgärd möts med våld eller hot om våld. I viss utsträckning kan reglerna i 24 kap. 1 och 4 §§ BrB om straffrihet för den som befinner sig i en nödvärnssituation eller som handlar i nöd tjäna till ledning för när tvång får tillgripas.

Den isolering, som präglar livet ombord på fartyget, särskilt när detta seglar på utländska hamnar, innebär bl. a., att fartyget är avskuret från den allmänna polisiära samhällsmakten. I allmänhet ger detta förhållande ej upphov till några problem. Av bl. a. säkerhetsskäl kan dock lagstiftningen ej undvara bestämmelser för sådana extraordinära tillfällen när ordningen ombord inte kan upprätthållas med normala medel. Det är därför ofrånkomligt att i ny lag behålla bestämmelser, vilka ger befälhavaren rätt att i yttersta fall använda tvång för att upprätthålla ordningen ombord. Kommittén föreslår därför en regel av detta innehåll.

Denna bestämmelse ges en mera allmän avfattning än den nuvarande, som graderar det tillåtna tvånget för vissa bestämda situationer. I stället utformas regeln i överensstämmelse med den ovan nämnda föreskriften i 24 kap. 2 § BrB.

Regeln innebär en rätt för befälhavaren att i situationer, där detta krävs för att upprätthålla ordning och skick ombord, an-

vända det våld som är försvarligt med hänsyn till omständigheterna. Vid bedömandet av vilken grad av våld som i ett givet fall är försvarligt bör hänsyn tas till behovet av den åtgärd som skall företas. Den tillåtna graden av våld för att komma till rätta med en myterisituation eller i ett fall när fartygets säkerhet står på spel är därför betydligt högre än när det gäller att återföra en enstaka sjöman till ordning och skick.

Förslaget innebär vidare att rätten att utöva försvarligt våld även tillkommer den som av befälhavaren beordras att biträda honom vid ordningens upprätthållande liksom den som utan anmaning kommer befälhavaren till hjälp.

I en nödvärnssituation kan befälhavaren – liksom varje annan ombord – vara berättigad att utöva ett våld som går längre än som följer av förevarande bestämmelse. Regler härom ges som ovan nämnts i 24 kap. 1 och 4 §§ BrB.

Är befälhavaren frånvarande eller har han förfall, äger den som trätt i befälhavarens ställe samma rätt att utöva våld för att skaffa sig lydnad.

Använder befälhavaren större våld än som är försvarligt med hänsyn till omständigheterna, bestraffas han enligt tillämpligt lagrum i BrB. Straffansvar kan också inträda enligt 50 § i förslaget, som handlar om missbruk av befogenheten att bruka tvång. Omständigheterna kan emellertid ofta vara sådana, att det förelegat svårigheter för honom att överblicka situationen. För sådana fall bör finnas möjlighet att efterge eller sätta ned straffet. För de situationer när det enligt BrB är tillåtet att använda visst våld men det befinns att vederbörande gjort större våld eller svårare skada än i varje fall är medgivet, finns i 24 kap. 5 § en bestämmelse om ansvarsfrihet eller straff lindring, såframt omständigheterna var sådana att vederbörande svårligen kunde besinna sig. Denna bestämmelse blir tillämplig på befälhavare, som haft rätt till nödvärn eller som handlat i nöd. Kommittén föreslår i andra stycket ett kompletterande stadgande, som medger samma möjlighet till ansvars-

frihet eller strafflindring som 24 kap. 5 § BrB. Detta stadgande blir tillämpligt också på den som enligt första stycket kommer befälhavaren till hjälp i situationer som avses i första stycket.

47 §.

Paragrafen upptar med några redaktionella jämkningar reglerna i 61 § andra stycket SjmL om befälhavares skyldighet att tillse att den som begått allvarligare brott inte lämnar fartyget och om den brottsliges hållande i fängsligt förvar.

Befälhavare som missbrukar sin rätt att ta någon i förvar kan bestraffas enligt 50 § i förslaget.

Nuvarande regel är enligt 170 § SjöL också tillämplig på passagerare. Förslaget ändrar inte detta. Hänvisningen i 170 § SjöL ändras därför till 47 § i förslaget.

#### 4 kap.

#### 10.4 Ansvarsbestämmelser

Under denna rubrik upptas i 48–59 §§ regler om straffansvar för sjöman, om åtal m. m. Bestämmelserna i 52–56 §§, 57 § första stycket och 59 § blir med stöd av 2 § tillämpliga inte bara på dem som har befattning ombord utan på varje arbetstagare ombord oavsett i vems tjänst han är samt på sjömän, som medtagits på fartyget enligt föreskrifterna i 346 § SjöL.

48 §.

*Gällande rätt.* I 73 § SjmL har sammanförts bestämmelser om straffansvar för befälhavare, som bryter mot vissa föreskrifter i lagen. Förseelserna förskyller inte högre straff än böter. När det gäller överträdelse av stadgande i 10 eller 57 § om användande av minderårig till arbete, i 43 § om plikt att ställa sig mönstringsförrättares eller konsuls beslut till efterrättelse eller i 58 § om kosthållet, straffas redaren lika med befälhavaren om förseelsen skett med redarens vetskap och vilja. För det fall att minderårig obehörigen använts till arbete är även den som har vård-

naden om honom förfallen till böter, högst 50 kronor, om användandet skett med vårdnadshavarens vetskap och vilja.

*Kommittén.* I den föreslagna paragrafens första stycke sammanförs bestämmelser om befälhavarens straffansvar för vissa förseelser, som inte förskyller högre straff än böter. Det gäller överträdelse av de minimiåldersregler som upptas i 4 §, förseelse mot 15 § om skyldighet att förse sjöman med avräkningsbok och mot 33 § om plikt att ombord eller i land sörja för sjuk eller skadad sjöman.

När det gäller befälhavarens ansvar för sjuk eller skadad sjöman återfinns bestämmelser härom förutom i 33 § också i 17 § andra stycket. Skiljer befälhavaren sjöman från befattningen på fartyget på grund av att sjömannen lider av sådan sjukdom eller skada som avses i 17 § första stycket, åligger det befälhavaren att förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Underrättelse skall också tillställas konsul. I de fall som här åsyftas är sjömannen alltjämt kvar i sin anställning hos redaren. Brister befälhavaren i vad som åligger honom, och fullgörs inte från arbetsgivarsidan vad sjömannen har rätt att fordra, kan saken rättas till på kontraktsrättslig väg och det synes obehövligt att stadga särskilt straffrättsligt ansvar vid sidan härav. Det är emellertid att märka att bestämmelserna i 33 § ofta kan vara tillämpliga i dessa fall.

I andra stycket upptas motsvarighet till SjmL:s regel om redarens s. k. husbondeansvar. Redarens straffansvar enligt SjmL förutsätter att förseelsen skett med hans vetskap och vilja. I nyare lagstiftning har husbondeansvaret i vissa fall utvidgats att avse också oaktsamhet hos företagaren. Exempel härpå utgör 323 § SjöL, som stadgar straff för redare, som försummar att avhjälpa fel eller brister i fartygs behöriga skick, varom han ägt eller bort äga vetskap.

Förslaget ansluter till denna utveckling. Redaren har genom förbättrade kommunikationer och en utbyggd organisation goda möjligheter att kontrollera och påverka an-

ställnings- och arbetsförhållandena på fartygen. Det är därför rimligt att pålägga honom ett längre gående ansvar än tidigare för de förhållanden som råder ombord på hans fartyg. Straff bör därför drabba redaren inte bara i de fall han har vetskap om försummelsen utan också i fall när han bort känna till den. Det anförda motiverar också att redarens ansvar omfattar samtliga fall som upptas i straffbestämmelsen för befälhavaren.

Med redare har i förslaget uttryckligen jämförts »den som i redarens ställe haft befattning med fartyget». Som framgår av förarbetena till 1967 års ändringar i SjöL (prop. 1966 nr 145 sid. 213) avses i sjörättslig lagstiftning med detta uttryck den som rättsligen äger disponera över fartyget, t. ex. vid viss förhyrning av fartyg. Den närmare innebörden av denna regel får som anfördes i propositionen bestämmas med beaktande bl. a. av doktrin och praxis rörande delegation av företagares straffansvar.

I tredje stycket behålls med redaktionella ändringar nuvarande föreskrift om ansvar för underårig sjömans vårdnadshavare. Beträffande bötesstraffet föreslås att böterna ådöms i dagsböter i stället för omedelbart i pengar.

49 §.

I 73 § punkten 4 SjmL stadgas straff för befälhavare, som underlåter att enligt 33 § andra stycket hålla förhör i disciplinnämnden, innan någon avskedas. Förelsen är belagd med dagsböter.

Enligt 20 § i förslaget skall befälhavaren vara ordförande i den nya skeppsnämnden och svara för att nämnden sammankallas i de fall detta skall ske enligt 21–23 §§. Befälhavaren bör ha ansvar för att skeppsnämnd finns inrättad på fartyget och om nämnd inte blivit utsedd snarast se till att detta sker. Det är viktigt att nämnden finns utsedd redan från början av varje resa så att nämnden kan sammanträda utan onödigt dröjsmål när dess medverkan påkallas.

Som ordförande i nämnden har befäl-

havaren huvudansvaret för att nämnden fungerar tillfredsställande. Befälhavaren skall tillse att givna föreskrifter rörande expediering av nämndens handlingar följs. Främst åsyftas delgivning av undersökningsprotokoll med redaren och den som begärt undersökning eller varit föremål för sådan.

Den i förevarande paragraf föreslagna straffbestämmelsen tar sikte på de uppgifter som sålunda åvilar befälhavaren i hans egenskap av ordförande i skeppsnämnden.

50 §.

*Gällande rätt.* I 74 § första stycket SjmL stadgas straff för befälhavare, som missbrukar den tvångsrätt eller den rätt att ta någon på fartyget anställd i fängsligt förvar som föreskrivs i 60–61 §§. Straffansvar kan också förekomma om befälhavaren behandlar någon ombord anställd med onödig hårdhet. Brottet förskyller dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Enligt andra stycket kan befälhavare dömas förlustig sin behörighet till tjänst på fartyg, om han begått brott som nämns i första stycket.

*Kommittén.* I förslaget behålls regler om befälhavarens tvångsrätt. Enligt 46 § ges befälhavaren rätt att i yttersta nödfall använda tvång för att upprätthålla ordning ombord. I 47 § upptas regeln om att den som begått allvarligare brott kan av befälhavaren hållas i fängsligt förvar ombord. Till dessa bestämmelser knyts i förevarande paragraf – med motsvarighet i 74 § SjmL – en regel om straffansvar vid missbruk av nämnda befogenheter. Stadgandet i 74 § SjmL om straff för befälhavare, som gör sig skyldig till onödig hårdhet mot någon ombord anställd, bör däremot kunna slopas. De fall som här åsyftas och vilka bör föranleda straffreaktion torde utan undantag vara underkastade straffansvar enligt BrB såsom misshandel, ofredande, förolämpning m. m. I den mån otillbörligt uppträdande från befälhavarens sida ej är att hänföra under något straffstadgande utanför sjömanslagen synes saken böra rättas till som ett tjänst-avtalsrättsligt mellanhavande.

Det föreslagna stadgandet i denna paragraf skall vara subsidiärt i förhållande till BrB. Bestämmelse härom upptas i särskilt stadgande i förslaget, 59 § andra stycket.

Vad gäller den nuvarande regeln i 74 § andra stycket SjmL om förlust av rättighet att föra fartyg, skall erinras om föreskriften i 330 § SjöL. Enligt detta lagrum skall domstol förordna om behörighetsförlust, när sjöman begår vissa uppräknade brott och därigenom visat sig olämplig för tjänst på fartyg. De gärningar som föranleder sådan förlust kan samtliga sägas äventyra sjösäkerheten. Påföljdsregeln har således avseende på den befälhavare, som försummar tillsynen av fartygets behöriga skick, som avviker ur tjänsten, som försummar ålliganden vid sjönöd, fara eller sammanstötning eller som i tjänsten brister i gott sjömanskap till förekommande av sjöolycka eller är onykter. De skäl som vid här uppräknade brott talar för att befälhavaren ådöms förlust av sin rättighet att föra fartyg gör sig inte gällande med samma styrka i fråga om de fall av befogenhetsmissbruk som den föreslagna straffbestämmelsen i 50 § avser. Enligt kommitténs mening bör det vara tillräckligt att sådana gärningar är förenade med straffpåföljd. Något förslag som motsvarar 74 § andra stycket SjmL upptas därför ej.

Det torde inte vara behövligt att införa en särskild straffbestämmelse för den som enligt 46 § första stycket biträder befälhavaren och som därvid utövar oberättigat våld. I sådana fall av excess blir BrB:s regler t. ex. om misshandel tillämpliga.

51 §.

För att skeppsnämndens verksamhet skall mötas med respekt och fylla sitt ändamål krävs, att ledamöterna vinnlägger sig om opartiskhet och omsorg vid behandlingen av de ärenden som kommer upp. Det förhållandet att ledamot är utsedd av en viss personalkategori ombord betyder ej att han i uppkommande ärenden företräder ett partintresse. Principen att han skall verka opartiskt skall å andra sidan inte vara ett

hinder mot att ledamot strävar att vid nämndens överväganden bidra med erfarenheter och synpunkter, som kan medverka till upplysning om och förståelse för förhållanden inom den personalgrupp som han representerar i nämnden. Det väsentliga är att varje ledamot strävar efter att ärendena blir handlagda allsidigt och sakligt. Vikten av att ledamot inte nonchalerar sin diskretionsplikt har understrukits i motiven till 25 §. I förevarande paragraf föreslås straffansvar för ledamot, som åsidosätter sin skyldighet att opartiskt och omsorgsfullt medverka i nämnden eller som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot sin tystnadsplikt. Den föreslagna paragrafen har viss motsvarighet i 75 § SjmL.

52 §.

Förslaget motsvarar 77 § andra stycket SjmL.

53 §.

78 § SjmL innehåller bestämmelse om straff för myteri. Den svenska handelsflottan torde ej ha haft något fall av myteri i modern tid. Exempel från sen tid finns däremot att hämta från andra länders sjöfart. De risker som föreligger synes ha samband med rekryteringen av främmande besättningar och politiskt oroliga lägen. Även om myteririsken får bedömas såsom ytterligt ringa bör möjlighet finnas att med strängare påföljd än vad som följer på det vanliga lydnadsbrottet ingripa mot dem som genom myteri hotar fartyget och därmed de ombordvarandes säkerhet.

Kommittén har därför med en mindre redaktionell bearbetning överfört straffbestämmelsen i 78 § SjmL till den nya lagen. Därvid har i likhet med vad som skedde vid tillkomsten av 1922 års SjmL övervägts att i paragrafen inarbeta en definition av myteribegreppet. Härför skulle 21 kap. 3 § BrB angående krigsmans ansvar för myteri kunna tjäna såsom mönster. Kommittén har emellertid inte funnit tillräckliga skäl för en sådan precisering av straffbestämmelsen. Förslaget lämnar där-

för liksom gällande lag stort utrymme åt domstolarnas fria prövningsrätt vid bedömandet av huruvida myteri föreligger eller inte.

#### 54 §.

*Gällande rätt.* Bestämmelsen i 54 § första stycket SjmL ger sjöman rätt att i skälig omfattning medta förnödenheter för personligt bruk, om de inte kan utsätta fartyg eller last för äventyr eller vålla oordning ombord. Vill sjömannen medta handelsvaror, krävs befälhavarens tillstånd. Om sjömannen olovligen medtar annat än tillåtet gods, kan olika påföljder inträda. Han kan enligt 54 § andra stycket åläggas att betala frakt samt ersättning om skada uppkommit. Har sjömannen gjort sig skyldig till smuggelbrott, kan han avskedas enligt 33 §. Enligt 62 § första stycket kan sjömannen åläggas disciplinbot, om han olovligen skaffat ombord rusdrycker eller annat, som kan föranleda oordning eller äventyr. Han kan slutligen enligt 80 § drabbas av straffansvar, om han utan tillstånd medtagit gods som kan utsätta fartyg eller last för äventyr.

Förbudet enligt 54 § för sjöman att medta annat gods än förnödenheter för personligt bruk gäller enligt 170 § SjöL även passagerare. Dessa är däremot ej underkastade straffansvar.

*Kommittén.* Bestämmelser motsvarande de i 54 § SjmL upptas i 45 §, som bl. a. stadgar förbud för sjömannen att medta något ombord som kan vålla fara eller oordning eller att medföra handelsvaror utan tillstånd. Där ges också föreskrifter om plikt att utge frakt och skadestånd. I avslutning härtill föreslås i förevarande paragraf en straffbestämmelse som motsvarar 80 § SjmL. Förslaget har emellertid utvidgats att omfatta också olovligen medtagit gods, som kan vålla oordning ombord. Här åsyftas främst sprit och narkotika. Utvidgningen motiveras av att disciplinpåföljden bortfallit. I närmast förtydligande syfte utformas förslaget vidare så, att straffregeln uttryckligen avser även gods som kan orsaka personskada.

#### 55 §.

*Gällande rätt.* Ohörsamhet behandlas i SjmL i första hand som ett disciplinbrott och kan följaktligen enligt 62 § föranleda disciplinbot. Av de allmänna brott som SjmL upptar har följande särskild betydelse för att beivra bristande hörsamhet. 76 § stadgar straff för sjöman som undandrar sig tjänsten genom att rymma. 77 § första stycket behandlar det fall att någon på fartyget anställd sätter sig upp mot befälhavaren och vägrar honom lydnad. 81 § innehåller en straffbestämmelse för fartygsanställd, som på annat sätt än vad som särskilt anges i övriga ansvarsregler gör sig skyldig till förseelse i tjänsten eller bryter mot ordning och skick.

Likartade förseelser behandlas också i SjöL, dels i 324 §, enligt vilket lagrum sjöman, som på fartyg fullgör uppgift av väsentlig betydelse för säkerheten till sjöss, kan straffas, om han brister i gott sjömanskap, och dels i 325 §, som innehåller straffregel för det fall den som fullgör uppgift som ovan sagts är så påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel att det måste antas, att han inte på betryggande sätt kan utföra det som åligger honom.

*Kommittén.* Sjömans skyldighet att följa order och givna föreskrifter kommer till uttryck i 40 § kommittéförslaget. Brott mot den där givna regeln är inte generellt straffbelagt. I första hand får rättelse vinnas med de medel som i allmänhet står en förman till buds gentemot en försumlig underordnad. Här skall också nämnas den möjlighet som befälhavaren har enligt kommittéförslagens 18 § att skilja sjöman från hans befattning ombord, ifall sjömannen bl. a. gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans order, våld mot överordnad, misshandel av andra ombordvarande eller upprepad onykterhet i tjänsten. Ohörsamhet kan också föranleda ansvar enligt annan lagstiftning, t. ex. enligt nyssnämnda 324 eller 325 § SjöL eller enligt säkerhetslagen, om det är fråga om olovligt borttagande av skyddsanordningar

m. m., eller BrB vid exempelvis allmänfarlig vårdslöshet.

De straffbestämmelser som sålunda finns i annan lagstiftning och vilka kan bli tillämpliga i fall av allvarlig ohörsamhet täcker emellertid ej alla situationer, när underlåtenhet att lyda order eller följa givna föreskrifter bör kunna bestraffas. När kommittén föreslår att det nuvarande disciplinbotssystemet slopas, erfordras därför en straffbestämmelse som tar sikte på allvarligare fall av bristande hörsamhet.

Den föreslagna bestämmelsen avser order och föreskrifter från fartygsledningen ombord. Den som givit ordern skall ha varit i förmans ställning, antingen till följd av sin tjänstegrad ombord eller på grund av särskilt givet uppdrag. Har en förste motorman av maskinbefälet fått i uppdrag att göra ett visst arbete och fått medhjälpare till sitt förfogande har sålunda motormannen förmansställning i förhållande till medhjälparna. Motormannen är förhandsman och hans arbetsanvisningar skall följas.

Underlåtenhet bestraffas endast om den skett av uppsåt. Utanför det straffbelagda området faller sålunda bristande orderuppfyllelse, som berott på missförstånd eller förbiseende.

För straffbarhet fordras vidare att ordern eller föreskriften har betydelse för fartygets, ombordvarandes eller lastens säkerhet och att sjömannen insett eller bort inse detta. Paragrafen är i allmänhet tillämplig på order som gäller den nautiska tjänsten, maskintjänsten, lasthanteringen, förtöjning och säkerhetstjänsten ombord. Lydnadsplikten omfattar sålunda bl. a. de föreskrifter som rör arbetarskyddet ombord. Från tillämpningen undantas åsidosättande av order och föreskrifter, som har ren ordningskaraktär och inte tjänar säkerheten ombord.

Paragrafen blir tillämplig på en del av rymningsfallen enligt 76 § SjmL. Förutsättning för att sjöman skall kunna straffas för underlåtenhet att inställa sig ombord eller för avvikelse från tjänsten är att han har befattning ombord. Lagrum-

met blir således inte tillämpligt på fall där sjömannen undandrar sig tjänstgöring under väntetid eller vägrar att följa redariets order att inställa sig ombord på ett fartyg för att tillträda befattning där. Är sjömannen å andra sidan i befattning ombord, kommer frågan om rymning kan straffas att bli beroende av om sjömannen därigenom brutit mot en order eller föreskrift av vikt från säkerhetssynpunkt. Detta får anses vara fallet vid sådana speciella tillfällen när landgångstiden uttryckligen bestämts med hänsyn till säkerheten, t. ex. när tyfonvarning givits eller vid speciella lastnings- och lossningsarbeten, där ett uteblivande från tjänstgöringen innebär särskilda säkerhetsrisker. Ligger fartyget däremot vid kaj, kan föreskrifter om inställelse ombord i allmänhet inte sägas ha betydelse för säkerheten. Straffpåföljd bör i åsyftade fall inte följa, om sjömannen avviker från tjänsten eller undanhåller sig från tjänstgöring. Detta utesluter självfallet ej att ingripande kan ske med andra medel. I fråga om sjömän, vars arbetsuppgifter alls inte rör säkerheten ombord, torde order om inställelse ombord sakna betydelse ur säkerhetssynpunkt och de bör därför inte vara underkastade straffansvar.

Straffet är dagsböter eller fängelse i högst sex månader. För åtals väckande gäller särskilda inskränkningar, varom stadgas i 57 §.

56 §.

Förslaget motsvarar med endast redaktionell ändring 82 a § SjmL.

57 §.

Enligt 83 § SjmL kan åklagare åtala rymningsbrott enligt 76 §, lydnadsbrott enligt 77 § första stycket eller tjänsteförseelse enligt 81 § endast efter angivelse av befälhavaren eller målsägande. Beträffande det lydnadsbrott som upptas i 55 § i förslaget föreslås en motsvarande inskränkning i åtalsrätten. Den befogenhet att ange brott till åtal som enligt 83 § SjmL tillkommer utöver målsägande också befälhavaren utökas att omfatta jämväl reda-



ren. Befälhavarens befogenhet att under alla förhållanden anmäla brott till åtal, även i sådana fall där särskild målsägande finns och brottet ej är att betrakta som riktat mot befälhavaren personligen, infördes i 1952 års SjmL. Som skäl anfördes att en förseelse som innebär brott mot disciplinen, lydnaden och ordningen ombord kan anses riktad mot redaren, eftersom den innebär ett eftersättande av en i anställningsavtalet inbegripen förpliktelse. Befälhavaren skulle i sådant fall i egenkap av representant för redaren vara behörig att ange förseelsen till åtal. Visserligen kan ifrågasättas om ej också redaren såsom målsägande i dessa situationer utan uttrycklig föreskrift är befogad att ange brott till åtal. Med hänsyn bl. a. till att kommittéförslaget behandlar redaren som direkt part i anställningsförhållandet med sjömannen bör emellertid redarens rätt i denna hans egenkap att göra angivelse till åtal komma till uttryck i lagen.

Brott av här ifrågavarande slag kan också anses rikta sig mot ett offentligt intresse. Kommittén föreslår därför att den nu nämnda inskränkningen i åtalsrätten inte skall gälla i fall där åtal finns påkallat från allmän synpunkt.

Den tystnadsplikt för nämndledamot varom stadgas i 25 § fjärde stycket betingas framför allt av hänsyn till den enskilde sjöman vars ärende är föremål för nämndens handläggning. Åtal enligt 51 § för brott mot tystnadsplikten bör därför äga rum endast efter angivelse av målsäganden. Föreskrift härom upptas i andra stycket.

58 §.

I de straffbestämmelser i SjmL:s ansvarskapitel som rör befälhavaren anges, att reglerna också gäller den som är satt i hans ställe. Föreskrift härom intas i 73, 74, 77 och 78 §§ SjmL. I förslaget upptas med endast redaktionell ändring en motsvarande bestämmelse.

59 §.

I första stycket av denna paragraf upptas en ny regel, som föreskriver att be-

stämmelserna i 23 kap. BrB, varmed avses kapitlets 4 och 5 §§, skall gälla vid medverkan till vissa gärningar. Enligt rättspraxis torde de allmänna medverkansreglerna även utan särskilt stadgande vara tillämpliga inom specialstraffrätten, i varje fall när det gäller brott som kan förskylla fängelsestraff. För att undvika osäkerhet rörande en medverkandes straffbarhet vid de i förslaget straffbelagda handlingarna föreslår kommittén, i enlighet med den praxis som utvecklats sig i modern specialstrafflagstiftning, en särskild bestämmelse som uttryckligen fastslår, att de allmänna medverkansreglerna skall tillämpas vid de angivna gärningarna.

I andra stycket föreslås bestämmelse om konkurrens med annan lag, såsom t. ex. BrB, SjöL och säkerhetslagen.

## 5 kap.

### 10.5 Särskilda bestämmelser

Under denna rubrik har samlats bestämmelser som inte direkt har anknytning till övriga stadganden såsom regler om statens medverkan vid hemsändning av lönededel (60 §), om dragsedelsbelopp (61 §), om utbetalning i vissa fall av sjömans lön till svensk konsul (62 §), och om skyldighet att ombord medföra exemplar av sjömanslagen (64 §) m. m.

60 §.

Kommittén föreslår att man i lagen upptar en regel som motsvarar det nuvarande stadgandet i 19 § tredje stycket SjmL om biträde åt sjömän med att sända lönededel till Sverige. Bestämmelsen avser inte bara sådana lönededel som uppburits enligt anställningsavtal med redaren utan också, vilket är en nyhet, enligt avtal om skeppsarbete med annan arbetsgivare. Förslaget utformas så att det anknyter bättre än gällande lag till tillämpad praxis. Förmånen kommer uttryckligen att avse samtliga sjömän utan inskränkning i fråga om nationalitet. Uttrycket »svensk konsul» omfattar såväl konsulär tjänsteman som svensk beskickning. Härmed avses självfallet inte svensk delegation hos mellanfolklig organisation.

Närmare bestämmelser om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans penningmedel från utlandet till Sverige ges f. n. i kungörelse den 30 juni 1965 (nr 493). Kommittén föreslår att denna ersätts med en ny författning som bättre avsluter till förslaget till ny sjömanslag.

61 §.

Systemet med dragsedlar, som närmare regleras i 20 § SjmL, har visat sig vara av stor praktisk betydelse för sjömännen. Kommittén föreslår att det behålls i den nya lagen.

Vid 1952 års lagrevision begränsades antalet samtidigt löpande dragsedlar, som från början varit fritt, till tre för att förhindra att systemet utnyttjades för ej avsett ändamål - t. ex. för gäldande av varu- och avbetalningsskulder. Ett obegränsat utnyttjande av dragsedlar befarades medföra en alltför stor arbetsbörda för befälhavare och redare.

Sedan lång tid tillbaka äger emellertid sjöman få dragsedel utställd på postbanken, som i sin tur åtar sig att omhänderta och förvalta medlen för att fullgöra samtliga de utbetalningar, som sjömannen önskar. Detta åtagande motverkar de olägenheter som nuvarande inskränkning kan medföra för den enskilde sjömannen. Trots detta finns anledning ifrågasätta om tillräckliga skäl föreligger för att upprätthålla den nuvarande spärren mot flera dragsedlar. I vissa fall kan finnas ett fullt legitimt behov av att få utbetalning efter flera än tre dragsedlar och de farhågor som uttryckts för en alltför stor arbetsbelastning på grund av ökat antal dragsedlar förefaller numera ogrundade. Kommittén föreslår därför att nuvarande begränsning i lagen slopas. Skulle behov uppkomma att reglera antalet dragsedlar får frågan härom lösas förhandlingsvägen.

Den förmånsställning i kvittningshänseende som dragsedelsbelopp har enligt nuvarande stadgande tillkom av sociala skäl. De särskilda förhållanden under vilka sjömännen lever och utför sitt arbete ansågs

medföra svårigheter för dem att till anhöriga eller andra regelbundet lämna eller för framtiden åt sig själva spara den del av arbetsförtjänsten, som ej åtgår för egna nödvändiga utgifter. Stadgandet innebar på sin tid en nyhet på arbetsrättens område, där den grundsatsen gällde att arbetstagarens krav på att få ut förfallen lön var underkastad de kvittningsregler, som gällde för fordringar i allmänhet. Arbetsgivaren ägde vägra att betala ut förfallen lön under påstående att han hade en motfordran på arbetstagaren. Denne var då tvungen att gå till domstol, om han ville hävda sin rätt. Denna ordning har hittills gällt beträffande arbetsförhållanden i allmänhet och följaktligen också varit tillämplig på den del av de ombordanställdas lön som utbetalas kontant. Rättsläget har dock varit osäkert och generella regler har saknats. Efter förslag av lagberedningen (SOU 1967: 3) har numera tillkommit lag om arbetsgivares kvittningsrätt (SFS 1970: 215), som trätt i kraft den 1 juli 1970. Genom lagen regleras arbetsgivares rätt att i alla anställningsförhållanden kvitta fordran hos arbetstagaren genom avdrag på dennes lön. Sjömannens lön är sålunda med avseende på kvittning underkastad samma regler som gäller för andra arbetstagare. Kommittén föreslår emellertid att det särskilda skyddet för dragsedelsbeloppet behålls. Detta belopp skall sålunda också i fortsättningen kunna bli föremål för kvittning först i andra hand, dvs. endast i den mån den kontanta delen av lönen inte förslår till att täcka sådana löneavdrag som arbetsgivaren är skyldig att göra enligt lag, för skatteskuld, böter, vissa underhållsbidrag m. m. eller till kvittning av arbetsgivarens motfordran i de fall detta är medgivet enligt nyssnämnda lag om arbetsgivares kvittningsrätt.

För att undvika oklarhet utsågs uttryckligen i den föreslagna lagtexten att löneavdrag enligt lag skall behandlas på samma sätt som kvittningssgilla motfordringar. Ehuru gällande lag inte nämner dessa löneavdrag, torde dock redan nu skyddet för dragsedelsbeloppet gälla också indrivning av utskylder m. m. som här avses.

Förslaget saknar motsvarighet till befälhavarens nuvarande skyldighet enligt 31 § första stycket SjmL att överlämna sjuk eller skadad sjöman, som kvarlämnats i utlandet, åt konsuls försorg. Som utvecklats under 33 § i förslaget har man i praktiken i stor utsträckning frångått denna lagstadgade ordning. Frågor om vård av sjuka eller skadade sjömän handläggs numera på rederikontoren och ingår som ett normalt led i rederirörelsen. De fall där konsuls medverkan visar sig nödvändig kan i fortsättningen antas bli få. Någon skyldighet för redaren att i sådana fall ställa säkerhet för nu ifrågavarande kostnader och för sjuklön, upptas ej heller i förslaget. Samma ändring har som tidigare anförts under 30 § vidtagits i fråga om redarens skyldighet att ställa säkerhet för hemreskostnad i de fall resan ordnas av konsul. Det finns nämligen enligt kommitténs mening inte tillräcklig anledning att för dessa relativt få fall behandla redarnas kostnadsansvar för sjömän på annat sätt än när konsul biträder med att ordna motsvarande angelägenheter för andra yrkesgrupper. För staten torde den nuvarande regeln om ställande av säkerhet sakna praktisk ekonomisk betydelse.

Däremot anser kommittén det värdefullt att behålla en uttrycklig regel om att förfallen lön till sjömannen skall tillställas konsul i de fall där denne av välfärdshänsyn biträder sjömannen. De fall som här i första hand är aktuella är de där sjömannen kvarlämnats utomlands och han är sjuk eller skadad. Här rör det sig både om situationer, där ett skiljande enligt 17 § ägt rum, och sådana, där en sjuk eller skadad sjöman lämnat sig befattning, utan att ett beslut om skiljande föregått. Det kan också gälla fall då en sjöman skilts från befattningen enligt 18 §.

En förutsättning för att lönen ej i vanlig ordning skall betalas direkt till sjömannen är vidare, att sådan betalning strider mot sjömannens eget intresse. I här åsyftade fall behöver sjömannen inte sällan hjälp

med att ordna sina ekonomiska angelägenheter. Främst skall beaktas de risker som ibland finns för att en utbetalning till sjömannen inte kommer denne till handa på vederbörligt sätt, t. ex. om sjömannen blivit omhändertagen av utländsk myndighet. I sådana situationer ligger det i sjömannens intresse, att hans lön betalas ut till konsul, som vidarebefordrar den till sjömannen i den ordning som är lämplig med hänsyn till omständigheterna. Är sjömannen oförmögen t. ex. på grund av sjukdom att sköta sina angelägenheter, skall konsulen tills vidare innehålla beloppet och endast göra de utbetalningar för sjömannen som finns vara oundgängliga. En bestämmelse med detta innehåll upptas i förevarande paragraf.

## 63 §.

Förslaget överensstämmer med 88 § SjmL.

## 64 §.

Under den föreslagna paragrafen sammanförs bestämmelserna i 11 § tredje stycket och 89 § SjmL om skyldighet att hålla tillgängligt ombord exemplar av kollektivavtal, sjömanslagen och semesterlagen. Nuvarande lag saknar straffsanktion vid försummelse att medföra exemplar av kollektivavtal. Däremot finns en straffbestämmelse som avser försummelse att ha de båda lagarna tillgängliga ombord. Kommittén anser ej att den föreslagna regeln behöver vara straffsanktionerad.

## 10.6 Övergångsbestämmelser

## 10.6.1 Allmänt

Kommittén föreslår att den nya lagen, med undantag för vissa begränsade fall som närmare behandlas i övergångsbestämmelserna, generellt blir tillämplig på sjömannens tjänsteförhållanden från och med lagens ikraftträdande. Den nya lagen ersätter sålunda i princip 1952 års lag även i fråga om anställda, vilka har tjänstestavtal, som ingåtts medan den äldre lagen var i kraft. Tillämpningen av ny lag följer därmed samma prin-

cip som i allmänhet gäller för nya kollektivavtal. Det nära sambandet mellan lagförslaget och kollektivavtalen medför också, att fortsatt tillämpning av 1952 års sjömanslag på tjänsteavtal som tillkommit i hägnet av denna lag skulle stöta på praktiska svårigheter.

Den föreslagna principen för tillämpning av den nya lagen får praktisk betydelse i en rad avseenden. I det följande nämns några viktiga.

Reglerna om väntetid med de förmåner och skyldigheter som följer för sjömannen under sådan tid kommer att gälla även för äldre avtal, som består sedan sjömannen lämnat sin befattning ombord. Skriftliga anställningskontrakt skall upprättas med samtliga sjömän. Den nya lagens föreskrifter om ort för avtalets frånträdande blir tillämpliga också för sjöman som anställd tidigare. Kvalifikationstid, som intjänats för förmåner enligt äldre lagen, skall tillgodoräknas för rätt till förmån enligt nya lagen, t. ex. enligt 7 och 27 §§. Den i förslagets 15 § nämnda avräkningsboken skall utfärdas för sjöman, när han tillträder befattning på fartyg. Redarens rätt att skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget, 16 §, och befälhavarens möjlighet att företa sådan åtgärd mot annan sjöman, 17—18 §§, skall gälla också den som anställd enligt äldre lagen. Samtidigt upphör den gamla lagens självständiga befogenhet för befälhavaren att avskeda ombordanställda. Skeppsnämndens befattning med frågor om sjömannens anställningsavtal m. m. skall också gälla äldre avtal.

När det gäller förmåner angående fri hemresa, 27 §, samt lön och vård till följd av sjukdom eller skada, 31, 32, 34 och 35 §§, blir den nya lagens regler likaledes tillämpliga på äldre avtal.

Även bestämmelsen om höjd minimiålder för ynglingar i skeppsarbete blir tillämplig omedelbart med lagens ikraftträdande. Några praktiska olägenheter bör inte kunna uppkomma på grund härav. För närvarande samsätts såvitt bekant inte någon i skeppsarbete som ej uppfyller den nya lagens krav.

Eftersom dessa krav kommer att vara kända för redarna i god tid före ikraftträdandet av lagen, lär inte finnas risk att någon anställs som skulle nödgas lämna tjänsten på grund av skärpningen av åldersregeln.

Det är även att märka att det nuvarande undantaget i 53 § andra stycket SjmL beträffande redovisning av förrymd sjömans kvarlämnade egendom och inestående lön bortfaller med den nya lagens ikraftträdande. I fortsättningen kommer redarens redovisningsskyldighet även i rymningsfallen att brytas endast av tioårspreskription (se 10.3). Den nya regeln gäller sålunda även fordringar, som uppkommit före lagens ikraftträdande men där ettårspreskriptionen ej inträtt dessförinnan.

Den nya lagen innefattar vissa förändringar beträffande den konsulära befattningen med sjömansärenden. De praktiska åtgärder som kan vara påkallade i samband med ikraftträdandet torde det böra ankomma på utrikesförvaltningen att föranstalta om. Övergångsbestämmelser i lagen synes inte behövliga.

De undantag från den nya lagens generella tillämpning som påkallas är följande.

#### 10.6.2 Om kaplake m. m.

De nuvarande bestämmelserna i 8 § SjmL om kaplake, tantiem och liknande ersättning torde numera ha mycket ringa betydelse. Eftersom det emellertid är tänkbart att det vid ikraftträdandet av den nya lagen löper avtal, för vilka regleringen i lagrummet kan få betydelse, föreslås, att bestämmelserna i fråga skall kunna tillämpas även efter denna tidpunkt på sådana avtal.

#### 10.6.3 Om avsked m. m.

Lagförslaget saknar motsvarighet till SjmL:s bestämmelser om avsked och om den ersättning i form av lön och fri resa med underhåll som skall utgå till den avskedade sjömannen. Samma är förhållandet med bestämmelserna i 39 och 40 §§ SjmL. När det gäller reglerna i 37 och 38 §§ SjmL om rätt

till förtida entledigande från anställningen, upptar förslaget motsvarigheter i 10 och 11 §§. I 29 § stadgas om rätt till fri resa med underhåll vid entledigande enligt sistnämnda paragrafer. Sjömannens rätt till lön regleras dock ej i förslaget. För det fall att sjöman före den nya lagens ikraftträdande avskedats från tjänsten enligt bestämmelse i SjmL eller han utnyttjat sin rätt till förtida entledigande från tjänsten enligt 37, 38 eller 39 § eller 40 § första stycket SjmL, bör han därför ges rätt att också sedan den nya lagen trätt i kraft erhålla de förmåner som enligt dessa bestämmelser i SjmL är förenade med anställningens upphörande. Stadgande härom upptas under 3.

#### 10.6.4 *Om avtalets upphörande vid fartygets förolyckande*

En liknande regel intas under 4 för det fall att tjänsteavtalet upphört före den nya lagens ikraftträdande enligt 6 eller 41 § SjmL som följd av att fartyget gått förlorat efter sjöolycka eller förklarats inte vara iståndsättligt efter sådan olycka. Förslaget saknar bestämmelser om avtalets upphörande av denna grund liksom om den rätt till lön och fri resa med underhåll varom SjmL stadgar. Enligt övergångsbestämmelsen skall för sådant fall dessa förmåner utgå, oaktat den nya lagen trätt i kraft.

#### 10.6.5 *Om förlust av personlig egendom*

Enligt 7 och 42 §§ SjmL är sjöman berättigad att av redaren få ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande eller därmed jämställd händelse. Ersättningens storlek regleras närmare i kungörelsen den 5 juni 1953 (nr 322) angående ersättning åt sjöfolk för förlust av personlig egendom vid fartygs förolyckande m. m. Dessa ersättningsbestämmelser torde böra tillämpas även efter lagens ikraftträdande i fall där förlusten inträffat före nämnda tidpunkt.

#### 10.6.6 *Om tvist angående tjänsteförhållandet*

Enligt 43 § SjmL kan mönstringsförrättares prövning av löneavräkning begäras eller tvist

om tjänsteförhållandet hänskjutas till konsuls prövning. Förslaget innehåller inte någon motsvarighet härtill. Det synes lämpligt att det inledda förfarandet får fortsätta. På grund härav föreslås under 6 första stycket att, om prövning begärts eller tvist hänskjutits innan den nya lagen trätt i kraft, saken skall handläggas enligt 43 § utan hinder av att bestämmelsen i övrigt upphört. Det beslut som mönstringsförrättare eller konsul sålunda kan komma att meddela skall följas av befälhavaren eller redaren. Den straffbestämmelse för underlåtenhet som 73 § första stycket 5 och andra stycket SjmL innehåller skall därvid tillämpas också i fortsättningen. Det följer av regeln under 6 andra stycket.

#### 10.6.7 *Om disciplinbot*

Vid den nya lagens ikraftträdande försvinner reglerna om disciplinbot. Genom övergångsbestämmelsen under 7 skall emellertid i fråga om beslut av disciplinnämnd om disciplinbot SjmL tillämpas också i fortsättningen, när det gäller verkställighet av beslutet och prövning av detsamma hos mönstringsförrättare eller vid domstol. Bestämmelsen föreskriver också att stadgandena i 66 § SjmL om efterskänkande av disciplinbot samt i 69 § om redovisning och användning av löneomedel, som frångått sjömannen, skall tillämpas utan hinder av den nya lagen.

## Summary

*General.* The Committee's report contains a draft for a new Merchant Seamen Act and for amendments arising therefrom of the Merchant Shipping Act, Safety on Board Ships Act and other statutes.

The draft legislation implies firstly an essential change in the legislator's view of seamen's employment contracts. In important respects the situation of seagoing personnel as regards employment rights is placed by the draft on an equal footing with that applying to those employed ashore. The position of the shipowner as party to the agreement is brought into the foreground and the employer's status hitherto possessed by the shipmaster disappears. The disciplinary punishment system is eliminated. The right to strike is extended, as also the right to free travel home after a given period of employment on board.

The draft takes into account the new developments within shipping in recent times. These imply a restructuring of the shipping trade in the direction of larger business units and a change to fewer but larger and more specialized vessels. The equipping of ships with advanced technical aids permits far-reaching rationalization.

The Committee has attempted to avoid the present detailed regulations governing, among other factors, the division of responsibilities on board, with the object of facilitating the rational use of ships.

Shipowners and employees are to a pre-

dominating extent organized within trade unions and associations. The collective labour agreement system therefore covers practically the entire labour market. This has meant that a number of regulations in the present Act can be transferred to the collective agreements. This applies, for instance, to periods of notice, calculations of salaries and wages, shore-leave conditions.

The Committee has been able to confine its proposals chiefly to rules which provide a basic social protection for seamen, and otherwise to regulations governing the conditions of service which are of significance for safety on board.

*Basic view of the employment conditions.* The present Merchant Seamen Act is based on the principle that the seaman is employed solely for duty on a specific vessel. On resignation of duty on the vessel, the employment terminates. The conception has its basis in past conditions with poor communications between shipowners and ships. It is on this account that the present law sets the shipmaster in the shipowner's place as employer.

In practice the employment conditions, chiefly for officers, now differ from the fundamental view contained in the law. Officers are more firmly bound to the shipping company. A corresponding form of employment for other ranks, known as established service scheme, has been introduced through collective agreements in recent years and at

present covers about one-third of employees of this category. The Committee's proposal links up with this development and breaks with the presumption that the employee on board is bound solely to employment on a specific vessel. The proposal is instead based on the view current on the general labour market, that employer and employee stand in an immediate contractual relationship to one another and that the assignment of place of work merely constitutes a step in the implementation of the employment conditions.

With the view contained in the proposal the Work on Board Agreement comprises both the period when the seaman is in service on board and the period when he is temporarily ashore for holiday or other time off duty, or awaiting another vessel on which he is to be employed. If express notice of termination of the agreement has not been given, e.g. when the seaman goes ashore on holiday, he has the right and duty at the end of the holiday to return to his earlier vessel or other place of work assigned by the shipowner. If the parties' object according to present practice is to associate the employment with service on a specific vessel, this shall be specified in the agreement.

A consequence of the fact that the employment agreement is no longer considered to be associated with a specific vessel is that the seaman does not as a matter of course accompany the vessel on its sale. If the employment agreement has not been terminated in conjunction with the sale and a new agreement has not been concluded with the new owner, the seaman's employment continues in the original shipping company. The present regulation that the employment agreement automatically ceases if the vessel suffers shipwreck disappears.

The Committee's proposal does not bind the parties to an agreement to a given type of employment. The proposal leaves the parties free to decide whether the employment shall be more rigidly bound to the shipowner, for service on a vessel or vessels assigned by the shipowner, or whether, as hitherto, the employment shall relate

solely to work on a specified vessel. The Committee expects that the more experienced seamen will to a quickly increasing extent be more rigidly tied to the shipping company. This meets an essential desire for greater security of employment for those employed on board. For shipping companies with several vessels between which the crews may be transferred, a development in this direction should have a great practical significance.

The attitude to employment conditions contained in the draft breaks both with the attitude of the present law and with the general opinion on a seaman's employment as bound to a named vessel, which is reflected in the corresponding foreign legislation and in the international conventions in the field of seamen's welfare. The draft does not, however, invalidate the conditions for continued Swedish participation in the international cooperation in this field.

*Applicability of the Act.* The proposed Act covers in principle all seagoing personnel in the service of the shipowner. Excepted to some extent are persons employed solely on temporary occupations. Seamen of Swedish and foreign nationality are placed on an equal footing in respect of the proposed benefits.

Like the present Merchant Seamen Act, the draft contains no limitation in respect of type or size of vessel, nor in respect of the trade on which the vessel is used.

Certain provisions in the draft apply solely during the period of employment, when the seaman holds an *appointment on board*. By this is meant that the seaman's work on board shall relate to the use of the vessel and to other than merely temporary occupations. The rules envisaged are such as are called for on safety grounds, i.e. duty of obedience, work stoppage in the event of conflict, coercive measures, etc.

As regards social protection the draft equates *shore period* with time in employment. By shore period is meant such time during employment when a seaman has terminated an appointment on board and is waiting for a new appointment on a vessel

of the same shipowner. The shore period also includes the period of notice running after the seaman has terminated an appointment. The shore period comprises in principle only such time as the seaman is at the shipowner's disposal for the performance of work. Compensation leave and time off duty as compensation for overtime work are, however, also included in the shore period.

*The employment agreement.* An agreement for work on a vessel shall be drawn up in writing with all seamen. The prolonged compulsory schooling entails a slight raising of the minimum age for employment.

The protection against too long-term agreements is retained. It is proposed, however, that the right of a seaman, irrespective of the terms of the agreement, to be liberated from the employment shall ensue earlier, namely after nine months as against the present one year.

The draft also retains essentially the rules governing a seaman's right under special circumstances to be liberated from an agreement, e.g. when he receives an appointment of higher rank on a vessel, in the event of war risk, danger of infection, or when the vessel is not seaworthy.

Under present law a seaman may be liberated from his employment if a circumstance occurs which affects his welfare. This is on condition that he places a capable man in his stead without cost to the shipowner. A new proposal is that this condition in certain cases may be abandoned wholly or partially if warranted on grounds of the seaman's length of employment and other circumstances.

The draft proposes reliefs for a seaman in cases when, after an accident at sea, he is forced to stay on in order to be present at the protest.

The duty to remain on duty to assist with necessary work in port is abolished.

*On discharge (without notice) and dismissal from vessel.* An important new feature is that the draft contains no rules concerning the discharge of seamen. The present rules in this respect derive from the

fact that the employment agreement is tied to a specific vessel and provides, inter alia, for the interest of safety on board. As the draft does not presuppose such an association, the reasons of safety no longer carry weight. The old rules concerning the reasons for discharging a seaman are not in accordance with the trend on the general labour market towards greater security of employment. The question as to when a shipowner may discharge a seaman with or without notice should instead be judged on the basis of the collective agreement, of the norms adopted on the labour market and of consideration of the special conditions of the shipping trade. The question of compensation on discharge should be decided on the basis of the collective agreement except in cases of discharge on social welfare grounds, e.g. illness or injury.

For cases in which at present a seaman may be discharged without notice in accordance with special rules in the Merchant Seamen Act, the draft takes account of the safety aspect by giving the shipmaster the power to disembark a seaman. Such action, i.e. dismissal from an appointment on board, does not break the employment relation and may be adopted largely in the same cases as at present constitute grounds for discharge without notice.

Before a seaman is dismissed from a vessel, the shipmaster shall notify the shipowner and make sure that the necessary arrangements in the circumstances have been made for the seaman's subsistence ashore.

*Ship's Council.* On every vessel with at least six employees there shall be a Ship's Council consisting of the shipmaster as chairman and two members. The members represent the various personnel categories on board and in any matter shall act on behalf of the category concerned. A new feature is that the crew's representative shall participate in the investigation of all matters by the Council.

The responsibilities of the Ship's Council are to investigate conditions of significance for the employment of an individual seagoing employee and to act as general con-



sultant body on employment questions. The Council shall compulsorily make an investigation when it is a question of removing an employee from his appointment on board owing to incompetence on duty or to indisciplined conduct. The same applies to discharge with or without notice on the same grounds. On questions relating to dismissal of a seaman from a vessel, or to discharge with or without notice on other grounds than aforesaid, the seaman is entitled to request consultation with the Council or to have the matter investigated.

If it appears, when the Council makes an investigation, that a seaman has grossly neglected his duties, the Council may give the seaman an admonition. If a crime is committed on board, the Council shall also make an investigation thereof.

*Social benefits.* The qualifying period for a free journey home for holiday or other leave of absence, or on termination of employment, is lowered from eighteen to nine months. It is proposed that the cost of a free journey home shall be, as hitherto, equally divided between the government and the shipping trade.

The right to sick-pay and medical care at the shipowner's expense is extended to embrace cases when the seaman becomes ill or is injured during a shore period.

The draft calls for no change of the longest periods during which a seaman shall be entitled to sick-pay as prescribed by law, 60 days on foreign trade and 30 days on inland trade, or to medical care, 42 days, or for medical care abroad 84 days. To ensure that a seaman does not lose the benefit of free care owing to difficulties in obtaining care immediately after leaving his appointment on board or the need for care arises, it is proposed that the liability of the shipowner be extended to cover medical care provided within six months of the date when the right to free medical care ensues. As regards the shipowner's liability for hospital costs the six-month period may be prolonged to a whole year. Such prolongation is, however, conditional on the provision that the seaman was unable to receive hos-

pital care earlier.

The shipowner's liability for the cost of burial of a seaman is extended also to the case when death occurs during a shore period. The accounting for the estate left by a deceased seaman is simplified.

*Work on board.* An important new feature is that the rules concerning work supervision are abolished. The reasons are chiefly as follows.

The striving for greater efficiency on board means that increasing attention must be paid to planning of the work on board as effectively as possible. The present regulations concerning the division of the supervisory functions among the various supervisory categories on board have often been considered a hindrance to practical and expedient distribution of the spheres of responsibility. The present rules appear antiquated and do not correctly reflect the factual responsibility resting on different categories of officers.

Especially through the advent of the Safety on Board Ships Act the reasons of safety no longer exist which earlier, in the Merchant Seamen Act, called for regulation of the division of responsibilities on board. The additional reasons which might be adduced are not sufficient, in an Act of predominantly social-welfare character, to justify the inclusion of provisions of so specific a nature as concerning the division of duties on board.

*Right to strike.* A new principle is that the draft makes it possible for seagoing personnel to stop work during a lawful labour conflict without needing first to give notice of termination of their employment and await the expiry of the period of notice, provided that the vessel lies in a Swedish port or in a foreign discharge, loading or lay-up port. According to current labour market practice a person standing outside a conflict is obliged to perform his ordinary duties and, if necessary, carry out protective work.

*Collection of seaman by police authority.* The draft abolishes the right of the shipmaster under the Merchant Seamen Act to em-

ploy the services of a police authority to convey on board a seaman who does not present for duty at the correct time or who absconds from the ship.

*The right of disciplinary punishment.* The Committee considers that the present disciplinary punishment system has such serious defects that it should be abolished. The other means available for maintaining order on board must be considered sufficient. Action against a seaman who neglects his duties or otherwise commits a misdemeanour must take the form of reprimand or warning, transfer or, in the ultimate resort, discharge with or without notice. There is also the possibility under the Registration of Seamen Ordinance to prohibit a seaman reported for negligence from signing on any further vessel.

*Coordination of legislation of Nordic countries.* Work on the draft legislation has been done in consultation with corresponding committees in Denmark, Finland and Norway. The work in the other Nordic countries has not yet been completed.

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

<sup>1</sup> Prop. 1952: 170; 2 LU 44; rskr. 392. Lagen ändrad: 11, 43, 53, 69, 74 och 79 §§ se SFS 1955: 390; 68 § se SFS 1958: 17; 41 § se SFS 1961: 211; 18, 24, 26, 28, 41, 42 och 87 §§ se SFS 1962: 571; 26 § se SFS 1963: 643; 61, 77, 78, 82 och 82 a §§ se SFS 1964: 547; 55, 58, 59 och 71 §§ se SFS 1965: 721; 79 § se SFS 1967: 51; 20 § se SFS 1970: 216.

## 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 förklaras det efter sjöolycka icke vara iståndsättligt, upphör tjänsteavtalet att gälla, där ej annat följer av avtalets innehåll; dock åligger det befälhavaren att mot lön och underhåll bliva tillstådes 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 ersättning för överliggighet 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.

#### 11 §.

Sedan sjöman antagits, skall han av befälhavaren fördes med avräkningsbok, upprättad enligt av sjöfartsstyrelsen 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 tjänsteavtalet gäller, eller avmönstringsort eller uppsägnings-tid, som avtalats;
4. lön, som överenskommits, så ock, där lönen är bestämd till visst belopp för resa, den tid, som beräknas åtgå för resan;
5. övertidsersättning, 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. Övertidsersättning, som sjöman för-tjänar, så ock vad av lönen och övertidsersättningen utbetalas eller avdrages skall lika-ledes införas i avräkningsboken; vid utbetalning i annat mynts-lag 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 upp-lägningshamn, 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 tjänsteavtalet uppsägas att upphöra jämväl i utländsk hamn, som fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning.

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 § förmåles. 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, som 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 uppläggnig.

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 frånträda 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 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 anträdades.

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 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.

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 förteगत 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 arbetsoförmågan 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.

#### 19 §.

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

Lönen skall betalas i reda penningar, såvida sjömannen ej begär anvisning å redare. 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 lönededel 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 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.

Utän 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 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 lön fastställd till visst belopp för resa, skall den i avräkningsboken gjorda anteckningen om resans antagliga varaktighet lända till efterrättelse vid beräkning av lön i fall, då sådan bör beräknas för viss tid.

Ändras 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 tilläggs-lön, 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.

Efterlämnade sjömannen hustru eller barn under sexton år, skall till de sålunda efterlevande utgå tilläggs-lön 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 punkten. I sistnämnda fall må dock avdragas vad utbetalts eller skall utbetalas jämlikt berörda stadgande.

Befinnes vid sluträkning sjöman hava i förskott uppburit mer än rätteligen tillkom honom, äger han ändock 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 §.

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 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 det land där han är bosatt, 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 §.

### 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 omnämnda 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 därefter åtnjuta vård på redarens bekostnad, dock icke utöver sex veckor eller, om han vårdas inom annat land än där han är bosatt, tolv veckor. Tiden räknas från dagen för avmönstringen eller, om avmönstring icke ägt rum från den dag fartyget gått vidare. Avskedas sjömannen 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. Skall resan företagas från annat land än där han är bosatt, 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 sjukdomen är könssjukdom.

Kvarlämnas sjöman, som lider av könssjukdom i smittsamt skede i annat land än där han är bosatt, 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 förteckningen till närmaste svenske konsul. Kan kvarlåtenskapen ej utan skada eller olägenhet behållas ombord eller beräknas fartyget icke anlöpа 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, medau 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 §§ åvilar 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.

### 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 finner 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 avgångs-orten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods; eller
5. om han drager tvist om tjänsteförhållandet inför utländsk myndighet.

Innan befälhavaren avskedar sjöman jämlikt denna paragraf, skall 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 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.

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

#### 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 samt 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 utrustat 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 fartygets förolyckande**

#### 41 §.

Går fartyget till följd av sjöolycka förlorat eller förklaras det efter sjöolycka icke vara istandsättligt, 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 tillstädes, till dess sjöförklaringen avgivits.

Blir 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 sjömans anställning, till följd av fartygets förolyckande, äger han rätt att erhålla fri resa med underhåll till sin hemort så ock lön under resan i den mån sådan ej utgår enligt andra stycket. Kostnaden för sjömans hemresa med underhåll skall bestri-  
das av statsmedel. Skall resan företagas från annat land än där sjömannen är bosatt, är han dock pliktig att antaga tjänst å annat fartyg enligt vad i 26 § andra stycket stadgas.

### **Om förlust av personlig egendom**

#### 42 §.

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

### **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 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 sjöfartsstyrelsen.  
Sedan sex månader förflutit efter det beslutet gavs, må beloppet utbetalas, såframt ej,  
enligt vad till sjöfartsstyrelsen anmälts eller eljest är styrelsen bekant, domstol annor-  
ledes förordnat eller saken är under domstols prövning.

## **3 KAP.**

### **Om skeppstjänsten**

#### **Om arbetsledningen ombord**

#### 44 §.

Befälhavaren äger högsta myndighet ombord.

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

#### 45 §.

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

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.

#### 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 tillbehör och utrustning, varom i första stycket förmäles, skall maskinchefen ofördröjligen underrätta befälhavaren därom.

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.

### 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 förhållning.

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 expeditionslokaler hållas öppna vistas i land under tiden efter klockan 12 eller under annan tid varom överenskommelse träffats. Överstiger icke fartygets oavbrutna uppehåll fyrtyötta 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 förmäles, 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 eller 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 sjöfartsstyrelsen att användas på sätt i 69 § sägs.

#### 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 erlägga 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 ensars ställning i tjänsten samt, såvitt möjligt, jämväl till hans fortsatta utbildning.

Om skydd mot ohälsa och olycksfall gälla särskilda bestämmelser.

#### **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 sön- 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 vilotid 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 §.**

Om kosten ombord gälla särskilda bestämmelser.

Finnes befälhavaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, äger besättningen därför undfå skälig ersättning.

Befälhavaren må icke övertaga besättningens kosthåll på entreprenad.

#### **59 §.**

Har upphört att gälla.

### **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 stätt i fara eller utbryter myteri ombord eller eljest när nöden kräver, är han berättigad att bruka varje medel, som är nödvändigt för framtvingande 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 för vilket är stadgat fängelse i ett år eller däröver, 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:

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 disciplinnämnd bestående av befälhavaren såsom ordförande samt två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Nämnden sammankallas av befälhavaren.

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 förtroendemän samt den andre vara antingen maskinchefen, den främste av styrmännen eller föreståndaren för ekonomiavdelningen, allteftersom sjömannen tillhör maskin-, däck- 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.

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. Angivna förklaringar samt nämndens beslut införas i skeppsdagboken och uppläsas. 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 disciplinärende 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 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 mönstringsförrättare, 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.

#### 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 bestå av en lagfaren domare och nämnd; rätten vare domför med tre i nämnden.

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 förstädigas 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 avskriva 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.

#### 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 sjöfartsstyrelsen.

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, 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.

#### 72 §.

För sjömän, som av befälhavaren medtagas enligt vad i 346 § 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 7 förmäles, skett med hans vetskap och vilja.

Har minderårig i fall, varom i 1 sägs, använts till arbete, är jämväl den som har värdnaden om den minderårige, där användandet skett med hans vetskap 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 sjöfartsstyrelsen.

#### 75 §.

Åsidosätter 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.

#### 76 §.

Underlåter sjöman i avsikt att undandraga 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 dagsböter.

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

#### 77 §.

Sätter sig någon å fartyget anställd upp mot befälhavaren eller den, som i hans ställe förer befälet, och vägrar honom lydnad, dömes till dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Förgriper han sig med våld eller hot om våld å befälhavaren eller annan förman i den-nes tjänsteutövning eller för att tvinga honom till eller hindra honom från tjänsteåtgärd eller hämnas för sådan åtgärd, dömes till fängelse i högst två år. Är brottet ringa, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

#### 78 §.

Göra ombord anställda myteri genom att ådagalägga uppsåt att, med förenat våld, sätta sig upp mot befälhavaren eller den som i hans ställe förer befälet, dömes anstiftare och anförare till fängelse i högst två år samt annan deltagare till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Övas vid myteriet förenat våld å person eller egendom, må anstiftare och anförare dömas till fängelse i högst sex år och annan deltagare till fängelse i högst två år.

#### 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.

#### 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 ålagt disciplinbot enligt 62 §, skall rätten vid brottets bedömande därå fästa skäligt avseende och må efter omständigheterna ådömas lindrigare straff än för brottet är stadgat eller ock påföljd helt eftergivnas.

#### 82 a §.

För försök eller förberedelse till brott som avses i 77 § andra stycket, så ock för förberedelse eller stämpling till brott som avses i 78 § eller underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad i 23 kap. brottsbalken stadgas. Skulle brott varom i 77 § andra stycket sägs, om det fullbordats, hava varit att anse som ringa, må dock ej dömas till ansvar.

#### 83 §.

Brott, som i 73 § 6, 76 §, 77 § första stycket eller 81 § omförmäles, må ej åtalas av allmän åklagare, utan att befälhavaren eller målsägande angivit brottet till åtal; skall brottet 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 upptagas av häradsrätt är särskilt stadgat.

#### 85 §.

Om rådhusrätts behörighet att upptaga 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 föreskrivet må sökas, äger käranden instämma 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.

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

#### 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 §.

Har upphört att gälla.

#### 88 §.

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

#### 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 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 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.

## Bilaga 2

Översikter över motsvarigheter mellan  
förslaget och SjmL

Förslaget	SjmL	SjmL	Förslaget
1 §	saknas	1 §	3 §
2 §	70—72 §§	2 §	6 och 7 §§
3 §	1 §	3 §	saknas
4 §	10 §	4 §	31 och 32 §§
5 §	12 §	5 §	saknas
6 §	2, 12 och 13 §§	6 §	saknas
7 §	2 och 15 §§	7 §	27, 28, 34, 35, 36 och 37 §§
8 §	35 §	8 §	saknas
9 §	36 §	9 §	saknas
10 §	37 §	10 §	4 §
11 §	38 §	11 §	15 och 64 §§
12 §	17 §	12 §	5 och 6 §§
13 §	16 § 2 st och 41 § 1 st	13 §	6 §
14 §	43 § 2 st 2 mening	14 §	22 §
15 §	11 §	15 §	7 §
16 §	saknas	16 §	13 §
17 §	saknas	17 §	12 §
18 §	saknas	18 §	31 och 32 §§
19 §	saknas	19 §	60 §
20 §	64 § 1—3 st	20 §	61 §
21 §	33 § 2 st	21 §	saknas
22 §	14 §	22 §	saknas
23 §	61 § 1 st	23 §	saknas
24 §	saknas	24 §	saknas
25 §	64 § 4—6 st	25 §	saknas
26 §	saknas	26 §	27 och 30 §§
27 §	7 §, 26 § 1 och 3 st och 33 § 4 st	27 §	33 §
28 §	7 §, 28 § 2 st 3 mening och 4 st	28 §	28, 34 och 35 §§
29 §	37 och 38 §§	29 §	36 §
30 §	26 § 2 st	30 §	37 §
31 §	4 § och 18 § 2 och 5 st	31 §	38 och 62 §§
32 §	4 § och 18 § 2—4 st	32 §	31 och 32 §§
33 §	27 § 1—2 st	33 §	21 §, 27 § 5 st och 32 § 2 st
34 §	7 § och 28 § 1 st och 2 st 1—2 meningarna	34 §	saknas
35 §	7 § och 28 § 3—4 st	35 §	8 §
36 §	7 och 29 §§	36 §	9 §
37 §	7 och 30 §§	37 §	10 §
38 §	31 § 2 st	38 §	11 §
39 §	55 § 1 st	39 §	saknas
		40 §	saknas
		41 §	13 §

Förslaget	SjmL	SjmL	Förslaget
40 §	50 § 1 st	42 §	saknas
41 §	50 § 2 st	43 §	14 §
42 §	saknas	44 §	saknas
43 §	51 § 2 st	45 §	saknas
44 §	53 §	46 §	saknas
45 §	54 §	47 §	saknas
46 §	60 §	48 §	saknas
47 §	61 § 2 st	49 §	saknas
48 §	73 §	50 §	40 och 41 §§
49 §	saknas	51 §	43 §
50 §	74 §	52 §	saknas
51 §	75 §	53 §	44 §
52 §	77 § 2 st	54 §	45 §
53 §	78 §	55 §	39 §
54 §	80 §	56 §	saknas
55 §	76 §, 77 § 1 st och 81 §	57 §	saknas
		58 §	saknas
		59 §	
56 §	82 a §	har upphört	
57 §	83 §	60 §	46 §
58 §	73 § 1 st, 74 §, 77 § 1 st och 78 §	61 §	23 och 47 §§
		62 §	saknas
59 §	83 §	63 §	saknas
60 §	19 § 3 st	64 §	saknas
61 §	20 §	65 §	saknas
62 §	31 § 1 st	66 §	saknas
63 §	88 §	67 §	saknas
64 §	11 och 89 §§	68 §	saknas
		69 §	saknas
		70 §	2 §
		71 §	2 §
		72 §	2 §
		73 §	48 §
		74 §	50 §
		75 §	51 §
		76 §	55 §
		77 §	52 och 55 §§
		78 §	53 §
		79 §	saknas
		80 §	54 §
		81 §	55 §
		82 §	saknas
		82 a §	56 §
		83 §	59 §
		84 §	saknas
		85 §	saknas
		86 §	saknas
		87 §	
		har upphört	
		88 §	63 §
		89 §	64 §

Bilaga 3 Internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner med avseende på förhållanden, som har anknytning till sjömanslagen

Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övr. nordiska länder	Anm.
7	Genua, 1920	minderårigas användande till sjöss	1921 prop. 1921: 361 rskr 1921: 343	Danmark, Finland, Norge	senare reviderad se nr 58
8	»	ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande	1935 prop. 1934: 137 rskr 1934: 216	Danmark, Finland, Norge	
9	»	arbetsförmedling för sjömän	1921 prop. 1921: 361 rskr 1921: 343	Danmark, Finland, Norge	
15	Genève, 1921	minimialder för eldare och kollämpare ombord på fartyg	1925 prop. 1925: 17 rskr 1925: 40	Danmark, Finland, Norge	
16	»	obligatorisk läkarundersökning av barn och unga personer, som används till arbete ombord på fartyg	1925 prop. 1925: 7 rskr 1925: 25	Danmark, Finland	
22	Genève, 1926	sjömäns anställningsavtal	ej ratificerad prop. 1927: 152 rskr 1927: 171	Finland, Norge	ratificering inte möjlig, enär flera bestämmelser i konventionen ej överensstämmer med SjmL, särskilt frånträdande-reglerna



Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övr. nordiska länder	Anm.
23	Genève, 1926	hemförsäkring av sjömän	ej ratificerad prop. 1927: 152 rskr 1927: 171		ratificering inte möjlig, enär reglerna i konventionen ej överensstämmer med Sjml. Enl. konventionen har sjöman alltid rätt att bli hemförsäkrad eller sänd till anställnings- eller utgångshamn
55	Genève, 1936	redarens ansvar för sjöfolks sjukdom, olycksskada eller död	ej ratificerad prop. 1938: 239 rskr 1938: 448		
56	»	sjukförsäkring för sjömän	prop. 1938: 239 rskr 1938: 448		
57	»	arbetstid och bemanning ombord på fartyg	1938 prop. 1938: 223, 224 rskr 1938: 304		genom beslut den 10. 4.-70 har Kungl. Maj:t återkallat beslutet om ratificering
58	»	minderårigs användande till sjöss	1938 prop. 1938: 223, 224 rskr 1938: 304	Danmark, Norge	
68	Seattle, 1946	kosthåll och utspisning av fartygsbesättningar	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477	Norge	konventionsbestämmelserna numera i huvudsak täckta av lagen om säkerheten på fartyg
69	»	behörighetsbevis för skeppskockar	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477	Norge	bestämmelser om särskilda certifikat för ekonomiföreståndare och kockar saknas
70	»	social trygghet för sjömän	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477		konventionen ej i kraft. Ratificering inte möjlig, enär flera bestämmelser saknas

Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övr. nordiska länder	Anm.
71	Seattle, 1946	penionering av sjömän	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477	Norge	melse i konventionen ej överensstämmer med SjmL
72	»	semester med bibehållen hyra för sjömän	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477	Finland	konventionens bestämmelser avviker från svensk pensionslagstiftning
73	»	läkarundersökning av sjömän	1961 prop. 1961: 163 rskr 1961: 362	Finland, Norge	konventionens bestämmelser avviker från svensk semesterlagstiftning; reviderad, se 91
74	»	behörighetsbevis för matros	ej ratificerad prop. 1947: 321 rskr 1947: 477		ratificering fick anstå i avbidan på erfarenheter från utbildningen vid sjömansskolorna
75	»	besättnings bostäder på fartyg	1947 prop. 1947: 321 rskr 1947: 477		reviderad, se 92
76	»	hyror, arbetstid och bemanning på fartyg	ej ratificerad prop. 1947: 321 1948: 265 rskr 1947: 477 1948: 441		reviderad, se 93, 109
91	Genève, 1949	semester med bibehållen lön för sjömän	ej ratificerad prop. 1950: 207 rskr 1950: 238	Finland, Norge	konventionens bestämmelser avviker från svensk semesterlagstiftning

Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övtr. nordiska länder	Anm.
92	Genève, 1949	besättningsens bostäder på fartyg	1950 prop. 1950: 207 rskr 1950: 238	Danmark, Finland, Norge	
93	»	hyror, arbetstid och bemanning på fartyg	ej ratificerad prop. 1950: 207 rskr 1950: 238		konventionens bestämmelser om lön ej acceptabla för svenska förhållanden
103	Genève, 1952	skydd vid havandeskap och barnsörod	ej ratificerad prop. 1953: 73 rskr 1953: 220		konventionens bestämmelser överensstämmer inte med svenska bestämmelser. Ej tillämplig på transporter till sjöss
105	Genève, 1957	avskaffande av tvångsarbete	1958 prop. 1958: 46 rskr 1958: 151	Danmark, Finland, Norge	
108	Genève, 1958	nationella identitetshandlingar för sjömän	1970 prop. 1959: 78 1961: 163 1959: 177 rskr 1961: 362	Danmark, Finland, Norge	1959 ansågs ratificering inte kunna ske förrän nordiska överläggningar hållits. 1961 ansågs ratificering kunna ske senare vid tidpunkt varom uppgörelse skulle träffas mellan de nordiska länderna. I beslut den 19.12.-69 med tillägg den 9.10.-70 beslöt Kungl. Maj:t om ratificering av konvention 108

Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övr. nordiska länder	Anm.
109	Genève, 1958	löner, arbetstid och bemanning på fartyg	1959 prop. 1959: 120 rskr 1959: 278		ratificerad endast såvitt avser arbetstid och bemanning och under förutsättning att den ratificeras och trätt i kraft i Nederländerna och Förbundsrepubliken Tyskland. Konventionen ej i kraft. I prop. 1970: 29 föreslogs i samband med förslaget till ny sjöarbetslagslag att Kungl. Maj:t skall återkalla ratifikationsbeslutet. Den 10.4.-70 beslöt Kungl. Maj:t i enlighet härmed. Lönefrågor överlämnas principiellt åt arbetsmarknadens parter
112	Genève, 1959	minimiålder för fiskare	ej ratificerad prop. 1960: 22 rskr 1960: 65	Danmark, Norge	konventionen ansågs ta sikte på sådant fiske som inte bedrivs av svenska fartyg. Den saknar därför aktualitet för Sverige
113	»	läkarundersökning av fiskare	ej ratificerad prop. 1960: 22 rskr 1960: 65		se 112
114	»	fiskares anställningsavtal	ej ratificerad prop. 1960: 22 rskr 1960: 65		se 112

Konventionsnummer	Sjöfartskonferens, år	Konventionen angår	Svensk ratificering	Ratificerad i övr. nordiska länder	Anm.
118	Genève, 1962	utlänningars likställande med ett lands egna medborgare i fråga om social trygghet	1963 prop. 1963: 29 rskr 1963: 89	Norge	endast delvis ratificerad. Godtagandet omfattar gränarna hälso- och sjukvård, kontantförmåner vid sjukdom samt förmåner vid handvaskap och barns- börd, vid yrkesskada och vid arbetslöshet
125	Genève, 1966	behörighetsbevis för fiskare	ej ratificerad prop. 1967: 11 rskr 1967: 73		se 112
126	»	besättningsens bostäder på fiskerfartyg	ej ratificerad prop. 1967: 11 rskr 1967: 73		se 112

## Bilaga 4      Undersökning av användningen av disciplinära åtgärder ombord på svenska fartyg och av fartygsbefälhavarnas inställning till disciplinstraffbestämmelserna

*Sven Rengby*

### 4.1 Undersökningens omfattning

Föreliggande undersökning har utförts på uppdrag av 1964 års sjömanslagskommitté. Den använda uppgiftsblanketten (se bil.), som skulle ifyllas av fartygsbefälhavarna, har utarbetats i samråd med kommittén.

Utsändandet av blanketten till befälhavarna på fartyg, som gått i sådan fart, att 62 § SjmL varit tillämplig, och insamlandet av de ifyllda blanketterna har ombesörjts av rederierna. De inkomna uppgifterna kompletterades på kommitténs kansli med uppgift om fartygsbefälhavarens ålder.

Sammanlagt inkom 388 ifyllda blanketter, av vilka dock 13 frånsorterats, då de vid en kontroll visat sig avse fartyg, som gått i inrikes- eller Öresundstrafik, dvs. trafik vid vilken 62 § SjmL ej är tillämplig.

Utredningen skulle omfatta tiden 1/9 1965–1/9 1966. I fråga om ett trettiotal fartyg har utredningstiden börjat och slutat något senare, men dessa avvikelser saknar betydelse.

Eftersom kommittén icke haft någon möjlighet att påverka insamlandet av primäruppgifterna, är det givetvis av stort intresse att söka få en uppfattning om hur stort bortfallet varit, dvs. hur stor procent de fartyg utgör, för vilka uppgifter ej inkommit. Tyvärr är detta möjligt endast i begränsad omfattning, då den officiella sjöfartsstatistiken icke gör sina uppdelningar med utgångspunkt i tillämpligheten av 62 §

SjmL. I undersökningen ingår 310 fartyg, som går i oceanfart, enligt Sveriges officiella statistik »Sjöfart» för år 1965 var den 31/12 1965 antalet sådana fartyg 377, bortfallsprocenten blir 18 %. Enligt »Sjöfart» fanns det 307 fartyg över 4 000 bruttoton, undersökningen omfattar 255, bortfallet alltså 17 %. I fråga om fartyg över 6 000 bruttoton omfattar undersökningen 70 tank- och malmtankfartyg samt 134 andra fartyg, medan det enligt »Sjöfart» fanns 89 resp. 148, bortfallet blir 21 % resp. 9 %. Vad gäller närtrafiken och de mindre fartygen, saknas möjlighet att i den officiella statistiken skilja ut de fartyg, som borde vara med i undersökningen. Enligt uppfattningar, som framförts inom kommittén, skulle bortfallet i huvudsak bero på följande orsaker: 1) bristfällig postgång; 2) under den ordinarie befälhavarens bortovaro har hans vikarie icke velat fylla i blanketten, och saken har sedan glömts bort; 3) befälhavarbyte, varigenom den, som vid uppgiftsavlämnandet var befälhavare, ej alls eller endast en kortare tid haft befälet under den period, undersökningen omfattar. Om denna uppfattning är riktig, skulle man icke behöva räkna med att de fartyg, från vilka ingen uppgift inkommit, i de relevanta avseendena skulle skilja sig från dem, som ingår i undersökningen.

I tabellerna 1–5 lämnas en överblick av hur de i undersökningen ingående fartygen fördelar sig på olika grupper.

Tabell 1

Fartygstyp	Fartyg i närtrafik (kust- och norrsjöfart)	oceanfart	Summa
Tankfartyg	8	51	59
Malmtankfartyg	2	22	24
Kyl- och frysfartyg	—	28	28
Passagerarfartyg	8	5	13
Övriga fartyg	47	204	251
Summa	65	310	375

Tabell 2

Fartygstyp	Fartyg uthyrda till utlandet	Övriga fartyg i trafik mellan sv. o. utl. hamnar	enb. utl. hamnar	Summa
Tankfartyg	16	9	34	59
Malmtankfartyg	—	5	19	24
Kyl- och frysfartyg	—	7	21	28
Passagerarfartyg	—	8	5	13
Övriga fartyg	22	154	75	251
Summa	38	183	154	375

Tabell 3

Storlek bruttoton	Fartygstyp					Summa
	Tankf.	Malm-tankf.	Kyl- o. frysf.	Passa-gerarf.	Övriga	
högst 1 000	5	—	—	—	29	34
över 1 000						
högst 2 000	3	—	—	2	30	35
över 2 000						
högst 3 000	3	—	—	4	16	23
över 3 000						
högst 4 000	—	—	—	1	27	28
över 4 000						
högst 5 000	—	2	—	—	26	28
över 5 000						
högst 6 000	—	—	4	1	18	23
över 6 000						
högst 8 000	1	—	11	2	38	52
över 8 000						
högst 10 000	1	1	13	1	21	37
över 10 000						
högst 15 000	11	5	—	—	28	44
över 15 000						
högst 20 000	7	10	—	—	9	26
över 20 000						
högst 30 000	15	3	—	2	7	27
över 30 000						
högst 40 000	8	1	—	—	—	9
över 40 000						
högst 50 000	2	2	—	—	2	6
över 50 000	3	—	—	—	—	3
Summa	59	24	28	13	251	375

Tabell 4

Storlek bruttoton	Befälhavarens ålder år					Summa
	29 eller lägre	30—39	40—49	50—59	60—69	
högst 1 000	1	10	9	6	8	34
över 1 000	—	7	8	11	9	35
högst 2 000	—	7	8	11	9	35
över 2 000	—	7	8	11	9	35
högst 3 000	1	5	6	4	7	23
över 3 000	—	4	4	15	5	28
högst 4 000	—	4	4	15	5	28
över 4 000	—	4	4	15	5	28
högst 5 000	—	4	5	14	5	28
över 5 000	—	—	9	10	4	23
högst 6 000	—	—	9	10	4	23
över 6 000	—	—	9	10	4	23
högst 8 000	—	1	21	22	8	52
över 8 000	—	1	14	15	7	37
högst 10 000	—	1	14	15	7	37
över 10 000	—	1	14	15	7	37
högst 15 000	1	6	11	19	7	44
över 15 000	—	2	8	10	6	26
högst 20 000	—	2	8	10	6	26
över 20 000	—	1	6	15	5	27
högst 30 000	—	1	6	15	5	27
över 30 000	—	1	3	4	1	9
högst 40 000	—	1	3	4	1	9
över 40 000	—	1	—	3	2	6
högst 50 000	—	1	—	3	2	6
över 50 000	—	—	1	1	1	3
Summa	3	43	105	149	75	375

Av tab. 1 framgår, att oceantrafiken dominerar; som en följd härav är det i allmänhet fråga om relativt stora fartyg, medelstorleken ligger vid omkring 10 000 bruttoton, och besättningens storlek uppgår till i medeltal 30—40 man. Ett visst samband råder mellan fartygets och besättningens storlek, men detta samband är svagt, korrelationskoefficienten är 0,30. Detta innebär, att cirka 10 % av variationerna i besättningens storlek kan förklaras av variationerna i fartygsstorleken. Att sambandet är så svagt beror förmodligen på att de skilda fartygsslagen förhåller sig så olika. Så har ju t. ex. även stora tankfartyg en relativt liten besättning, och av fartyg över 6 000 bruttoton utgörs mer än en tredjedel av tank- och malmtankfartyg.

Man kan i själva verket dela upp tab. 5 i två deltabeller med gränsen vid fem eller sex tusen bruttoton. Under denna gräns är sambandet mellan fartygets och besättningens storlek starkt, korrelationen är 0,54;

om man utesluter passagerarfartygen, som alla har förhållandevis stora besättningar, blir korrelationen t. o. m. så hög som 0,88, vilket innebär att mer än 75 % av variationerna i besättningens storlek kan förklaras av variationerna i fartygens storlek. Över den nämnda gränsen kan man däremot icke påvisa något samband mellan de två storheterna.

Medelåldern för fartygsbefälhavarna är cirka 50 år, något samband mellan fartygsstorleken och befälhavarens ålder kan icke påvisas.

Av tab. 3 synes, att tankfartygen bildar två klart skilda storleksgrupper, den ena bestående av 11 fartyg, alla under 3 000 bruttoton, den andra består av 48 fartyg, av vilka alla utom två (mellan sex och tio tusen bruttoton) är större än 10 000 bruttoton. Malmtankfartygen ligger nästan alla i de högsta storleksklasserna — endast två mellan 4 000 och 5 000 bruttoton, de övriga 22 över 8 000 bruttoton. Kyl- och frys-



Tabell 5

Storlek bruttoton	Besättningens storlek						Summa
	högst 10	11—20	21—30	31—40	41—50	över 50	
högst 1 000	7	27	—	—	—	—	34
över 1 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 2 000	—	10	23	1	—	1	35
över 2 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 3 000	—	3	14	2	—	4	23
över 3 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 4 000	—	—	14	13	—	1	28
över 4 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 5 000	—	—	4	22	1	1	28
över 5 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 6 000	—	—	1	17	4	1	23
över 6 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 8 000	—	—	7	30	11	4	52
över 8 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 10 000	—	—	1	27	9	—	37
över 10 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 15 000	—	—	3	35	5	1	44
över 15 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 20 000	—	—	—	21	5	—	26
över 20 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 30 000	—	—	—	17	8	2	27
över 30 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 40 000	—	—	—	6	3	—	9
över 40 000	—	—	—	—	—	—	—
högst 50 000	—	—	2	1	2	1	6
över 50 000	—	—	—	2	1	—	3
Summa	7	40	69	194	49	16	375

fartygen utgör en storleksmässigt väl avgränsad grupp, alla 28 ligger mellan fem och tio tusen bruttoton.

Eftersom hela antalet fartyg är — från statistisk synpunkt — relativt litet, blir de olika grupperna vid en uppdelning i enlighet med vad som gjorts i tabellerna 1-5 av svaren på punkterna 1-10 i uppgiftsblanketten i allmänhet alltför små för att man skall kunna finna en klar tendens. Det vi-

sar sig emellertid, att man i många fall kan påvisa tydliga skillnader, om man nöjer sig med ett fåtal grupper, vanligen två.

#### 4.2 Användningen av disciplinstraff m. m.

1. Disciplinbot enligt 62 § SjmL har ålagts ombord på 143 av de 375 fartygen, dvs. 38 %. Fördelningen på några olika grupper framgår av tablå A.

Tablå A

	Antal	Antal där disciplinbot använts	%
Fartyg om högst 4 000 ton	120	20	17
» över 4 000 ton	255	123	48
Tank- o. malmtankfartyg över 5 000 ton	70	30	43
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	28	15	54
Övriga fartyg » 5 000 »	129	70	54
Fartyg i närtrafik <sup>1</sup>	65	3	5
» » oceantrafik på sv. hamnar	127	60	47
» » » » enbart utl. hamnar	183	80	44

<sup>1</sup> Trafik på Östersjön och Nordsjön.

Tablå B

	Antal	Antal, där bot el. varning använts	%
Fartyg om högst 4 000 ton	120	75	63
» över 4 000 ton	255	222	87
Tank- o. malmtankfartyg över 5 000 ton	70	60	86
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	28	24	86
Övriga fartyg » 5 000 »	129	117	91
Fartyg i närtrafik	65	43	66
» » oceantrafik på sv. hamnar	127	102	80
» » » » enbart utl. hamnar	183	152	83
Fartyg med högst 30 mans besättning	117	78	67
» » över 30 » »	258	219	85

Det är tydligt, att disciplinbot främst används ombord på de större fartygen, skillnaden mellan grupperna under och över 4 000 bruttoton är mycket klar. Skillnaden mellan närtrafiken och oceantrafiken hänger uppenbarligen nära samman med skillnaden mellan storleksklasserna. Fartyg om mer än 4 000 bruttoton torde användas huvudsakligen i oceantrafik. Vid en uppdelning efter besättningens storlek och efter befälhavarens ålder blir variationerna så oregelbundna, att det ej är möjligt att lämna en enkel redovisning. De stora tank- och malmtankfartygen har redovisats särskilt, emedan det ansetts tänkbart, att disciplinproblem skulle kunna förekomma i större utsträckning ombord på dessa fartyg på grund av att uppehållen i hamn är särskilt korta och dessutom – åtminstone vad lastningen beträffar – ofta äger rum på orter, som är föga inbjudande. Siffrorna ger emellertid, som synes, icke något stöd för denna förmodan.

2. Enligt 65 § SjmL bör den felande i vissa fall meddelas en varning i stället för att straffas med disciplinbot. En undersökning av disciplinbotsprotokollen hos sjöfartsverket har visat att gränsen mellan användandet av disciplinbot och av varning är flytande. I fall, där den ena disciplinnämnden tillgriper högsta tillåtna antal disciplinböter, kan den andra nämnden nöja sig med en varning till och med vid upprepade förseelser. Man bör därför få en mera korrekt bild av användningen av disciplinära åtgärder genom att ta hänsyn till

både disciplinbot och varning. Det visar sig, att bot eller varning har använts ombord på 79 % av samtliga fartyg, 297 av 375. Tablå B visar några olika grupperingar.

Vad som genast faller i ögonen, då man jämför denna tablå med den föregående, är, att skillnaderna mellan grupperna är väsentligt mindre. Andelen fartyg över 4 000 bruttoton, på vilka disciplinbot använts, är nästan tre gånger så stor som för mindre fartyg, och denna andel är för fartyg i oceantrafik omkring nio gånger så stor som för fartyg i närtrafik. Om man däremot ser på den senare tablåen är motsvarande relativt endast 1,38 resp. 1,25. Det förefaller alltså som om man ombord på mindre fartyg resp. fartyg i närtrafik använder varning i stället för disciplinbot i större utsträckning än på de större fartygen resp. fartygen i oceantrafik. Huruvida detta beror på att de ombord på mindre fartyg och fartyg i närtrafik begångna förseelserna i allmänhet är av lindrigare typ eller på att disciplinnämnderna på dessa har mildare inställning, framgår ej av materialet. Skillnaderna mellan grupperna går i samma riktning som i den första tablåen. Uppdelningen efter besättningens storlek ansluter sig till de övriga; det är i allmänhet stora fartyg och fartyg i oceantrafik, som har stor besättning. De stora tank- och malmtankfartygen skiljer sig icke heller i denna tablå nämnvärt från övriga stora fartyg. En uppdelning efter befälhavarens ålder ger starkt varierande värden.

Hela antalet fall, då disciplinbot ålagts

Tablå C

Besättningens storlek	Antal fartyg	Antal besättningsmän	Antal fall av disciplinbot el. varning	%
högst 20 man	47	661	199	30
21—25 man	18	414	45	11
26—50 man	294	10 570	2 028	19
över 50 man	16	1 320	166	13

eller varning meddelats, uppgår till 2 438, vilket utgör 19 % av den totala besättningsstyrkan, 12 965 personer. En uppdelning efter trafikens art ger inga tydliga skillnader, men procenten är klart lägre för fartyg upp till 4 000 bruttoton än för de större, nämligen 16 % mot 20 %. Mycket intressant är en uppdelning efter besättningens storlek. Se tablå C.

Det höga värdet för gruppen med den lägsta besättningsstorleken - 30 % - är anmärkningsvärt. Samtliga fartyg i denna grupp är under 4 000 bruttoton, och huvuddelen av dem används i närtrafik. Detta värde framstår som ännu mera anmärkningsvärt, om man ser på de båda grup-

närtrafik och oceantrafik.

3. Enligt 66 § SjmL har fartygsbefälhavaren rätt att, när skäl därtill är, efterskänka ålagt disciplinstraff. Detta förekom i 65 fall, dvs. i 10 % av de 664 fall, då disciplinbot ålagts. Se tablå E.

4. Antalet återfall, dvs. fall, då person, som på fartyget tidigare ålagts disciplinbot eller meddelats varning, ånyo drabbats av sådan åtgärd, utgjorde 416 eller 17 % av samtliga 2 438 fall. För att få ett mått på återfallsintensiteten måste man ta hänsyn till dels att de 416 återfallen ingår i de 2 438, dels att den felande i ett antal fall avskedades i samband med att disciplinär åtgärd vidtas mot honom. Antalet avsked i

Tablå D

Besättningens storlek	Högst 4 000 ton	Över 4 000 ton	Närtr.	Oceantr.
26—50 man	15 %	20 %	11 %	19 %
över 50 man	7 %	16 %	8 %	17 %

perna med besättningsstorlek över 25 man. Inom båda dessa grupper är nämligen procentsatsen lägre för fartyg under 4 000 bruttoton och för fartyg i närtrafik. Se tablå D.

Gruppen med besättningsstorlek 21—25 man, där alla utom ett är under 4 000 bruttoton, utgör i viss mån en övergång, i det att procentsatsen är ungefär densamma för

samband med att disciplinbot ålagts framgår av punkt 5 nedan. Om man antar, att procenten avsked i samband med meddelande av varning är hälften så stor som vid disciplinbot, kan man göra en uppskattning av hur dessa faktorer inverkar och får då en återfallsprocent på 24 % för samtliga fartyg, 416 återfall av 1 702. Återfallsprocent-

Tablå E

	Antal fall av disciplinbot	Antal efterskänkanden	%
Fartyg om högst 4 000 ton	70	12	17
» över 4 000 ton	594	53	9
Fartyg i närtrafik	6	—	—
» » oceantrafik på sv. hamnar	261	36	14
» » oceantrafik på enb. utl. hamnar	397	29	7

Tablå F

Besättningens storlek	Antal besättningsmän	Antal avsked	%
högst 20 man	661	116	18
21—25 man	414	54	13
26—50 man	10 570	976	9
över 50 man	1 320	180	14

ten är högre för fartyg över 4 000 bruttoton, nämligen 26 % mot 16 % för de mindre.

Det må framhållas, att denna återfallsprocent ej är jämförbar med de betydligt högre återfallsiffrorna i den vanliga kriminalstatistiken för t. ex. personer, som dömts till frihetsstraff. Det är här fråga om en helt annan typ av brottslighet än den, som brukar resultera i frihetsstraff, nämligen till alldeles övervägande del relativt lindriga förseelser såsom fylleri och bortovaro från tjänsten. Observationstiden efter den disciplinära åtgärd, som medfört återfallskapacitet, är dessutom betydligt kortare än i den vanliga återfallsstatistiken, där man i allmänhet räknar med en observationstid av åtminstone tre år. Enligt uppgift ligger anställningstiden, vars upphörande avslutar observationstiden, för närvarande vid sju månader i medeltal.

5. Utöver disciplinbot och varning ger SjmL befälhavaren en annan möjlighet: avsked jämlikt 33 §, som kan tillgripas, om den anställde visat sig oduglig eller gjort sig skyldig till förseelse eller brott. Denna åtgärd har använts ombord på 286 fartyg, dvs. 76 % av samtliga. Antalet avsked uppgick till 1 326 eller till 10 % av hela besättningsstyrkan. Efter besättningens storlek

fördelar sig avskeden på följande sätt. Se tablå F.

Liksom då fråga var om disciplinbot och varning, är frekvensen av avskedanden högst för fartyg med en besättningsstorlek om högst 20 man, men särställningen är icke lika markerad som i det förra fallet (under 2 ovan). En ytterligare uppdelning av grupperna med 21—25 man och 25—50 man ger inga skillnader av betydelse. I gruppen med besättningsstorlek över 50 man är däremot värdena högre för fartyg under 4 000 bruttoton, 18 % mot 11 %, och för fartyg i närtrafik, 17 % mot 11 %.

I 126 fall eller 10 % av antalet avsked kombinerades denna åtgärd med åläggande av disciplinbot. Denna kombination var vanligast för fartyg i oceantrafik, 12 % mot 1 %, och för fartyg över 4 000 bruttoton, 11 % mot 6 %.

Sammanlagt ålades disciplinbot i 664 fall, i 19 % av dessa var åtgärden kombinerad med avsked enligt 33 § sjömanslagen.

6. I vissa fall har befälhavaren rätt att enligt 52 § sjömanslagen anlita polismyndighet för att tvinga en anställd att inställa sig i tjänst ombord. Denna möjlighet har begagnats i 81 fall, 0,6 % av hela antalet besättningsmän, därav 11 fall på fartyg i närtrafik och 70 på fartyg i oceantrafik.

Tablå G

	Antal fartyg	Antal, där rätten ansågs betydelsefull	%
Fartyg om högst 4 000 ton	120	60	50
» över 4 000 ton	253	173	68
Tank- och malmtankfartyg över 5 000 ton	70	41	59
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	28	19	68
Övriga fartyg » 5 000 »	127	96	76
Fartyg i närtrafik	65	30	46
» » oceantrafik på sv. hamnar	126	89	71
» » » » enbart utl. hamnar	182	114	63

Tablå H

	Antal fartyg	Antal, där rätten ansågs betydelsefull	%
<i>Befälhavaren under 50 år</i>			
Fartyg om högst 4 000 ton	55	28	51
» över 4 000 ton	96	57	59
Tank- och malmtankfartyg över 5 000 ton	27	13	48
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	17	11	65
Övriga fartyg » 5 000 »	43	29	67
<i>Befälhavaren 50 år eller däröver</i>			
Fartyg om högst 4 000 ton	65	32	49
» över 4 000 ton	157	116	74
Tank- och malmtankfartyg över 5 000 ton	43	28	65
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	11	8	73
Övriga fartyg » 5 000 »	84	67	80

Antalet fartyg, där polismyndighet anlits, utgjorde 27, dvs. 7 % av samtliga.

7. Den straffade kan jämlikt 67 och 68 §§ SjmL överklaga ålagt disciplinstraff hos mönstringsförrättare, vars beslut därefter kan överklagas hos rådhusrätt. Något dylikt fall har icke rapporterats i undersökningen.

8. Frågan om eventuella svårigheter att rekrytera lämpliga ledamöter till disciplinnämnden har besvarats av 338 befälhavare. Av dessa har 23, dvs. 7 % uppgivit sig ha haft sådana svårigheter.

#### 4.3 Befälhavarens åsikt om värdet av rätten att tillgripa vissa disciplinära åtgärder

1. Rätten att ålägga disciplinbot ansågs från ordnings- och disciplinsynpunkt betydelsefull för framtiden av 233 av de 373 befälhavare, som besvarat denna fråga, dvs. 62 %. En uppdelning på ett antal grupper gav det resultat som tablå G visar.

En fördelning efter besättningsstorlek visar endast oregelbundna variationer. Om man kombinerar de fem första grupperna

i tablå G med en uppdelning efter befälhavarens ålder får man följande. Se tablå H.

Med tanke på de relativt små grupperna kan dessa siffror ej anses stödja hypotesen, att de äldre befälhavarna skulle ha en mera positiv inställning till rätten att ålägga disciplinbot än de yngre kollegerna.

Av speciellt intresse är det naturligtvis att jämföra användningen av disciplinbot med befälhavarnas uppfattning om värdet av detta disciplinstraff. Av 142 befälhavare, som under undersökningsperioden använt disciplinbot, förklarade 110 (77 %) rätten att ålägga disciplinbot vara betydelsefull, medan 31 (22 %) förklarade, att den saknade betydelse. Å andra sidan förklarade 123 (53 %) av de 231 befälhavare, som ej använt disciplinbot, likväl, att denna rätt var betydelsefull, medan 99 (43 %) ansåg den sakna betydelse. Omvänt, 233 befälhavare har förklarat rätten att ålägga disciplinbot vara betydelsefull, av dessa har 110 (47 %) ålagt disciplinbot under perioden, medan 123 (53 %) icke har använt rätten. Motsvarande siffror för de 130 far-

Tablå I

	Antalet besättningsmän	Antalet fall av disciplinbot	%
<i>Befälhavaren har ansett rätten att ålägga disciplinbot</i>			
betydelsefull	4 419	562	12,7
betydelselös	1 113	98	8,8

Tablå J

	Antal fartyg	Antal, där rätten ansågs betydelsefull	%
Tank- och malmtankfartyg över 5 000 ton	68	44	65
Kyl- och frysfartyg » 5 000 »	28	20	71
Övriga fartyg » 5 000 »	124	87	70
Fartyg i närtrafik	64	38	59
» » oceantrafik	302	206	68

tygsbefälhavare, som förklarat rätten betydelselös, var 31 (24 %) resp. 99 (76 %). Det råder, som synes, ett klart samband mellan befälhavarnas inställning till disciplinbotsinstitutet och deras utnyttjande av möjligheten att ålägga bot. Den s. k. Yules koefficient, som kan användas för att mäta dylika samband, är 0,48 (denna koefficient varierar mellan noll och ett).

Om man ställer antalet fall, där disciplinbot ålagts, i relation till sammanlagda besättningsstyrkan ombord på de fartyg, där denna bestraffning kommit till användning, får man följande. Se tablå I.

Skillnaden är statistiskt fullt säkerställd.

Slutligen må nämnas, att bland de 130 befälhavare, vilka enligt ovan förklarat rätten att ålägga disciplinbot betydelselös, har medtagits två, som förklarat, att denna rätt är olämplig.

2. Rätten att meddela avsked enligt 33 § SjmL ansågs betydelsefull av 367 (98 %) befälhavare och betydelselös av endast 6 (1,6 %).

3. Rätten att anlita polismyndighet enligt 52 § SjmL ansågs betydelsefull av 244

(67 %) av de 366 befälhavare, som besvarat denna fråga. Endast en befälhavare ansåg denna rätt olämplig. Som framgår av följande tablå, var skillnaderna mellan olika grupper relativt små och klart mindre än då det var fråga om uppfattningen om disciplinboten. Se tablå J.

Fördelningar efter storlek, besättningsstorlek och befälhavarens ålder visade endast oregelbundna variationer.

Även i fråga om denna rätt rådde ett klart samband mellan befälhavarnas uppfattning och användningen av rätten. Av de 27 befälhavare, som anlitat polismyndighet, ansåg 23 (85 %) denna rätt vara betydelsefull, medan motsvarande siffror för de 339, som icke begagnat sig av denna möjlighet, var 221, dvs. 65 %.

#### 4.4 Undersöknings- och bestraffningsnämndernas verksamhet

På kommitténs begäran har genom redareföreningen följande uppgifter om undersöknings- och bestraffningsnämnderna (UBN) införskaffats.

Tablå K

	Svenskar		Övriga skandinaver		Övriga utlänningar		Summa	
		%		%		%		%
Varning	28	26	3	7	7	10	38	17
Avstängning för viss tid	78	72	15	36	10	14	103	46
Uteslutning	2	2	24	57	56	75	82	37
Summa	108		42		73		223	
För treårsperioden 1965—1967 var motsvarande siffror:								
Varning	115	31	14	10	14	8	143	21
Avstängning för viss tid	250	67	45	32	26	14	321	46
Uteslutning	7	2	80	58	144	78	231	33
Summa	372		139		184		695	

Tablå L

	Svenskar	Övriga skandinaver	Övriga utlänningar
Varning	0,3 %	0,2 %	0,1 %
Avstängning för viss tid	0,7 %	0,6 %	0,2 %
Uteslutning	0,0 %	1,1 %	1,2 %

1. Från 16 rederier med sammanlagt 106 fartyg, som går i trafik mellan enbart utländska hamnar utan anlöpande av nordisk hamn, har uppgivits, att av 305 anställda, som misskött sig med disciplinbot och/eller avsked som följd, hade 240 anmälts till UBN, medan de övriga 65, dvs. 21 %, ej anmälts.

2. I fråga om UBN:s ingripanden med varning, avstängning för viss tid och uteslutning gäller för år 1967 följande. Se tablå K.

Skillnaderna i fråga om användningen av olika reaktionsåtgärder är mycket stora mellan de tre nationalitetsgrupperna. Det är tydligen mycket sällsynt, att en svensk sjöman utesluts; i ungefär två tredjedelar av fallen straffas han med avstängning för viss tid och i icke fullt en tredjedel av fallen med varning. För andra utlänningar än skandinaver är uteslutning dominerande, denna åtgärd tillgrips i mer än tre fjärdedelar av fallen. Skandinaverna intar en mellanställning. Man bör dock beakta vad som sägs nedan under punkt 3, detta kan nämligen ha betydelse därigenom att det minskar antalet bokförda varningar för utlänningarna.

Det torde vara av ett visst intresse att se, hur UBN:s åtgärder fördelar sig på svenskar och utlänningar. Med hjälp av tillgängliga uppgifter om antalet utlänningar i svenska handelsflottan kommer man till att bestraffningsåtgärder varje år vidtogs av UBN gentemot cirka 1,0 % av de anställda svenskarna, mot cirka 1,9 % av anställda övriga skandinaver och cirka 1,5 % av anställda utlänningar i övrigt. Skillnaden mellan svenskar å ena sidan och utlänningar å andra är fullt säkerställd. Hur siffrorna fördelar sig på de olika reaktionerna framgår av tablå L.

I fråga om varning och uteslutning skiljer sig svenskarna klart från utlänningarna, däremot går beträffande avstängning för viss tid skiljelinjen mellan skandinaverna och övriga utlänningar.

3. Det har visat sig, att UBN i vissa fall, då man med säkerhet vet, att vederbörande ej avser att återkomma för ny anställning ombord på svenskt fartyg, underlåtit att behandla ärendet mot misskötsam utlänning. Detta har man gjort för att icke till bristningsgränsen fylla de register, som förts och som funnits såväl hos konsulaten som hos sjömansförmedlingarna i utlandet och i Sverige. Det har dock i dessa fall alltid gällt misskötsamhet, som ej ansetts alltför allvarlig.

## Uppgifter om disciplinfall

till 1964 års sjömanslagskommitté

Fartygets namn: .....

Rederi: .....

Huvudsaklig fart\*: inre fart, stor kustfart, norrsjöfart, oceanfart;  
huvudsaklig trafik mellan utländska hamnar,  
huvudsaklig trafik mellan svenska och utländska hamnar, fartyget förhyrt till  
utlandet.

Fartygets typ\*: tankfartyg, malmtankfartyg, kyl- och frysfartyg, passagerarfartyg, annat fartyg.

Fartygets storlek i ton (bruttoregister ton): .....

Besättningens genomsnittliga antal: .....

Tid som redovisningen omfattar: .....  
(ifylles endast om redovisningen omfattar annan tid än 1/9 1965—1/9 1966).

1 Antalet fall när disciplinbot ålagts: .....  
(Varje avgörande räknas som ett fall oavsett antalet däri ingående förseelser. Har flera personer samtidigt ålagts disciplinbot räknas ett fall för varje person).

2 Antalet fall när varning utdelats: .....

3 Antalet fall när disciplinbot efterskänkts: .....

4 Antalet fall när den som å fartyget tidigare varnats eller ålagts disciplinbot,  
a tilldelats varning: .....  
b ålagts disciplinbot: .....

5 Antalet fall när a) mönstringsförrättare eller b) rådhusrätt  
(häradsrätt) enligt anteckning i skeppsdagboken meddelat beslut i överklagat disciplinärende: a) .....  
b) .....

6 Antalet fall när avsked enligt 33 § sjömanslagen förekommit  
a i samband med att disciplinbot ålagts: .....  
b utan sådant samband: .....



- 7 Antalet fall när polismyndighet jämlikt 52 § sjömanslagen anlitas: .....
- 8 För framtiden bedömer jag från ordnings- och disciplinsynpunkt
- A rätten att ålägga disciplinbot vara: a) betydelsefull  
b) utan väsentlig betydelse  
c) .....
- B rätten att meddela avsked enligt 33 § sjömanslagen vara: a) betydelsefull  
b) utan väsentlig betydelse  
c) .....
- 9 Jag bedömer rätten att anlita polismyndighet enligt 52 § sjömanslagen vara: a) betydelsefull  
b) utan väsentlig betydelse  
c) .....
- 10 Föreligger svårigheter att rekrytera lämpliga ledamöter till disciplinnämnden: .....
- .....
- Ytterligare synpunkter: .....
- .....
- .....

Underskrift

\*) Det tillämpliga understrykes.

Bilaga 5 Uppställning över fartyg och antalet ombordanställda, vilka fartyg går i sådan trafik att bestämmelserna i 27 § i förslaget om fri hemresa kan bli tillämpliga på sjömännen

Rederi	Fartyg	Antal man	Anm.
Esso Red. AB	Esso Stockholm	35	Går flera ggr pr år till europeisk hamn — Norge, England, kontinenten
Billners Red. AB	Agneta Billner	39	Har besökt Europa minst en gång pr år samt dessutom medelhavshamnar
	Gunilla Billner	41	
	Helfrid Billner	39	
Rederiet för	Libra	16	Går i europeisk kustfart
Ångf. AB Tirfing	Atland	34	Går regelbundet på Europa Europa 3 ggr pr år
	Axel Broström	35	
	Dan Broström	35	
	Hemland	38	
	Kungaland	37	
	Lappland	34	
	Nordland	33	
	Roland	39	
	Canadia	33	
	Sydland	33	
Uppland	33	Europa 5—6 ggr pr år	
AB Oceankompaniet	North Sea	34	Ej Europa
	Pacific Ocean	34	»
AB Svenska Orient Linien	Lake Eyre	34	»
AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet	Japan	36	Ej Europa
	Mandalay	32	»
	Kyoto	32	»
Rederiet för	Broholm	43	Ej Europa
»	Browind	43	»
Rederiet för	Columbialand	30	England 2 ggr per år
»	Finland	33	Canada—England—Finland
»	Floridaland	34	England 2 ggr per år
Ångbåts AB Ferm	Falster	31	Kontinenten 2 à 3 ggr pr år
	Forsvik	28	
Rederiet för	Fermland	30	England 2 à 3 ggr pr år
Red. AB Motortank	Danaland	39	Kontinenten 2 à 3 ggr pr år

Rederi	Fartyg	Antal man	Anm.
Red. AB Poseidon	Margareta Brodin	33	Europa 3 ggr årligen
	Ingrid Brodin	32	»
Red. AB Disa	Axeline Brodin	34	Europa 3 ggr årligen
	Disa	33	»
	Lisa Brodin	34	Ej Europa
	Eva Brodin	34	Europa ca 1 gång pr år
Oljekonsumenterna	Okland	34	Europa några ggr pr år
Red. AB Svenska Lloyd	Olivia	35	Europa några ggr pr år
Red. AB Dalen	Expectation	30	Europa max 1 gång per år
	Migolina	30	»
	Robert Kabelac	30	»
	Stove Vulcan	32	»
Red. AB Fraternitas	Aleppo	30	Europa max 1 gång per år
	Avenir	30	»
Red. AB Transatlantic	Cumulus	35	Ej Europa
	Goonawarra	35	»
	Kanangoora	32	»
	Parrakoola	35	»
	Stolt Bera	36	»
	Stratus	34	»
	Vanessa	34	Europa 6 ggr per år
A K Fernströms Red.	Birgitta Fernström	37	Besöker Sverige 1 gång, Europa flera gånger per år
	Elisabeth Fernström	36	»
	Emma Fernström	38	»
	Eric K Fernström	39	»
Red. AB Gylfe	4 fartyg, totalt	120	Besöker Europa några ggr per år
	5 » »	150	Besöker Sverige 1 gång, Europa några gånger pr år, bl. a. England och Finland
Red. AB Clipper	Scandia Clipper	40	Europa 1 à 2 ggr pr år
	Sovereign Clipper	44	»
	Orient Clipper	43	»
Hillerströms	Hasting	17	Europa flera ggr per år
	Andros	29	Ej Europa
	Delos	49	»
	Lemnos	29	»
	Samos	45	»
	Milos	31	»
	Tenos	45	»
Sveabolaget	Emanuel Högberg	36	Europa några ggr per år
	Capella	30	» flera » » »
	Farida	28	Ej Europa
	Floria	28	Europa 5 ggr pr år
	Frithiod	35	Europa flera ggr pr år
	Scanthiod	35	Ej Europa
	Stocksund	29	»
	Svensksund	29	»
Red. AB Fredrika	Dorothea	29	Ej Europa
	Gudmundrå	29	»
	Grundsonda	29	N. Amerika—Medelhavet, Portugal, Spanien
Rederiet för	Ragunda	27	N. Amerika—Medelhavet, Portugal, Spanien
	Artemis	37	Sverige 1 gång pr år, Europa varje resa

Rederi	Fartyg	Antal man	Anm.
Swedish Gulf Line	David Salman	32	Ej Europa
	Michael Salman	20	»
	Frances Salman	26	England flera ggr pr år
OT-rederierna	Lena	18	Utomeuropa—England
	Luna	18	Medelhavsart
	Otaru	18	Östersjön (ej Sverige) —Medelhavet
Red. AB Nordstjernen	Oceanus	32	Europa 6 ggr per år
	Star Altair	41	Ej Europa — <i>kinesiskt man- skap, svenskt befäl</i>
	Star Bellatrix	41	»
	Thai	41	»
Malmros Red. AB	Crystal Sea	35	Ej Europa
	Pearl Sea	35	»
	Lake Ontario	35	»
	White Ocean	34	»
	Frans Malmros	37	»
	Jacob Malmros	37	Europa 3 ggr pr år
	Malmöhus	40	» 5 à 6 ggr pr år
	Paul Endacott	41	Europa 8 à 10 ggr pr år
Rederiet för	Sinett	17	Medelhavsart
Rederiet för	Björn Ragne	33	Europa någon gång pr år
Red. AB Kungsoil	Palma	39	Europa några ggr pr år
Red. AB Monacus	Brita Onstad	38	»
	Holma	38	»
	Mimosa	37	»
	Nanny	38	»
Rederiet för	Mercia	30	Europa några ggr pr år
	Skeldervik	29	»
	Victoria	30	»
Red. AB Bifrost	Jarl R Trapp	31	Ej Europa
Grängesbergsbolaget	Louossa	33	USA—Narvik
	Nuolja	28	Narvik—kontinenten—Liberia
	Nikkala	28	»
	Vittangi	36	Kontinenten—Medelhavet, någon Sverigeresa
	Vistasvagge	36	Europafart, ngn gång Sverige
	Viris	36	»
	Vassijaure	34	Mexico—kontinenten
	Vasara	36	Narvik—Medelhavet
	Tarfala	35	Europa ngn gång pr år
	Torne	35	»
	Mertainen	36	Europafart
	Matarengi	36	Europa ngn gång pr år
	Raunala	54	Europa några ggr pr år
	Rautas	38	»
	Pajala	31	»
	Walleniusrederierna	Soya - Baltic	39
Soya - Atlantic		39	»
Carmen		36	Kontinenten—USA—Japan
Medea		36	»
Rigoletto		37	»
Tristan		29	Kontinenten—Canada ngn gång Sverige
Isolde		29	»
Aniara		15	Ej Europa
Oberon	15	»	
AB Gasmarin	Celsius	19	England—kontinenten

Rederi	Fartyg	Antal man	Anm.
Red. AB Nordic	Fahrenheit	13	England—kontinenten
	Nordia	27	Europa 1 gång pr år
Partrederiet för	Atomena	37	Europa 3 ggr pr år
	» Greta Thulin	33	» 3 » » »
	» Roslagen	34	» 3 » » »
Red. AB Volo	Dalhem	29	Medelhavet—Västafrika, ngn gång kontinenten
AB Transmarin	Claude	18	Kontinenten—Medelhavet
	Nicole	22	Europa ett par ggr pr år
	Marianne	21	Kontinenten—Medelhavet
	Wanja	29	»
	Inga	28	»
	Ursa	29	»
	Kerstin	29	Marocko—USA
Salénrederierna	Antilope	32	Europa 2 ggr pr år
	Arawak	32	»
	Ariel	32	»
	Argonaut	32	»
	Atlantide	31	»
	Cayman	30	»
	San Benito	30	»
	San Blas	30	»
	Antigua	34	»
	Atitlan	31	»
	Ballade	34	»
	Barcarolle	34	»
	Bolero	34	»
	Kratos	36	»
	San Bruno	30	»
	Anco Spring	39	»
	Hispaniola	30	»
	Björnö	31	Europafart
	Segerö	31	Holland—USA
	Sven Salén	40	Europa 5 ggr pr år
	Dagmar Salén	39	»
	Sea Spirit	34	»
	Sea Sapphire	39	»
	Sea Scout	39	»
	Sea Song	40	»
	Sea Spray	34	»
	Seven Seas	35	»
Seven Stars	34	»	
Sea Saga	40	»	
Sea Swallow	40	»	
Summa antal fartyg: 185 st.			
Summa antal man: 6 095 st.			

# Bilaga 6 Utkast till förslag till lag om bötesåläggande för sjöfolk<sup>1</sup>

## Förslag till Lag om bötesåläggande för sjöfolk

Härigenom förordnas som följer.

### 1 §

Denna lag äger tillämpning i fråga om brott, som förövats ombord på svenskt fartyg av någon som var där anställd eller eljest i tjänsten av befälhavaren eller någon som tillhörde besättningen på sådant fartyg.

### 2 §

Fråga om ansvar för brott, som hör under allmänt åtal, får under de villkor som föreskrives i denna lag upptagas av åklagare genom att den misstänkte i bötesåläggande ålägges det straff åklagaren finner brottet förskylla. Sådant åläggande träder i stället för strafföreläggande eller åtal och dom.

### 3 §

Bötesåläggande får meddelas endast om saken finnes tillfredsställande utredd och det kan antagas saken i annat fall icke skulle bliva rättsligt prövad inom skälig tid.

Bötesåläggande får meddelas endast om brottet finnes kunna sonas med böter, dock icke normerade böter, och finnes förskylla högst femtio dagsböter eller, jämte annat brott, högst sextio dagsböter som gemensamt straff.

Är brott förenat med egendoms förverkande eller annan sådan särskild rättsverkan, skall också denna åläggas den misstänkte samtidigt med straffet.

### 4 §

Bötesåläggande får icke meddelas, om förutsättningar för allmänt åtal icke föreligger, om i bötesåläggandet ej upptages alla brott av den misstänkte, vilka enligt åklagarens vetenskap föreligger till bedömning, om målsägande förklarar, att han ämnar föra talan om enskilt anspråk i anledning av brottet, eller begärt, att åtal skall väckas.

<sup>1</sup> Av kommittén utarbetade specialmotiv till författningsutkastet har inte medtagits i betänkandet

## 5 §

Bötesåläggande avfattas skriftligen och undertecknas av åklagaren eller bestyrkes på annat sätt.

Bötesåläggandet skall innehålla uppgift om

1. den misstänkte,
2. brottet med angivande av tid och plats för dess begående, de övriga omständigheter som fordras för att känneteckna det samt det eller de lagrum som är tillämpliga,
3. det straff och den särskilda rättsverkan som ålägges den misstänkte,
4. de omständigheter som föranleder antagandet, att saken icke skulle bli i vanlig ordning rättsligt prövad inom skäligen tid och
5. vad den misstänkte har att iakttaga enligt 8 §, om han är missnöjd med bötesåläggandet.

## 6 §

Bötesåläggandet skall utan dröjsmål delges den misstänkte på sätt om stämning i brottmål är stadgat.

Delgivning av bötesåläggandet sker genom åklagarens försorg. Tjänstgör den misstänkte på fartyg verkställs delgivningen genom att handlingen överlämnas till honom av befälhavaren på fartyget. Ett exemplar av bötesåläggandet skall också tillställas befälhavaren.

## 7 §

Sedan delgivning av beslutet om bötesåläggande skett med den åläggandet avser, får beslutet verkställas utan hinder av att det icke vunnit laga kraft. Befälhavaren svarar för att ålagt bötesbelopp uttages i avlöning, som inestår för den ombordanställda med de inskränkningar som gäller i fråga om införsel i gäldenärs avlöning för tjänst eller annan arbetsanställning. Om indrivning och redovisning av böterna gäller i övrigt vad som är stadgat om böter, som ålagts av domstol.

## 8 §

Är den som ålagts böter missnöjd härmed, äger han, inom tre månader från det han delgavs åläggandet, begära prövning av beslutet vid domstol, som ägt upptaga åtal för brottet. Om besvär, som nu sagts, äger i övrigt bestämmelserna i rättegångsbalken 52 kap. 2, 3 och 5-12 §§ motsvarande tillämpning. Bestämmelser som avser hovrätt gäller därvid i stället underrätten. Vid avgörandet skall underrätt bestå av en lagfaren domare och nämnd.

Rätten äger, när skäl är därtill, förordna, att till dess annorlunda föreskrives, vidare åtgärd för verkställighet av bötesåläggandet icke får äga rum.

Finner rätten att bötesåläggande icke bort meddelas, skall åläggandet undanröjas och förordnas om återbetalning av bötesbelopp som uttagits. I annat fall skall rätten fastställa bötesåläggandet. Finner rätten att bötesåläggandet bort gälla lägre belopp, äger rätten, i samband med att bötesåläggandet fastställs, nedsätta beloppet och förordna om återbetalning av vad som uttagits för mycket. Rätten äger också förordna att åläggande som avser flera brott, skall gälla enbart något eller några av dessa. Rätten äger även förordna om gottgörelse för egendom som oriktigt förverkats.

## 9 §

Om fullföljd av talan mot underrätts beslut i anledning av besvär över bötesåläggande äger bestämmelserna i rättegångsbalken 49 och 52 kap. motsvarande tillämpning.

Mot hovrätts beslut får talan icke föras.

#### 10 §

Har bötesåläggande undanröjts får nytt bötesåläggande icke meddelas för samma brott. Åtal för brottet får väckas endast efter medgivande av riksåklagaren.

#### 11 §

Bötesåläggande gäller, sedan den i 8 § första stycket föreskrivna tiden gått till ända utan att prövning av beslutet begärts eller sedan beslutet efter prövning blivit fastställt, som dom, vilken vunnit laga kraft.

#### 12 §

Innehåller bötesåläggande föreskrift om egendoms förverkande, skall befälhavaren på fartyget omhändertaga egendomen och väl vårda den till dess den kan överlämnas till vederbörande svenska myndighet.

Är förverkad egendom underkastad förskämning eller snar förstörelse eller är dess värde ringa, får den försäljas eller, om tillfälle saknas därtill, bevisligen förstöras.

#### 13 §

I skeppsdagboken skall anteckning ske om delgivning enligt 6 §, om uttagande av bötesbelopp enligt 7 § och om försäljning eller förstörelse av förverkad egendom enligt 12 § andra stycket.

#### 14 §

Konungen äger meddela närmare bestämmelser om tillämpningen av denna lag.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_



## Bilaga 7 Överenskommelse om vissa lagreglers överflyttande till avtal

Kommitténs förslag innebär att vissa av nuvarande sjömanslags bestämmelser slopas. Av dessa kan nämnas regler om lön, uppsägningstid, ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande, arbetslöshetsersättning, skadestånd vid vissa fall av avsked och rätt till ledighet i hamn. Skälen till dessa åtgärder redovisas i betänkandet, se särskilt under avdelning 4.4 och under 9.

Med hänsyn till den betydelse som flertalet av dessa bestämmelser hittills haft, vill kommittén inte föreslå att de slopas, innan garantier skapats för att bestämmelser av motsvarande slag förs in i kollektivavtalen.

Med anledning härav har under lagstiftningsarbetet förhandlingar förts mellan Sveriges redareförening och Rederiföreningen för mindre fartyg, å ena, samt Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet, å andra sidan, om att i huvudavtalen mellan parterna föra in detaljregler från gällande lag.

Parterna har träffat den överenskommelse som intagits nedan och som skall gälla från den dag ny sjömanslag träder i kraft.

Överenskommelsen är i princip ej avsedd att innebära materiell ändring av gällande bestämmelser utan endast en teknisk överföring av lagreglerna till avtalen. I några fall innebär dock överenskommelsen avvikelser från det som hittills gällt.

I överenskommelsen intas vidare avtal om

sådan förlängning av kvalifikationstid för fri hemresa varom stadgas i 27 § andra stycket i förslaget samt avtal om rätt för den som enligt nämnda paragraf är berättigad till fri hemresa att ta ut intjänad ledighet. Härutöver innehåller överenskommelsen vissa förpliktelser för redare, som utlämnar arbetsuppgifter ombord på entreprenad till annan arbetsgivare.

Den träffade överenskommelsen har följande innehåll. (Där ej annat utsägs avser den överenskomna texten vad som skall intas i sjöfolksförbundets avtal för däck- och maskinpersonal. Övriga under de olika punkterna angivna avtal skall kompletteras med motsvarande stadganden sedan innehållet avpassats efter de särskilda avtalen.)

### 1. När lönen skall börja utgå och upphöra

18 § första stycket och andra stycket första meningen SjmL.

Överenskommen text att införas i § 1 i avtalen utom befälhavareavtalet:

Lön utgår fr. o. m. den dag vederbörande tillträtt sin anställning i rederiet. Har han dessförinnan på rederiets begäran överlämnat sjöfartsbok eller andra sedvanliga handlingar eller har han måst resa från anställningsorten för att kunna tillträda sin anställning, utgår dock lönen fr. o. m. den dag handlingarna överlämnats eller resan anträdades. Lönen löper t. o. m. den dag vederbörande slutar sin anställning i rederiet.

Härjämte har överenskommit att i de Råd och Anvisningar i anslutning till kollektivavtalen för de ombordanställda som utarbetats av redareföreningen i samråd med övriga organisationer inta föreskrift om vad som i detta hänseende skall gälla för obehörigt befäl.

## 2. Utbetalning av lön

19 § första och andra styckena SjmL.

Överenskommen text att införas i § 1 i avtalen utom befälhavareavtalet:

Anställd kan icke fordra utbetalning av lön annat än när det fartyg, varå han tjänstgör, ligger i hamn och ej oftare än var sjunde dag i samma land. Lönen skall betalas kontant, såvida den anställda icke begär anvisning på redaren. Betalning kan fordras i ortens myntslag efter den kurs som bankinrättning på platsen betalar för det mynt, vari lönen är bestämd. Skyldighet föreligger att på anfordran visa vad som betalats för ifrågavarande myntslag genom att förete avräkningsnota e. d. handling.

## 3. Inbesparad lön

23 § SjmL.

Överenskommen text att införas i § 9 i styrmansavtalet, § 15 i maskinbefälsavtalet och § 11 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Minkas däck- respektive maskinmanskapsantalet, skall därigenom inbesparad lön för den tid fartyget är till sjöss fördelas mellan de kvarvarande i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas härför. Detta skall gälla endast i den mån som de ej åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

§ 13 a ekonomiföreståndare- och kökspersonalavtalen:

Minkas ekonomipersonalen, skall därigenom inbesparad lön fördelas mellan de kvarvarande i förhållande till det ökade arbete envar fått vidkännas härför. Detta skall gälla endast i den mån som de ej åtnjutit ersättning härför såsom för övertidsarbete enligt vad därom är särskilt föreskrivet.

## 4. Lön vid uppsägning på grund av väsentligt ändrad resa

37 § SjmL.

Överenskommen text att införas i § 6 i befälhavareavtalet, § 10 i styrmans- och eko-

nomiföreståndareavtalen, § 16 i maskinbefälsavtalet, § 11 i telegrafist- och kökspersonalavtalen och § 14 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Anställd, som frånträder sin anställning hos rederiet på grund av förhållande som sägs i 10 § sjömanslagen (förslaget, väsentligt ändrad resa), är berättigad till lön för en månad. Om fri resa stadgas i 29 § sjömanslagen (förslaget).

## 5. Lön vid uppsägning på grund av att fartyget ej är sjövärdigt

38 § SjmL.

Överenskommen text att införas i de under 4. nämnda avtalsparagraferna:

Anställd, som frånträder sin anställning hos rederiet på grund av förhållande som sägs i 11 § sjömanslagen (förslaget, ej sjövärdigt fartyg), är berättigad till lön för två månader. Om fri resa stadgas i 29 § sjömanslagen (förslaget).

## 6. Lön och fri hemresa vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande

6 § andra stycket och 41 § andra och tredje styckena SjmL.

Överenskommen text att införas i § 3 i däck- och maskinpersonalavtalet och § 4 i övriga avtal:

Går det fartyg på vilket anställd har befattning förlorat till följd av sjöolycka eller förklaras det efter sjöolycka icke vara istandsättligt och kan den anställda icke beredas anställning, som faller inom det tidigare anställningsavtalets ram, inom rederiet (rederikoncernen), och måste uppsägning ske, skall därvid iakttagas uppsägningstid enligt vad därom är avtalat (... enligt § 14 mom. 00). Är den anställda arbetslös vid uppsägningstidens utgång, har han rätt till lön för tid han av sådan anledning är utan anställning, dock högst för två månader. Från tvåmånaderslönen skall avdragas den lön han erhållit under uppsägningstiden.

Den anställda äger också rätt till fri hemresa med underhåll till sin hemort och lön under resan i den mån sådan ej utgår enligt vad som stadgas i första stycket i detta moment. Resan skall anordnas på sätt som anges i 30 § sjömanslagen (förslaget).

## 7. Lön vid dödsfall

24 § första stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i § 1 i avtalen:

Avlider anställd, utgår lönen till och med dödsdagen. Förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden då olyckan inträffade eller måste antagas senast ha inträffat, skall vid beräkning av lönen så anses som om den anställdes död inträffat vid utgången av den tid som med sådant fartyg å sådan årtid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, där fartyget sist avhördes, till bestämmelseorten.

#### 8. Lön till sjömans efterlevande

24 § andra stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i § 10 i befälhavareavtalet, § 16 i styrmansavtalet, § 20 i maskinbefälsavtalet, § 17 i telegrafist-, ekonomiföreståndare- och kökspersonalavtalen samt § 19 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Om anställd, som avlidit under anställningen eller under tid, då han var berättigad till lön under sjukdom eller skada som inträffat i samband med tjänsten, efterlämnar hustru eller barn under 16 år, skall till dessa efterlevande utgå ett belopp motsvarande den anställdes lön för en månad.

#### 9. Ej lön till anställd, som avhåller sig från arbete

18 § tredje stycket första meningen SjmL.

Parterna är ense om att motsvarighet inte behöver tas in i avtalen.

#### 10. Lön efter skiljande från anställningen av skäl som sägs i 18 § sjömanslagen (förslaget)

18 § fjärde stycket och 33 § tredje stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i § 1 i avtalen utom befälhavareavtalet:

Har anställd skilts från anställningen på grund av förhållande som sägs i 18 § sjömanslagen (förslaget), är han icke berättigad till lön för längre tid än han tjänstgjort.

Är skiljandet från anställningen föranlett av att han ej finner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måst antagas i hans ställe, är han dock, om han var utan skuld, berättigad till sjuklön enligt § 19 i detta avtal.

#### 11. Förskottslön

25 § SjmL.

Parterna är ense om att motsvarighet inte behöver tas in i avtalen.

#### 12. Ersättning vid förlust av egendom vid fartygets förlisning

42 § SjmL.

Parterna är ense om att f. n. inte vidta ändringar i kollektivavtalen. Tills vidare skall reglerna i 42 § 1952 års SjmL och i kungörelsen den 5 juni 1953 (SFS nr 322) gälla tillsammans med de ersättningsregler i denna fråga som upptas i gällande kollektivavtal. Frågan om utformningen av nya regler i kollektivavtalen skall tas upp vid nästkommande avtalsrörelse.

Skulle ny sjömanslag träda i kraft och nuvarande författningsbestämmelser i samband därmed upphöra utan att ny kollektivavtalsöverenskommelse träffats om ändrade ersättningsregler, är parterna ense om, att nuvarande regler i 1952 års SjmL, kungörelsen och 1969 års kollektivavtal alltså skall tillämpas.

#### 13. Skadestånd vid avsked m. m.

34 § SjmL.

Överenskommen text att införas i § 6 i befälhavareavtalet, § 10 i styrmans- och ekonomiföreståndareavtalen, § 16 i maskinbefälsavtalet, § 11 i telegrafist- och kökspersonalavtalen och § 14 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Bringas anställdes anställningsavtal till upphörande i strid mot bestämmelserna i denna paragraf och grundas detta icke på sådant förfarande från den anställdes sida som berättigar redaren att omedelbart häva avtalet, skall skadestånd utgå till den anställda med belopp motsvarande lön för två månader jämte fri resa med underhåll till den i denna paragraf bestämda orten för anställningens frånträdande eller till hemorten efter den anställdes val.

Är den anställda berättigad till uppsägningstid, som överstiger två månader, skall skadeståndet motsvara lön under hela denna uppsägningstid jämte fri resa med underhåll.

Enligt befälhavareavtalet skall gälla att skadeståndet lägst skall motsvara lön för tre månader jämte fri resa med underhåll. Förhöjning av skadeståndsbeloppet kan ske i enlighet med andra stycket i den överenskomna texten, om uppsägningstiden överstiger tre månader.

#### 14. Uppsägning på grund av misshandel ombord

39 § SjmL.

Överenskommen text att införas i § 14 i däck- och maskinpersonalavtalet och § 11 i kökspersonalavtalet:

Visar anställd att han misshandlats ombord utan att erhålla påkallat skydd, äger han rätt att i första hamn som fartyget anlöper bli fri från anställningsavtalet. Han har därjämte rätt till skadestånd och fri resa med underhåll enligt vad som stadgas i § 14 (punkt 13).

#### 15. Skadestånd vid uppsägning på grund av fartygets försäljning

40 § första stycket SjmL.

Parterna är ense om att särskild bestämmelse beträffande denna grund för anställningsavtalets upphörande inte fordras i avtalen. Sker uppsägning i samband med fartygsförsäljning, skall avtalets regler om tid och ort för frånträdan iakttagas. Sker uppsägning i strid häremot, skall skadestånd utgå som vid annat kontraktsbrott (jämför punkt 13).

#### 16. Uppsägningstid

2 § SjmL.

Överenskommen text att införas i § 6 i befälhavareavtalet:

För befälhavare gäller en uppsägningstid av 3 månader med lämnande av anställningen i svensk hamn. För befälhavare, som tjänstgjort minst 10 år i följd i samma rederi eller rederi med samme redare (rederikoncern), utgör uppsägningstiden från redarens sida 5 månader.

#### 17. Avsked vid oduglighet m. m.

5 § SjmL.

Parterna är ense om att motsvarighet inte behöver tas in i befälhavareavtalet.

#### 18. Halv fridag

51 § tredje stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i § 14 i styrmansavtalet, § 18 i maskinbefälsavtalet, § 15 i telegrafist-, ekonomiföreståndare- och kökspersonalavtalen samt § 17 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Till anställd, som tjänstgör som dagman, utgår en fridag per månad. Därutöver skall

anställd, varom här är fråga, efter 6 månaders fortlöpande anställning i samma rederi eller rederi med samme redare (rederikoncern) tillerkännas ytterligare en halv fridag per månad.

Beträffande befälsavtalen skall »ytterligare en halv fridag» ersättas med »ytterligare en fridag».

Dessutom har överenskommit att ifrågasvarande paragrafer i de olika avtalen skall omarbetas så, att samtliga hänvisningar till den i 51 § tredje stycket SjmL nämnda halva fridagen utgår och att denna fridagsregel inarbetas i avtalstexten på lämpligt sätt.

#### 19. Förläggning av den s. k. halva fridagen och möjlighet till båtförbindelse med land

51 § tredje–femte styckena SjmL.

Överenskommen text att införas i de under 18. nämnda avtalsparagraferna:

Under fartygets uppehåll i hamn eller eljest på säker ankarplats skall anställd på där om gjord framställning beredas tillfälle att för egna angelägenheters ordnande en gång i månaden under dag, då affärs- och expeditionslokaler hålls öppna, uttaga minst 4 timmar av den i mom. 1 och 2 nämnda vederlagsledigheten (halv fridag) under tiden efter klockan 12.00 eller under annan tid, varom överenskommelse träffats. Sådan ledighet får icke vägras den anställde i annat fall än då det är uppenbart att fartygets avgång därigenom försenas. För att anställd skall kunna utnyttja sin rätt att under fritid vistas i land skall då så erfordras båtförbindelse utan kostnad anordnas för den anställde. Detta skall icke gälla om ordnandet av båtförbindelse är förbundet med orimliga kostnader eller att i övrigt sådana omständigheter föreligger som omöjliggör båtförbindelse. – Det åligger anställd, som blivit hindrad att i rätt tid komma ombord, att snarast möjligt underrätta fartygsledningen, rederirepresentant eller konsulat.

Vad gäller ekonomiföreståndareavtalet överenskommes ytterligare att hänvisningen i § 15 mom. 2 till den halva fridag som nämns i 51 § tredje stycket SjmL skall strykas.

#### 20. Förlängning av kvalifikationstid för rätt till fri hemresa

Ej motsvarighet i SjmL.

Överenskommen text att införas i § 9 i

befälhavareavtalet, § 15 i styrmansavtalet, § 19 i maskinbefälsavtalet, § 16 i telegrafist-, ekonomiföreståndare- och kökspersonalavtalen samt § 18 i däck- och maskinpersonalavtalet:

Anställd, som tjänstgör i fartyg sysselsatt i linjetrafik på svenska hamnar och som skall beredas fri hemresa jämlikt 27 § sjömanslagen (förslaget), är skyldig att kvarstanna i sin befattning ombord upp till 3 månader, om fartyget inom denna tid beräknas anlända till hamn, varifrån hemresan kan ordnas till avsevärt mindre kostnad.

21. *Rätt att utta ledighet för den som är berättigad till fri hemresa enligt 27 § sjömanslagen (förslaget)*

Ej motsvarighet i SjmL.

Överenskommen text att införas i avtalen:

Den som är berättigad till fri hemresa enligt 27 § sjömanslagen (förslaget) skall äga rätt att uttaga ledighet i anslutning till resa (fridag, vederlag, semester). Om kvalifikationsåret för semester icke gått till ända skall rätten avse intjänad semestertid.

22. *Underrättelse vid sjukdom*

27 § fjärde stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i avtalen:

På begäran av sjuk eller skadad sjöman skall hans närmaste anhöriga underrättas.

23. *Samråd m. m. vid antagande av personal*

9 § andra stycket SjmL.

Överenskommen text att införas i avtalen:

§ 6 befälhavareavtalet

Vid antagandet av maskinpersonalen skall befälhavaren såvitt möjligt inhämta förslag från maskinchefen. Han bör samråda med överstyrmannen vid antagandet av däckspersonalen och med ekonomiföreståndaren (kockstuernten) vid antagandet av denne underställd personal.

§ 15 maskinbefälsavtalet

Vid antagandet av maskinpersonal skall såvitt möjligt inhämtas förslag från maskinchefen.

§ 9 styrmansavtalet

Överstyrmannen äger begära samråd med befälhavaren, då det gäller antagandet av däckspersonalen.

§ 13 a ekonomiföreståndareavtalet

Ekonomiföreståndaren äger begära samråd med befälhavaren, då det gäller antagandet av ekonomipersonalen.

§ 13 a kökspersonalavtalet

Kockstuernten äger begära samråd med befälhavaren, då det gäller antagandet av ekonomipersonalen.

24. *Avgörande av tvist genom mönstringsförrättare*

43 § SjmL.

Parterna är ense om att motsvarighet inte behöver tas in i avtalen under förutsättning att förslag till ändring av stadgandet i 51 § förordningen angående beskickningar och konsulat (1928: 49) framläggs i betänkandet (se särskilt författningsförslag och 9.10).

25. *Övertagande av kosthåll*

58 § tredje stycket SjmL.

Parterna är ense om att motsvarighet inte behöver tas in i avtalen f. n. Frågan skall tas upp till förhandlingar, om det visar sig att förbudet ej iakttas i framtiden.

26. *Reglerna om rederianställning och uppsägning i §§ 13 och 14 i däck- och maskinpersonalavtalet samt §§ 10 och 11 i kökspersonalavtalet*

Överenskommen text att införas i dessa avtal:

§ 13 resp. § 10

*Mom. 7* Beträffande rederianställd personal skall beaktas, att vederbörande tillförsäkras minst de förmåner som tillkommer fartygsanställd personal enligt § 14 resp. § 11 mom. 6, 7, 8, 9, 11 och 12.

*Mom. 8* Beträffande anställningens frånträdande skall gälla, att avtalet, efter uppsägning från någondera sidan, icke får frånträdas på annan ort än i hamn, som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort, eller på orten där han ingick anställningsavtalet.

Om sjömannen uppsagt anställningsavtalet, skall vad nu sagts gälla endast när sjömannen har befattning på fartyg och under väntetid.

§ 14 resp. § 11

*Mom. 1* Med fartygsanställd personal avses personal, som är anställd av redaren för tjänstgöring på bestämt fartyg.

*Mom. 2* För sådan personal gäller en ömsidig uppsägningstid av 7 dagar.

*Mom. 3* Anställningsavtalet för fartygsanställd personal, som – vid den tidpunkt då avtalet träffas – är bosatt i Sverige och tjänstgör på fartyg i trafik på svenska hamnar, kan bringas till upphörande endast å tid, då fartyget befinner sig i svensk hamn.

*Mom. 4* Vid ingående av anställningsavtal för annan fartygsanställd personal än den som avses i mom. 3 ovan, kan mellan den anställde och rederiet överenskommas, att avtalet kan bringas till upphörande i »Svensk hamn», »Europeisk hamn», »Nordeuropeisk hamn» eller »I hamn där myndigheterna tillåter».

*Mom. 5* För fartygsanställd personal skall beträffande rätt att under uppsägningstid kvarstanna i tjänstgöring på fartyg tillämpas vad som hittills gällt enligt reglerna i § 14 i däck- och maskinpersonalavtalet resp. § 11 i kökspersonalavtalet samt cirkulär nr 30/1963 från redareföreningen.

*Mom. 6* Se punkt 10 ovan angående lön efter skiljande från anställningen av skäl som sägs i 18 § sjömanslagen (förslaget).

*Mom. 7* Se punkt 4 ovan angående lön vid uppsägning på grund av väsentligt ändrad resa.

*Mom. 8* Se punkt 5 ovan angående lön vid uppsägning på grund av att fartyget ej är sjövärdigt.

*Mom. 9* Se punkt 15 ovan angående skadestånd vid uppsägning på grund av fartygs försäljning.

*Mom. 10* Bestämmelserna i mom. 2, 3, 4 och 5 gäller ej i det fall den anställde blivit skild från sin anställning ombord på grund av förhållanden som sägs i 18 § sjömanslagen (förslaget).

*Mom. 11* Se punkt 13 ovan angående skadestånd vid avsked m. m.

*Mom. 12* Vid tjänstens frånträdande må icke påfordras, att vederbörande skall lämna fartyget på plats, som saknar regelbunden kommunikation med mindre rederiet bekostar resan till närmaste plats, där sådan kommunikation finns.

*Mom. 13* Lämnar fartygsanställd sjöman fartyget på grund av sjukdom eller skada som sägs i 17 § första stycket sjömanslagen (för-

slaget) utan att samtidigt anställningen upphör och uppsäger rederiet därefter anställningsavtalet innan sjömannen återinträtt i tjänstgöring på fartyget, skall sjömannen äga rätt till fri resa enligt 28 § sjömanslagen (förslaget).

Vid uppsägning enligt detta moment skall vad som sägs i mom. 5 icke gälla.

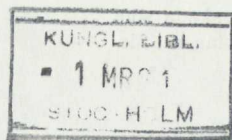
## 27. Entreprenöranställda

Överenskommen text att införas i avtalet utom befälhavareavtalet:

Rederi är skyldigt att, innan arbetsuppgifter inom däck- och maskinavdelningarna utlämnas på entreprenad, försäkra sig om att det för den personal, som erfordras för ifrågavarande arbetsuppgifter, och för vilken sjöfolksförbundet har förhandlingsrätt, föreligger giltigt kollektivavtal mellan förbundet och den entreprenör till vilken arbetsuppgifterna i fråga avses skola utlämnas.

## Förkortningar

- AD** = arbetsdomstolen eller  
arbetsdomstolens domar
- BrB** = brottsbalken
- ILO** = internationella arbetstagarorgani-  
sationen i Genève
- LO** = landsorganisationen i Sverige
- 1LU** = första laguskottets utlåtande
- 2LU** = andra laguskottets utlåtande
- NJA** = Nytt juridiskt arkiv. Avd. I
- prop.** = proposition
- RB** = rättegångsbalken
- rskr** = riksdagens skrivelse
- SAF** = Svenska Arbetstagarförbundet
- SFS** = Svensk författningssamling
- SOU** = Statens offentliga utredningar
- SjmL** = 1952 års sjömanslag, om ej annat  
anges
- Sjöl** = 1891 års sjölag







# Statens offentliga utredningar 1971

## Systematisk förteckning

---

### **Justitiedepartementet**

Post- och Inrikes Tidningar. [2]

### **Kommunikationsdepartementet**

Ny sjömanslag. [6]

### **Finansdepartementet**

SOU 70. Handbok för det officiella utredningstrycket. [1]  
1970 års långtidsutredning. 1. Svensk industri under 70-  
talet med utblick mot 80-talet. Bilaga 2. [5]

### **Jordbruksdepartementet**

Veterinärdistriktsindelningen, m.m. [3]

### **Civildepartementet**

Kommunala val. [4]

