

Nr 40

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till sjömanslag, m. m.; given Stockholms slott den 2 mars 1973.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

GUSTAF ADOLF

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom propositionen läggs fram förslag till ny sjömanslag och till vissa följdändringar i annan lagstiftning.

Förslaget innehåller regler om bl. a. sjömans anställningsförhållanden, sociala grundskydd och arbetet ombord på fartyget. Däremot tas inte med i förslaget nuvarande lagregler om arbetsledningen och den disciplinära bestraffningsrätten. Vidare slopas ett stort antal detaljregler. En del av dessa, bl. a. reglerna om lönen, avser arbetsmarknadsparterna inom sjöfartsnäringen att i stället föra in i kollektivavtalen.

I viktiga avseenden jämställs i förslaget sjömannens arbetsrättsliga ställning med den som gäller inom arbetsmarknaden till lands. Detta sker bl. a. genom att presumtionen för anställning på visst fartyg slopas och s. k. rederianställning anges som den normala anställningsformen. I linje härmed anses sjömannens anställning omfatta inte bara tjänstgöringstid på fartyget utan också tid när han befinner sig i land, t. ex. för semester eller när han väntar på att ånyo tillträda befattning ombord. För sådan väntetid gäller huvuddelen av förslagets sociala förmåner.

I socialt hänseende innehåller förslaget flera förbättringar för arbetstagarna. Bl. a. förbättras möjligheten till fri hemresa efter viss tids ombordanställning genom att kvalifikationstiden sänks från aderton månader till nio. Förslaget ger vidare sjöman rätt att vid arbetskonflikt lägga ned arbetet, om fartyget ligger i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn. Är han påmönstrad på fartyget, behöver han inte — i enlighet med nuvarande praxis — säga upp sitt avtal och avvakta uppsägningstidens utgång, innan han kan delta i stridsåtgärd.

En nyhet i förslaget är att sjömanslagen blir tillämplig även på andra arbetstagare på fartyg än dem som redaren anställt, dvs. även på s. k. entreprenöranställda främst inom intendenturavdelningen.

Förslaget gäller i princip också för arbetstagare i offentlig tjänst men för dessa görs vissa inskränkningar i tillämpligheten. Det beror på att för dessa arbetstagare finns annan lagstiftning som behandlar frågor vilka tas upp i förslaget till sjömanslag.

Förslaget öppnar möjlighet för Kungl. Maj:t eller den myndighet Kungl. Maj:t bestämmer att medge undantag helt eller delvis från lagens tillämplighet. Det kan gälla fall när fartygets drift i sin helhet eller till viss del är uthyrd till utlänning. En förutsättning för sådant medgivande är att fartygets redare eller ägare visar att arbetstagarna på fartyget i rimlig utsträckning kommer att tillförsäkras motsvarande skydd som det svensk lagstiftning och svenska kollektivavtal ger. I förslaget tas också upp en regel som bemyndigar Kungl. Maj:t att förordna att sjömanslagen helt eller delvis skall gälla också sjöman på utländskt fartyg. Här avses t. ex. av svensk redare hyrt fartyg, som bemannas med svenskt sjöfolk och som sätts in i regelbunden trafik på svenska hamnar.

Den nya lagstiftningen är avsedd att träda i kraft den 1 juli 1973.

1 Förslag till

Sjömanslag

Härigenom förordnas som följer.

Inledande bestämmelser

1 § Denna lag gäller arbetstagare, som är anställd för fartygsarbete på svenskt fartyg och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget.

I fråga om arbetstagare, som utför fartygsarbete på svenskt fartyg men ej har befattning ombord, äger 24, 26, 27, 36 §§, 37 § första och andra styckena, 41 §, 42 § första och andra styckena, 44, 45 §§, 47 § första stycket, 48, 51, 53—55, 59, 60, 65, 67—70 §§, 72 § andra stycket och 74—76 §§ motsvarande tillämpning.

I andra stycket angivna bestämmelser gäller även den som medtages ombord på svenskt fartyg enligt 346 § sjölagen (1891 nr 35 s. 1).

2 § Bestämmelserna i 4, 6, 7, 15—28, 29, 34, 35 §§, 36 § första och tredje styckena, 43, 55, 56 §§, 62 § tredje stycket, 64 § och 72 § första stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken statstjänstemannalagen (1965: 274) är tillämplig, och ej heller arbetstagare, som är anställd av kommun.

Bestämmelserna i 38—40, 47, 48, 70 §§ och 72 § andra stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken statstjänstemannalagen är tillämplig. Bestämmelsen i 48 § gäller ej heller i fråga om arbetstagare för vilken kommunaltjänstemannalagen (1965: 275) är tillämplig.

3 § I denna lag avses med

fartygsarbete: sådant arbete för fartygets räkning som utföres ombord på fartyget eller på annat ställe av arbetstagare som följer med fartyget,

befattning på fartyg: sådan befattning ombord som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål,

sjöman: sådan arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har befattning på fartyget,

väntetid: sådan del av anställningstiden under vilken sjömannen ej har befattning på fartyg men utför arbete för arbetsgivarens räkning eller står till dennes förfogande för att utföra arbete eller i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för över-tidsarbete.

Anställningsavtal

4 § Arbetsgivaren skall sörja för att anställningsavtal med sjöman om fartygsarbete upprättas skriftligt.

5 § Är sjöman anställd för bestämd tid och utgår tiden medan fartyget befinner sig till sjöss, gäller anställningsavtalet till fartygets ankomst till hamn. Avtalet upphör dock ej i utländsk hamn, som fartyget anlöper

enbart för bunkring, landsättning av sjuk eller skadad person eller för kortvarigt besök av hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

6 § Har överenskommelse ej träffats om var anställningsavtalet skall frånträdas efter uppsägning, får avtalet frånträdas endast i hamn, som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort, eller på orten där han ingick anställningsavtalet.

Säger sjömannen upp anställningsavtalet, gäller första stycket endast frånträdan under tid när sjömannen har befattning på fartyg eller under väntetid.

7 § Sjöman, som har varit anställd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg under nio månader, har rätt att bli fri från anställningen efter gällande uppsägningstid, även om annat följer av avtalet. Har sjömannen befattning på fartyg, får han dock frånträda avtalet först när fartyget anlöpt hamn för lossning, lastning eller uppläggning.

Första stycket gäller ej, om sjömannen skriftligen samtycker till att avtalet förlänges. Sådant samtycke får ej lämnas tidigare än en månad före utgången av tid som avses i första stycket. Det får ej heller avse längre tid än nio månader.

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 bli fri från anställningen, om duglig man kan sättas i hans ställe utan ökad utgift för arbetsgivaren.

Första stycket gäller även när sådan omständighet inträffar som gör det till en välfärdsfråga för sjömannen att bli fri från anställningen. Villkoret att arbetsgivaren ej får orsakas ökad utgift skall jämkas, om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och övriga förhållanden.

9 § Föreligger fara för att fartyg skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller ökar faran härför väsentligt har sjöman, som har befattning på fartyget eller av arbetsgivaren anvisats arbete där eller ålagts att följa med detta, rätt att bli fri från anställningen, om sjömannen ej har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.

Första stycket gäller även när allmänfarlig sjukdom har vunnit utbredning i hamn, till vilken fartyget är bestämt.

Vill sjöman frånträda sin anställning på grund av förhållande som avses i första eller andra stycket, skall han säga upp avtalet utan dröjsmål efter det han har fått kunskap om förhållandet. Efter uppsägning upphör avtalet omedelbart, om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall i första hamn, som fartyget anlöper.

10 § Är sjöman anställd för bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bli fri från anställningen. Därvid äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

11 § Sjöman har rätt att bli fri från anställningen, om fartyget

1. ej är sjövärdigt för resa i avsedd fart,
2. ej är behörigen lastat eller barlastat,
3. medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller

4. ej är bemannat på betryggande sätt, allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan antagas bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen ej undanröjes.

Sjöman har rätt att bli fri från anställningen även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse ej sker.

I fall som avses i första eller andra stycket äger 9 § tredje stycket motsvarande tillämpning.

12 § Tillåter ej myndighet på den ort där anställningsavtal skall frånträdas att sjömannen kommer in i landet eller fordras för tillstånd härtill säkerhet, som denne ej kan ställa, gäller avtalet tills fartyget kommer till ort, där sådant hinder ej förekommer. Avtalet förlänges dock ej, om det innebär avsevärd olägenhet för part.

13 § Påkallas sjömans närvaro vid sjöförklaring, är han, tills förklaringen avgivits, skyldig att stanna kvar på orten eller i sådan närhet, att han på kallelse kan infinna sig till förrättningen utan dröjsmål. Även om anställningsavtalet upphört, skall arbetsgivaren utge lön och underhåll för den tid som sjömannen stannar kvar för ändamålet.

14 § Tvist om sjömans anställningsförhållande får ej dragas inför utländsk myndighet.

Befattning på fartyg

15 § När sjöman tillträder befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När sjöman lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer.

16 § Redaren får när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget. Därvid gäller ej 22 eller 23 §.

17 § Befälhavaren får skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, eller om han på grund av sjukdom eller skada ej kan fullgöra sitt arbete på fartyget under längre tid. Med sjukdom jämställs havandeskap, som utgör hinder för befattningens utövande.

18 § Befälhavaren får skilja sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen

1. är oduglig för befattningen,
2. ej infinner sig ombord i rätt tid och fartyget skall avgå eller annan måste antagas i hans ställe,
3. gör sig skyldig till svårare tjänsteförseelse, såsom upprepad vägran att åtlyda förmans order, våld mot överordnad eller misshandel av andra ombordvarande,
4. i tjänsten vid upprepade tillfällen uppträder påverkad av alkoholhaltiga drycker eller annat berusningsmedel,

5. gör sig skyldig till stöld eller annat svårare brott, döljer obehörig person ombord under omständigheter, som kan utsätta fartyget för äventyr, eller ombord döljer gods, som är tullpliktigt eller förbjudet till utförsel på avgångsorten eller införsel på bestämmelseorten, eller

6. drar tvist om anställningsförhållandet inför utländsk myndighet.

Om undersökning av fartygsnämnd i de fall där sådan skall finnas gäller 22 eller 23 §.

19 § Sjömans anställningsavtal upphör ej genom att han skiljes från befattning på fartyg.

Innan befälhavaren enligt 17 eller 18 § skiljer sjömannen från hans befattning ombord, skall han underrätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sört för sjömannens uppehälle i land. Befinner sig fartyget utom riket, skall även närmaste svenska utlandsmyndighet underrättas.

Fartygsnämnd

20 § För samråd eller undersökning i fråga som avses i 22—24 § skall finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst åtta anställda. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsättes.

Fartygsnämnden består av befälhavaren som ordförande och ytterligare tre ledamöter. Av sistnämnda ledamöter skall en tillhöra befälet och två den övriga personalen ombord. Befälsledamoten skall om möjligt vara antingen den främste av maskinbefälet eller styrmännen eller föreståndaren för intendenturavdelningen allteftersom saken rör sjöman, som tillhör maskin-, däck- eller intendenturavdelningen. Övriga ledamöter skall om möjligt vara av den övriga personalen utsedda förtroendemän.

21 § Fartygsnämnden kallas samman av befälhavaren.

I frågor där fartygsnämnden har att fatta beslut, gäller den mening om vilken de flesta förenar sig eller, vid lika röstetal, den mening som ordföranden biträder.

22 § Uppkommer fråga om att på grund av förhållande som avses i 18 § skilja sjöman från befattning på fartyg eller säga upp anställningsavtal för sjöman som har sådan befattning, skall fartygsnämnden göra undersökning av de omständigheter som åberopas till stöd för åtgärden. Innan undersökningen har avslutats, får sjömannen ej skiljas från befattningen eller sägas upp.

Uppkommer fråga om att på annan grund än som avses i första stycket skilja sjöman från hans befattning på fartyg eller säga upp anställningsavtal för sjöman som har sådan befattning, får sjömannen, innan han lämnar fartyget, hos fartygsnämnden påkalla samråd eller undersökning med anledning av den ifrågasatta åtgärden.

23 § Har sjöman ej inställt sig ombord vid tiden för fartygets avgång, skall fartygsnämnden snarast göra undersökning om anledningen till att sjömannen uteblivit.

24 § Anmäles till fartygsnämnden att sjöman försummat sig i tjänsten eller brutit mot ordning och skick ombord eller att där förövats brott, som hör under allmänt åtal, eller föreligger misstanke om sådant brott, skall nämnden snarast undersöka saken. Undersökning får dock

underlåtas, om det är uppenbart att utredning kommer att göras av svensk myndighet eller vid sjöförklaring och att nämndens undersökning därför ej behövs.

25 § Efter undersökning som avses i 24 § får fartygsnämnden tilldela sjöman erinran, om undersökningen ger anledning till det.

26 § Finner fartygsnämnden undersökning som avses i 24 § ge vid handen att sjömannen grovt misskött sig under anställningen ombord på fartyget, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla saken till sjömansnämnden.

Ger undersökningen anledning antaga att brott, som hör under allmänt åtal, har förövats ombord eller föreligger misstanke om sådant brott, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla vad som framkommit till vederbörande åklagare eller polismyndighet i Sverige. Är fartygets närmaste bestämelsehamn ej svensk, skall i stället närmaste svenska utlandsmyndighet underrättas om den gjorda utredningen. Anmälan och underrättelse kan underlåtas, om nämnden finner brottet vara att bedöma som ringa.

Befälhavaren svarar för att anmälan eller underrättelse enligt första eller andra stycket sker. Det åligger vidare befälhavaren att tillställa vederbörande myndighet den utredning som gjorts inom fartygsnämnden.

27 § Vid undersökning enligt 22—24 § skall fartygsnämnden höra den sjöman som åtgärden rör, om hinder ej föreligger härför, och de personer som antages kunna lämna upplysning i saken. Vid förhöret får sjömannen framställa frågor om sådant som kan bidra till sakens utredning.

Fartygsnämnden avger utlåtande över det som kommit fram i samband med undersökningen. Utlåtandet och vid förhöret avgivna utsagor skall föras in i skeppsdagboken eller fogas till denna. Förekommer skiljaktig mening inom nämnden skall även denna antecknas. Ordföranden och övriga ledamöter skall med sina underskrifter bestyrka riktigheten av det antecknade. Sker samråd med nämnden, skall anteckning göras i skeppsdagboken om detta.

Befälhavaren svarar för att avskrift av utlåtandet och vid fartygsnämnden avgivna utsagor utan dröjsmål tillställas arbetsgivaren och sjömannen.

28 § Ytterligare föreskrifter om fartygsnämnd meddelas av sjöfartsverket efter samråd med riksåklagaren.

Fri resa

29 § Sjöman, som har varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg, har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om han i annat land än där han är bosatt får semester eller annan ledighet eller frånträder sitt anställningsavtal. När sjömannen utnyttjat rätt till sådan fri hemresa, har han rätt till ny fri resa först nio månader efter det han trätt i tjänst efter den föregående ledigheten. Rätten till fri hemresa gäller under förutsättning, i fråga om sjöman som får semester eller annan ledighet, att han ej haft tillfälle att under de senaste 60 dagarna åtnjuta semestern eller ledigheten i det land där han är bosatt eller, i fråga om sjöman

som frånträder sitt avtal, att han ej under samma tid haft tillfälle att lämna anställningen i bosättningslandet.

Inträder rätt till fri resa enligt första stycket medan sjömannen har befattning på fartyg, som inom 30 dagar beräknas nå hamn, från vilken hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad, gäller rätten endast om sjömannen stannar kvar i sin befattning på fartyget tills det når sådan hamn. Om särskilda skäl föreligger, kan nämnda tid genom kollektivavtal förlängas till högst 90 dagar i fråga om den som har befattning på fartyg i regelbunden linjetrafik på Sverige. Sådant avtal skall på arbetstagersidan ha slutits eller godkänts av organisation, som är att anse som huvudorganisation enligt lagen (1936: 506) om förenings- och förhandlingsrätt.

30 § Sjöman, som vill utnyttja rätt till fri resa enligt 29 §, skall göra skriftlig framställning därom samtidigt som han begär semester eller annan ledighet eller säger upp sitt anställningsavtal.

31 § Sjöman har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om arbetsgivaren eller sjömannen har sagt upp anställningsavtalet på grund av sjukdom eller skada som avses i 17 §. Sjömannen har samma rätt, om han har frånträtt anställningsavtalet av annan grund men sådan sjukdom eller skada förelåg när anställningen upphörde.

Sjöman har dock ej rätt till fri hemresa enligt första stycket, om han förteget sjukdomen eller skadan när han ingick anställningsavtalet eller om han, utom såvitt angår könssjukdom, därefter har ådragit sig den uppsåtliga eller genom grovt vållande.

Har arbetsgivare eller arbetstagare sagt upp anställningsavtalet på grund av havandeskap som avses i 17 § äger första stycket motsvarande tillämpning. Rätt till fri hemresa föreligger dock ej, om kvinnan förteget sitt tillstånd när hon ingick anställningsavtalet.

32 § Sjöman, som blir fri från sin anställning enligt 9, 10 eller 11 § och ej är berättigad till resa enligt 29 §, har rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida.

I fall som avses i första stycket äger 30 § motsvarande tillämpning.

33 § Resa, som avses i 29, 31 eller 32 §, skall ordnas av arbetsgivaren eller, om detta ej kan ske, av svensk utlandsmyndighet.

Lön och vård till följd av sjukdom eller skada, m. m.

34 § När sjöman har befattning på fartyg utgår lön, även om han är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada.

Har sjöman sjukdom eller skada, när han lämnar befattning på fartyg, utgår lön för sådan tid därefter under vilken han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 60 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, eller högst 30 dagar, om befattningen avsåg inrikes fart. Blir sjöman under väntetid arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada, har han rätt till lön under den tid han är arbetsoförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsoförmögen under högst 60 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och i annat fall under högst 30 dagar.

35 § Sjöman har ej rätt till lön enligt 34 §, om han är arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, som han förteget vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom, därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Rätt till lön enligt 34 § föreligger ej heller om sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 1, 3, 4, 5 eller 6. Detsamma gäller om avtalet sagts upp på grund av förhållande som avses i 18 § första stycket 2 och sjömannen saknat giltig ursäkt för sin utevaro.

Sjömannen har ej rätt till lön enligt 34 § andra stycket under tid, när han erhåller lön från annan arbetsgivare.

36 § Sjöman är skyldig att underkasta sig läkarundersökning, när befälhavaren begär det.

Kan det antagas att sjömannen är sjuk eller skadad, skall befälhavaren såvitt möjligt låta honom undersökas av läkare, om sådan undersökning ej framstår såsom uppenbart opåkallad.

Läkarundersökning, som avses i första eller andra stycket, skall bekostas av arbetsgivaren.

37 § Befälhavaren skall sörja för att sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg, erhåller betryggande vård ombord eller i land. Vården omfattar också underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Kan det antagas att sjöman har sjukdom, som medför fara för de ombordvarande, skall befälhavaren låta föra honom i land, om betryggande åtgärder ej kan vidtagas ombord.

Är sjöman sjuk eller skadad under väntetid, åvilas skyldigheten enligt första stycket arbetsgivaren.

38 § Arbetsgivaren skall bestrida kostnaden för vård av sjuk eller skadad sjöman, som har befattning på fartyg.

Har sjöman sjukdom eller skada när han lämnar befattning på fartyg eller får han sjukdom eller skada under väntetid, skall arbetsgivaren bestrida kostnaden för vård av sjömannen under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

39 § Arbetsgivarens skyldighet att bestrida kostnad för vård enligt 38 § andra stycket upphör, om vården ej har åtnjutits inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde. Har sjömannen under anställningstiden haft befattning på fartyg, upphör arbetsgivarens skyldighet dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sådan befattning.

Visar sjöman att han på grund av omständighet, som han ej råder över, har saknat möjlighet att åtnjuta vården inom den tid som anges i första stycket, förlänges arbetsgivarens skyldighet att bestrida sjukhusvård och därmed sammanhängande kostnader till ett år.

40 § Sjöman har ej rätt till fri sjukvård enligt 38 § för sjukdom eller skada, som han förteget vid anställningsavtalets ingående eller som han, utom såvitt angår könssjukdom, därefter har ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

41 § Har sjöman könssjukdom i smittsamt skede när han lämnar befattning på fartyg, ersätter statsverket arbetsgivarens kostnad för sjuk-

husvård, läkarbehandling och läkemedel enligt 38 § andra stycket, om vården utgått i annat land än det där sjömannen är bosatt.

42 § Avlider sjöman när han har befattning på fartyg, skall befälhavaren underrätta sjömannens närmaste anhöriga om dödsfallet och sörja för hans begravning. Sker eldbegängelse, svarar befälhavaren också för att urna innehållande askan sändes hem.

Befälhavaren skall snarast möjligt i vittnens närvaro uppteckna vad den avlidne har efterlämnat på fartyget och sörja för att kvarlåtenskapen avlämnas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning. I den mån kvarlåtenskapen är utsatt för förskämning eller snar förstörelse, får befälhavaren sälja den på lämpligt sätt eller bortskaffa den. Försäljningssumman skall redovisas till dödsbodelägarna eller till annan för deras räkning.

Avlider sjöman under väntetid, åvilar skyldigheterna enligt första och andra styckena arbetsgivaren.

43 § Kostnad för sjömans begravning och kostnad som föranledes av eldbegängelse skall bestridas av arbetsgivaren, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

44 § Har arbetsgivaren enligt denna lag orsakats kostnad för svensk eller här i riket bosatt utländsk sjömans sjukvård men är han enligt lagen ej skyldig att bestrida kostnaden, ersätter statsverket denna. Därvid äger dock bestämmelserna i 38 och 39 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar motsvarande tillämpning på statsverket.

Fartygsarbete

45 § Manlig arbetstagare får ej användas i fartygsarbete före det kalenderår under vilket han fyller 16 år eller innan han fullgjort sin skolplikt. Kvinnlig arbetstagare får ej användas i fartygsarbete, om hon är under 18 år.

Den som är under 18 år får användas i fartygsarbete som eldare endast om sjöfartsverket medger det.

46 § Fartygsarbete skall ordnas med hänsyn till vars och ens befattning ombord och, såvitt möjligt, även till arbetstagarnas fortsatta utbildning.

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

Arbetstagare, som avses i 1 § andra eller tredje stycket, är skyldig att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga honom av hänsyn till säkerheten ombord.

48 § Sjöman är ej skyldig att utföra arbete, som är föremål för lock-out eller för tillåten 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.

49 § Under fartygs uppehåll i hamn eller på annan säker ankarplats är sjöman skyldig att stanna ombord under fritid endast om det behövs med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhållning.

50 § Egendom, som sjöman lämnar kvar ombord vid anställningens upphörande, skall av redaren förvaras för sjömannens räkning. I den mån egendomen med hänsyn till sin beskaffenhet, kostnaderna för förvaring eller övriga omständigheter ej 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.

Har sjöman vid anställningens upphörande lämnat kvar egendom på fartyg, får redaren till säkerhet för fordran, som uppkommit mot sjömannen i samband med anställningen, hålla kvar så mycket av egendomen som svarar mot fordran, tills sjömannen gör rätt för sig eller ställer säkerhet.

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

Har sjömannen tagit med gods i strid mot första stycket, skall han erlägga frakt och ersätta uppkommen skada.

Kan det antagas att något olovligen har tagits med ombord, får befälhavaren i vittnens närvaro låta undersöka sjömannens utrymmen. Det som olovligen har tagits med får befälhavaren taga i förvar, låta föra i land eller, om det är nödvändigt, förstöra.

52 § Om befälhavares ansvarighet för skada finns bestämmelser i sjölagen (1891 nr 35 s. 1).

I fråga om annan sjömans ansvarighet för skada, som han vållar i tjänsten, gäller bestämmelserna i skadeståndslagen (1972: 207) om arbetstagares skadeståndsansvar.

Tvångsmedel

53 § För att upprätthålla ordning ombord får 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.

Den som i fall som avses i första stycket gjort större våld eller svårare skada än som är medgivet dömes likväl ej till ansvar, om omständigheterna var sådana, att han svårligen kunde besinna sig. Finnes gärningen brottslig, får dömas till lindrigare straff än som eljest är stadgat för brottet.

54 § Begår sjöman brott, för vilket kan följa fängelse i minst ett år, och upptäcktes brottet när fartyget ej befinner sig i svensk hamn, skall befälhavaren se till att sjömannen ej lämnar fartyget. Om befälhavaren finner det nödvändigt, får han hålla sjömannen i förvar ombord tills

denne kan överlämnas till svensk utlandsmyndighet eller till polismyndighet här i riket. Befälhavaren är ansvarig för att den brottslige ej behandlas strängare än nödvändigt.

Särskilda bestämmelser

55 § Sjöman får utan kostnad anlita svensk utlandsmyndighet för att sända lönemedel från utlandet till Sverige. Staten är ansvarig för försändelsen.

56 § Sjöman kan fordra, att lön, som tillkommer honom, eller del därav efter dragsedel månatligen betalas ut till bestämd person här i landet eller för sjömannens räkning sättes in i svensk bank.

Utän sjömannens samtycke får avdrag göras i dragsedelsbeloppet endast i den mån den övriga lönen ej förslår till att gälda belopp, för vilket sjömannen enligt lag eller annan författning är skyldig vidkännas avdrag i lön, eller till kvittning, när sådan får äga rum enligt lagen (1970: 215) om arbetsgivares kvittningsrätt.

57 § Har sjuk eller skadad sjöman utomlands skilts från befattning på fartyg eller på egen begäran lämnat sin befattning eller har sjöman utomlands skilts från befattning enligt 18 §, får lönebelopp, som tillkommer sjömannen och är förfallet till betalning, tillställas svensk utlandsmyndighet, när det behövs med hänsyn till sjömannens välfärd. I den mån beloppet ej behövs för att täcka utgifter för sjömannens räkning, överlämnar myndigheten detsamma till sjömannen, om denne ej befinner sig i sådant tillstånd, att han är oförmögen att handha sina angelägenheter.

58 § Befälhavaren skall se till att exemplar av denna lag, lagen (1963: 114) om semester, lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg, kungörelsen (1965: 908) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 november 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg och tillämpliga kollektivavtal finns tillgängliga på fartyget.

Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer får medge undantag från första stycket.

59 § Har fartygs redare eller ägare helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge, att denna lag helt eller delvis ej skall gälla. Medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och det visas, att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsarsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som huvudorganisation enligt lagen (1936: 506) om förenings- och förhandlingsrätt. Innan ansökan prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivande enligt första stycket, skall den som erhållit medgivandet eller fartygets befälhavare ofördröjligen underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. Myndigheten kan i sådant fall föreskriva andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för de anställdas

skydd, återkalla det. Medgivande kan också återkallas, om däri föreskrivna villkor ej iakttages.

60 § Konungen får förordna att denna lag helt eller delvis skall gälla även sjöman på utländskt fartyg.

61 § Har sjöman i sin anställning annan arbetsgivare än redaren, svarar redaren jämte arbetsgivaren för arbetsgivarens skyldigheter mot sjömannen enligt denna lag.

Ansvarsbestämmelser

62 § Till böter dömes den som bryter mot 15 § första eller andra stycket, 20 § första stycket, 21 § första stycket jämfört med 22—24 §, 26 § tredje stycket, 27 § tredje stycket eller 37 §.

Till böter dömes befälhavare som bryter mot 45 §.

Sker förseelse mot 15 § första eller andra stycket och visar arbetsgivaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han fri från ansvar.

63 § Bryter befälhavare mot 37 § första eller andra stycket eller 45 §, dömes sjömannens arbetsgivare till böter, om han känt till eller bort känna till förseelsen och ej visar att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen.

Åsidosättes 15 § första eller andra stycket, 37 § första eller andra stycket eller 45 § i fråga om arbetstagare som är anställd av annan än redaren, dömes redaren till böter, om han ej visar att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen.

Användes arbetstagare i fartygsarbete i strid mot 45 §, dömes vårdnadshavaren till böter, om han känt till förseelsen.

64 § Till böter eller fängelse i högst sex månader dömes ledamot av fartygsnämnd, som vid sin medverkan i nämnden är partisk eller brister i omsorg.

Ledamot av fartygsnämnd får ej obehörigen yppa vad han har erfårit i denna egenskap. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter häremot dömes till böter eller fängelse i högst ett år.

65 § Medtager sjöman i strid mot 51 § första stycket gods, som kan utsätta fartyget, ombordvarande eller last för äventyr eller vålla oordning ombord, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

66 § Till böter eller fängelse i högst sex månader dömes den som missbrukar rätten att bruka våld enligt 53 § första stycket eller att taga någon i förvar ombord enligt 54 §.

67 § Förgriper sig sjöman med våld eller hot om våld på befälhavaren eller annan förman på fartyget i dennes 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 böter eller fängelse i högst sex månader.

68 § 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.

69 § För förberedelse eller stämpling till brott som avses i 68 § eller underlåtenhet att avslöja sådant brott dömes till ansvar enligt vad som stadgas i 23 kap. brottsbalken. Detsamma gäller försök eller förberedelse till brott som avses i 67 §, om ej brottet skulle ha varit att anse som ringa om det fullbordats.

70 § Åsidosätter sjöman i annat fall än som avses i 62, 65 eller 67—69 § uppsåtligen sin skyldighet enligt 47 § första stycket att efterkomma given order eller föreskrift och har ordern eller föreskriften betydelse för fartygets, ombordvarandes eller lastens säkerhet, dömes till böter eller fängelse i högst sex månader.

71 § Den som erhållit medgivande enligt 59 § dömes till böter eller fängelse i högst ett år, om i medgivandet angivet villkor åsidosättes eller underrättelse ej sker enligt 59 § tredje stycket.

Första stycket äger motsvarande tillämpning på befälhavaren.

72 § Allmänt åtal för brott mot tystnadsplikt enligt 64 § andra stycket får väckas endast om målsägande anger brottet till åtal eller åtal är påkallat från allmän synpunkt.

Allmänt åtal för brott som avses i 70 § får väckas endast om redaren, befälhavaren eller målsägande anger brottet till åtal eller åtal är påkallat från allmän synpunkt.

73 § Vid tillämpning av 62, 63, 66—69, 71 eller 72 § jämföras med befälhavare den som trätt i befälhavarens ställe.

74 § Till straff enligt denna lag skall ej dömas, om gärningen är be-lagd med strängare straff i annan lag.

Laga domstol

75 § Om behörighet för tingsrätt att upptaga tvistemål enligt denna lag gäller, utöver bestämmelserna i 10 kap. rättegångsbalken, att talan får väckas vid tingsrätten för den ort där fartyget finns eller där fartyget har sin hemort.

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

76 § Mål om ansvar för brott som avses i denna lag får upptagas av Göteborgs tingsrätt, om behörig domstol ej finns enligt 19 kap. rättegångsbalken.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 1973.
2. Genom den nya lagen upphäves sjömanslagen (1952: 530) med de begränsningar som följer av 4—9 nedan.
3. Har sjöman rätt till fri resa enligt 29 § i den nya lagen men understiger hans sammanhängande anställningstid i utrikes fart hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg tolv månader, är sjömannen

skyldig att, om arbetsgivaren begär det, skjuta upp hemresan, dock längst till den 1 oktober 1973.

4. Åtnjuter befälhavare andel av fartygets frakt m. m. enligt 8 § i den gamla lagen och har han ingått tjänsteavtalet före nya lagens ikraftträdande, gäller äldre bestämmelser om beräkning av andelen.

5. I fråga om den som före nya lagens ikraftträdande avskedats från tjänsten enligt den gamla lagen eller utnyttjat rätt att erhålla entledigande enligt 37, 38 eller 39 § eller 40 § första stycket i sistnämnda lag, gäller äldre bestämmelser om rätt till lön och fri resa med underhåll.

6. Har tjänsteavtal upphört att gälla före nya lagens ikraftträdande på grund av förhållande som avses i 6 eller 41 § i den gamla lagen, gäller äldre bestämmelser om rätt till lön och fri resa med underhåll.

7. I fråga om ersättning för sådan förlust av personlig egendom som inträffat före nya lagens ikraftträdande gäller äldre bestämmelser.

8. Har före nya lagens ikraftträdande mönstringsförrättares prövning begärts eller tvist hänskjutits till konsul enligt 43 § i den gamla lagen, gäller äldre bestämmelser om sakens vidare prövning.

Har mönstringsförrättare eller konsul meddelat beslut enligt 43 § i den gamla lagen, tillämpas 73 § första stycket 5 och andra stycket samma lag på beslutet.

9. I fråga om beslut av disciplinnämnd om disciplinbot gäller äldre bestämmelser om verkställighet av beslutet, prövning av detta hos mönstringsförrättare eller vid domstol, efterskänkande av disciplinbot och redovisning och användning av löneedel, som frångått sjömannen.

10. Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till föreskrift, som ersatts genom bestämmelse i denna lag, tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 64, 68, 170 och 346 §§ sjölagen (1891 nr 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

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.*

Föreslagen lydelse

64 §¹

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.

¹ Senaste lydelse 1967: 48.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Medel för ändamål som avses i första stycket äger befälhavaren vid behov skaffa genom lån eller genom att pantsätta eller sälja av redarens gods eller, i nödfall, av lasten. Var rättshandlingen ej behövlig, är den ändock bindande om tredje man var i god tro.

Befälhavaren skall underrätta redaren om åtgärd av vikt som han funnit behövlig för fartygets eller de ombordvarandes säkerhet, om rensans förlopp och därunder företagna rättshandlingar samt angående allt annat varom kännedom kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärd av vikt vidtages, bör befälhavaren inhämta föreskrift av redaren eller det ombud denne anvisat. Behövas medel för fartyget och kan redarens föreskrift ej avvaktas, skall befälhavaren anlita den utväg att skaffa medlen som är förenad med minsta uppoffring för redaren.

68 §²

När redaren begär det, skall befälhavaren avgiva redovisning. Vill redaren klandra redovisning, skall han väcka talan därom inom sex månader efter det redovisningen mottogs. Försittes denna tid, har han förlorat sin talan, om befälhavaren ej förfarit svikligen.

I redovisning skall befälhavaren föra redaren till godo all särskild gottgörelse, som han erhållit av befraktare, lastägare, leverantörer eller andra, med vilka han i sin egenskap av befälhavare haft att skaffa.

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

170 §³

Passagerare vare skyldig att ställa sig till noggrann efterrettelse allt vad med avseende å ordning och skick ombord föreskrives.

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

Vad i 24, 51 och 54 §§ sjömanslagen (1973: 000) är stadgat med avseende å sjöman gälle ock för passagerare.

346 §⁴

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

På svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som Konungen fastställer, medtagas *sjöman*, som har rätt till fri *resa* enligt 29, 31 eller 32 § sjömanslagen (1973: 000) eller vars *resa till hemorten* det *eljest kan åligger* konsul att besörja, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall medtagas urna innehållande askan efter avliden svensk befälhavare eller sjö-

² Senaste lydelse 1967: 48.

³ Senaste lydelse 1936: 276.

⁴ Senaste lydelse 1967: 48.

Nuvarande lydelse

ske utan olägenhet, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

Konungen äger förordna, att bestämmelserna i första stycket skola gälla även i fråga om befälhavare eller sjöman från annat land, *hans* aska eller efterlämnade effekter.

Föreslagen lydelse

man samt, såvitt det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

Konungen äger förordna, att bestämmelserna i första stycket *om medtagande av avliden befälhavares eller sjömans aska* eller efterlämnade effekter skola gälla även i fråga om *avliden* befälhavare eller sjöman från annat land.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1973.

3 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg**

Häri genom förordnas, att 3 kap. 7 §, 9 kap. 1, 3 och 11 §§ samt 10 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg skall ha nedan angivna lydelse.

*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. Även om *minimiålder för fartygsarbete* är särskilt stadgat.

9 KAP.**1 §**

Enligt vad i sjölagen stadgas åligger det befälhavaren att tillse, att fartyget är i behörigt skick med avseende på sjövärdighet, anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, lastning och bemanning.

Redaren skall anställa den som ingår i minimibesättning och tillhör dücks- eller maskinavdelningen.

3 §

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder ar-

Redare eller den som i redarens ställe brukar fartyget, befälhavaren och den som eljest leder ar-

Nuvarande lydelse

bete 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.

Ombordanställd är pliktig att använda befintliga skyddsanordningar, noga följa denna lag eller föreskrifter som utfärdas med stöd av lagen samt i övrigt iakttaga tillbörlig försiktighet och, i vad på honom ankommer, medverka till förekommande av ohälsa eller olycksfall. Ombordanställd är skyldig att använda personlig skyddsutrustning under arbetet och väl vårda den.

Föreslagen lydelse

bete 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.*

Det åligger befälhavaren att särskilt tillse, att minderårigs användande i arbete på fartyg icke medför fara för olycksfall eller för överansträngning eller annan menlig inverkan på den minderåriges hälsa eller kroppsutveckling. Kan minderårigs användande till visst slag av arbete medföra synnerlig fara i något av nu nämnda avseenden, får Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer föreskriva särskilda villkor för minderårigs användande till sådant arbete eller förordna att minderårig 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 §

Iakttagar befälhavare icke de föreskrifter om minimibesättning, som med stöd av denna lag fastställts att gälla för fartyget, dömes till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Gärning som avses i första stycket skall icke medföra ansvar, om lämplig person som varit kvalificerad till befattningen icke kunnat erhållas i senast besökta hamn och detta föranlett att de uppställda fordringarna på kvalifikation hos medlem av minimibesättning icke blivit uppfyllda för viss tjänst ombord.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Anställes den som ingår i minimibesättning och tillhör dücks- eller maskinavdelningen av annan än redaren, dömas redaren och befälhavaren till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Visar redaren eller befälhavaren att han gjort vad på honom skärligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han dock fri från ansvar.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1973.

4 Förslag till**Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)**

Härigenom förordnas, att 10 och 12 §§ sjöarbetstidslagen (1970: 105) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

10 §

Överstiger den ordinarie arbetstiden

- a) 40 timmar i veckan i fall på vilket 5, 7 eller 9 § äger tillämpning,
b) 80 timmar under en fast period av två veckor i fall på vilket 6 § äger tillämpning,

skall för överskjutande tid utgå vederlag i form av fritid i hamn eller på annat sätt enligt vad som fastställts i kollektivavtal, som tillkommit i den ordning som anges i 2 § tredje stycket.

Från den tid för vilken vederlag utgår avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen (1952: 530).

12 §

Sjöman får åläggas högst 16 timmars skeppstjänst under 24 timmar i följd.

Sjöman skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd.

Sjöman under sexton år skall varje dygn under tiden mellan klockan 20 och klockan 8 beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av minst nio timmar. Annan sjöman skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under sammanhängande tid av tillräcklig längd.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Den som ålägger anställd arbetstid i skeppstjänst skall taga skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställde utför för samma arbetsgivare.

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

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1973.

5 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare**

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Bestämmelserna i 1 § gäller ej i fråga om arbetstagare som

1. är medlem av arbetsgivarens familj,
2. avlönas uteslutande genom andel i vinst,
3. har företagsledande eller därmed jämförlig ställning,
4. omfattas av *sjömanslagen* (1952: 530) eller lagen (1970:943) om arbetstid m. m. i husligt arbete.

4. omfattas av lagen (1970: 943) om arbetstid m. m. i husligt arbete.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1973.

6 Förslag till**Kungörelse om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87)**

Härigenom förordnas i fråga om mönstringsförordningen (1961: 87), dels att 50 § skall upphöra att gälla, dels att 2, 12, 13, 17, 18, 20—24, 38, 51 och 54 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Med handelsfartyg förstås sådant fartyg, som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller till annat ändamål, som äger gemenskap med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning eller dykning.

Begreppet sjöman användes i denna förordning i samma betydelse som i sjömanslagen (1973: 000).

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,

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

- a) om fartyget går i utrikes fart,
 b) om fartyget går i inrikes fart och är att hänföra till passagerarfartyg, såvida fartyget enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart samt ej utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa.

13 §

Fartygsbefälhavare äger låta påmönstra besättning, oaktat mönstringsskyldighet enligt 12 § ej föreligger.

Fartygsbefälhavare äger låta påmönstra sjöman eller annan person som medföljer fartyget, oaktat mönstringsskyldighet ej föreligger.

I fråga om den som påmönstras enligt första stycket äga bestämmelserna i denna förordning om sjöman motsvarande tillämpning.

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 §¹

Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas

- a) att sjömannen är inskriven i sjömansregistret och har sjöfartsbok,
 b) att hinder enligt lag eller annan författning icke möter mot hans anställning ombord å 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

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 ej tillhör nation som tillförsäkrar svensk sjöman sådan förmån, rätt att vid sjukdom eller skada åtnjuta fri

¹ Senaste lydelse 1969: 311.

Nuvarande lydelse

sjukdom eller skada, i den omfattning 28 § sjömanslagen stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta vård och fri hemresa.

Av anställningskontraktet skall ett exemplar tillställas mönstringsförrättaren och ett exemplar överlämnas till den anställde.

Föreslagen lydelse

hemresa och vård i den omfattning som följer av 31 och 38—40 §§ sjömanslagen (1973: 000).

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 tjänsteavtalet samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med tjänstens 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.

Vid avmönstring åligger det mönstringsförrättaren att såvitt möjligt tillse, att sjömannen tillgodonjutit lön och övriga förmåner enligt anställningsavtalet och sådant tjänstgöringsbesked som avses i 15 § sjömanslagen (1973: 000) samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med att sjömannen lämnar fartyget.

Föreligger överenskommelse om att sjömannen endast tillfälligt skall lämna sin befattning på fartyget för att tillträda den på nytt, skall tillsyn enligt första stycket avse endast att vederbörlig anteckning om avmönstringen gjorts i fartygets sjömansrulla.

22 §²

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 enligt denna paragraf må anstå till dess fartyget anlöper svensk hamn eller utländsk hamn, där mönstring å svenska fartyg sker. Sådant anstånd må ej medföra, att mönstring sker senare än tre månader efter det sjömansrullan upphört att gälla.

* Senaste lydelse 1969: 311.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

23 §³

Mönstring förrättas av mönstringsförrättare.

Frånträder sjöman sin *tjänst å* ort, där mönstringsförrättare ej finnes, må fartygsbefälhavaren enligt vad därom särskilt föreskrives vidtaga erforderliga åtgärder för avmönstringen och därefter i första hamn, där mönstringsförrättare finnes, anmäla avmönstringen för denne. Mönstringsförrättaren skall därvid verkställa sådan granskning som avses i 21 § första stycket.

Frånträder sjöman sin *befattning på fartyg på* ort, där mönstringsförrättare ej finnes, må fartygsbefälhavaren enligt vad därom särskilt föreskrives vidtaga erforderliga åtgärder för avmönstringen och därefter i första hamn, där mönstringsförrättare finnes, anmäla avmönstringen för denne. Mönstringsförrättaren skall därvid verkställa sådan granskning som avses i 21 § första stycket.

24 §

Mönstringsförrättare skall tillse, att sjöman, som tillträder *tjänst å* svenskt fartyg, enligt sjömanslagens bestämmelser *föres* 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 (1973: 000) bestämmelser *är försedd* med *tjänstgöringsbesked* samt att fartygets befälhavare har skeppsdagbok, maskindagbok och oljedagbok i fall där sådan dagbok skall föras på fartyget.

38 §⁴

Om frånträde eller tillträde av *tjänst ombord å* fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta sjömansregistret.

Om frånträde eller tillträde av *befattning på* fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta sjömansregistret.

51 §⁵

Från villkor, som enligt denna förordning gäller för rätt att påmönstras fartyg, må, i den utsträckning sjöfartsverket 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, må, i den utsträckning sjöfartsverket bestämmer, undantag göras för *den som påmönstras enligt 13 §*.

54 §⁶

Fartygs befälhavare som i strid mot bestämmelserna i denna förordning låter sjöman tillträda

Fartygs befälhavare, som i strid mot bestämmelserna i denna förordning låter sjöman tillträda *be-*

³ Senaste lydelse 1969: 311.

⁴ Senaste lydelse 1969: 311.

⁵ Senaste lydelse 1969: 311.

⁶ Senaste lydelse 1969: 311.

Nuvarande lydelse

tjänst utan påmönstring eller frånträda *tjänst* 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.

Föreslagen lydelse

fattning eller anställning 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 *befattning eller anställning på fartyg* utan att sjömannen är inskriven i sjömansregistret.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1973.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj: Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 2 mars 1973.

Närvarande: ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Norling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ny sjömanslag m. m.* och anför.

1. Inledning

I direktiven för 1964 års sjömanslagskommitté¹, som tillkallades för att verkställa översyn av sjömanslagen (1952: 530, ändrad senast 1972: 209), uttalades att utvecklingen i fråga om sjömäns arbetsförhållanden under den tid sjömanslagen (SjmL) varit i kraft medfört allt större överensstämmelse mellan sjömäns och övriga arbetstagares förhållanden. Som exempel härpå nämndes införandet i kollektivavtal av regler om s. k. rederianställning varigenom sjömannen fastare knöts till rederiet. Denna utveckling motiverade en översyn av lagen, varvid frågan om hur rederianställningen borde påverka lagstiftningen var av särskild vikt. Bland de frågor som i övrigt speciellt borde beaktas nämndes modernisering av reglerna om avsked. Vidare borde utredas frågan om stridsåtgärder vid arbetskonflikt inom sjöfarten och de därmed sammanhängande frågorna om tjänsteplikt och lydadsförhållandet ombord. Bestraffningssystemet på fartygen borde underkastas en förutsättningslös omprövning. Eftersom lagstiftningen på SjmL:s område tillkommit under samverkan med övriga nordiska länder och översyn aktualiserats också i dessa, borde arbetet ske i nära kontakt med det utredningsarbete som kunde komma till stånd i grannländerna. Kommittén avgav den 22

¹ Generaldirektören Göran Borggård, ordförande, advokaten Rolf J:son Edqvist, Rederiföreningen för mindre fartyg, direktören i Sveriges redareförening, jur.dr Nils Grenander, direktören i Svenska maskinbefälsförbundet Knut Hadrup, förbundsordföranden i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar Karlsson och direktören i Sveriges fartygsbefälsförening Stig Wiebe. I utredningsarbetet har som experter deltagit direktören i Sveriges redareförening Douglas Forssblad, ombudsmannen i Sveriges fartygsbefälsförening Sigvard Karlbjörn och ambassadören Hans Sköld.

februari 1971 betänkandet Ny sjömanslag (SOU 1971: 6). Betänkandet innehåller förslag till ny lagstiftning, vilket torde få fogas till protokollet som *bilaga*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av riksåklagaren, hovrätten för Västra Sverige, rikspolisstyrelsen, överbefälhavaren, socialstyrelsen, arbetskyddsstyrelsen, ILO-kommittén, televerket, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsverket, sjömansnämnden, generaltullstyrelsen, statens avtalsverk, fiskeristyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, ordföranden i arbetsdomstolen, utredningen rörande specialstraffrätten (Ju 1956: 42), sjölagskommittén (Ju 1959: 39), ämbetsansvarskommittén (Ju 1967: 63), Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Sveriges redareförening, Landsorganisationen i Sverige (LO), Statstjänstemännens riksförbund (SR), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet. Utrikesdepartementet har överlämnat yttranden över betänkandet från generalkonsulaten i Antwerpen, Genua, Hamburg, London och New York samt från konsulaten i Marseille och Rotterdam. Rikspolisstyrelsen har bifogat yttranden från polismyndigheterna i Stockholm och Göteborg. Arbetsmarknadsstyrelsen har överlämnat protokoll från sammanträde den 18 maj 1971 med sjömansförmedlingsdelegationen.

Inom kommunikationsdepartementet har därefter upprättats promemoria angående SjmL:s tillämplighet på person m. m. (Ds K 1972: 9). Efter remiss har yttranden över promemorian avgetts av sjöfartsverket, sjömansnämnden, arbetsmarknadsstyrelsen, utredningen rörande ökad anställningstrygghet och vidgad behörighet för arbetsdomstolen (In 1970: 30), statens järnvägar, SAF, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, LO, TCO, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet samt Hotell- och restauranganställdas förbund.

Inom kommunikationsdepartementet har därefter upprättats förslag till ny SjmL samt förslag till viss följdlagstiftning, som kräver riksdagens medverkan.

2. Allmän översikt

2.1 Huvuddragen i gällande lagstiftning

SjmL är den centrala författningen för dem som är anställda ombord. SjmL innehåller regler om befälhavarens och besättningens tjänsteavtal. Vidare tas upp bestämmelser om skeppstjänsten och arbetsledningen samt om de tvångsmedel som finns för befälets utövande och ordningens upprätthållande, t. ex. åläggande av disciplinbot. Dessutom behandlas även ansvar för vissa speciella brott, som kan begås under anställningen ombord. Slutligen ges regler om laga domstol i särskilda fall.

Lagens tjänsteavtalsbestämmelser innehåller de väsentligaste reglerna om sjöfolkets rättigheter och skyldigheter i tjänsten. Där behandlas bl. a. frågor om tjänsteavtalets ingående och upphörande, om lönen, om sjömannens rätt till fria hemresor, sjukvård och begravning.

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 mönstringsförordningen (1961: 87, ändrad senast 1971: 677) är tillämplig, motsvarar anställningstiden i huvudsak den tid under vilken arbetstagaren är påmönstrad fartyget.

Befälhavaren intar en central ställning i tjänsteavtalsfrågor och har i SjmL skjutits fram i redarens ställe som arbetsgivarpart. Befälhavarens behörighet att sluta anställningsavtal på redarens vägnar är således uttryckligen fastslagen i lagen. I bestämmelserna om avskedsgrunder är det befälhavaren som ges rätt att avskeda sjöman.

Behandlingen av befälhavarens tjänsteavtal är inskränkt till ett fåtal regler i jämförelse med besättningens. Reglerna upptas i ett särskilt kapitel.

SjmL innehåller vidare ett kapitel om skeppstjänsten, vari bl. a. behandlas arbetsledningen ombord och allmänna skyldigheter i tjänsten, t. ex. lydnadsplikt.

I ett särskilt kapitel regleras disciplinbot, som innebär mistning av lön för högst sju dagar och som kan åläggas sjöman i vissa angivna fall av en särskild disciplinnämnd bestående av befattningshavare ombord.

SjmL är i sin helhet tillämplig på befälhavaren och besättningen. Till besättningen räknas dock inte personer anställda av annan än redaren eller befälhavaren. Vidare omfattar lagen av redaren eller befälhavaren anställda personer, som inte anses höra till den egentliga besättningen, t. ex. kypare, musiker och fartygsläkare. Lagen är dessutom i vissa delar tillämplig på ombordanställda personer, som ej antagits av redaren eller

befälhavaren, och på sjömän, som medtas på fartyget enligt 346 § sjölagen (1891 nr 35 s. 1, ändrad senast 1972: 208).

SjmL:s tillämplighet i fråga om fartyg begränsas ej av bestämmelse i lagen.

Vid sidan av SjmL:s tjänsteavtalsbestämmelser spelar numera kollektivavtalen mellan redarnas och de ombordanställdas fackliga organisationer en avgörande roll. Dessa avtal liksom andra särskilda överenskommelser mellan parterna innehåller regler, som i stor utsträckning bygger vidare på och kompletterar SjmL:s reglering. Betydelsefulla 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.

Bestämmelser med nära anknytning till SjmL:s reglering upptas vidare i sjölagen, förordningen (1928: 49, ändrad senast 1967: 291) angående beskickningar och konsulat samt mönstringsförordningen.

2.2 Lagstiftningen i övriga nordiska länder

Gällande sjömanslagar i de nordiska länderna har tillkommit 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 av den svenska sjömanslagens tillämplighet till att även avse utländska sjömän i svenska fartyg har emellertid inte motsvarighet i övriga länder. Lagstiftningen gäller där i princip endast 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. Fördelningen av kostnadsansvaret mellan staten och redaren för sociala förmåner skiljer sig och 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 forumbestämmelser i sjölagen.

I samband med att utredningsarbetet sattes i gång i Sverige, tillsattes också i övriga nordiska länder utredningar med uppgift att se över där gällande sjömanslagstiftning.

2.3 Huvuddragen i kommitténs förslag

Kommitténs förslag innebär en rad ändringar både av generell och detaljmässig art. Jag avser att inledningsvis lämna ett kortfattat sammandrag av huvudpunkterna.

2.3.1 *Grundsynen på anställningsförhållandet*

Förslaget innebär i första hand en principiell förändring av synen på sjömannens anställningsavtal genom en närmare anknytning till arbetsgivaren. Redarens ställning som part i avtalsförhållandet skjuts i förgrunden och befälhavarens hittillsvarande arbetsgivarställning försvinner.

Sjömannen knyts fastare till arbetsgivaren—redaren. Kommittéförslaget bryter mot presumptionen att den ombordanställda är bunden 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.

Tiden för skeppsarbetsavtalet omfattar med förslagets syn såväl tid när sjömannen tjänstgör ombord på fartyg som tid 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 sagts upp, 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.

Kommittéförslaget binder inte avtalsparterna vid en viss typ av anställning utan medger större avtalsfrihet. 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 erfarna 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.

2.3.2 *Övriga viktiga förändringar*

Kommittén har begränsat lagregleringen. I förslaget tas i huvudsak upp regler, som ger ett socialt grundskydd för sjömannen, och i övrigt sådana bestämmelser rörande tjänsteförhållandet som har betydelse för säkerheten ombord. Det har medfört att flera bestämmelser i SjmL kunnat utgå.

Redare och anställda är till övervägande del fackligt organisationsanslutna. Kollektivavtalens reglering täcker därför praktiskt taget hela arbetsmarknaden. Detta har möjliggjort att ett flertal bestämmelser kunnat föras över till kollektivavtalen. Detta gäller bl. a. bestämmelser om uppsägningstider, löneberäkning och landgångsvillkor.

Flera av de sociala förmåner som sjömannen åtnjuter ombord skall han också uppbära under väntetid, varmed huvudsakligen avses tid när sjömannen lämnat sin befattning på fartyget utan att samtidigt frånträda anställningen hos redaren och han väntar på att ånyo tillträda befattning på redarens fartyg.

I fråga om lagens tillämplighet föreslås att den skall omfatta dem som redaren eller befälhavaren anställt för skeppsarbete med undantag för personer, vars arbetsuppgifter ej hänför sig till fartygets utnyttjande och endast avser tillfälliga göromål. För personer med annan arbetsgivare föreslås att liksom hittills enbart vissa bestämmelser skall vara tillämpliga.

Förslaget medför inte någon ändring i fråga om lagens tillämplighet på fartyg.

I fråga om anställningsavtalets ingående och frånträdande föreslås en rad ändringar. Föreskriften att befälhavaren äger att på redarens vägnar anta besättningen har inte längre ansetts behövlig. Samtliga anställningsavtal skall upprättas skriftligt. Möjligheterna för sjömannen att bli fri från anställningen vid omständighet, som anses utgöra en välfärdsfråga, har utökats.

En viktig nyhet är att förslaget saknar regler om när sjöman får avskedas, dvs. skiljas från sin anställning utan iakttagande av avtalade villkor för anställningens upphörande. De gamla bestämmelserna om grunderna för att avskeda en sjöman stämmer 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 f. n. avsked får tillgripas enligt särskilda bestämmelser i SjmL, tillgodoser kommittéförslaget säkerhetssynpunkterna genom befogenhet för befälhavaren att sätta i land 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 f. n. utgör grund för avsked.

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.

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.

I fråga om de sociala förmånerna sänks kvalifikationstiden för fri hemresa vid semester eller annan ledighet eller när anställningen upphör från 18 till nio månader. Kostnaderna för de fria hemresorna skall liksom hittills bäras av statsverket och rederinäringen med hälften vardera.

I kapitlet om skeppsarbete är en nyhet att bestämmelserna om arbetsledningen fallit bort. En annan nyhet är att förslaget öppnar möjlighet för en ombordanställd att vid lovlig arbetskonflikt lägga ned arbetet utan att först behöva säga upp sin anställning och avvakta uppsägnings-tidens utgång. Förslaget slopar den rätt som SjmL tillagt befälhavaren att anlita polismyndighet för att föra ombord sjöman, som inte kommer i rätt tid till tjänsten eller som avviker från fartyget.

Kommittén anser att det nuvarande disciplinbotssystemet är behäftat med så allvarliga brister att det bör slopas. Andra medel som står till buds för att upprätthålla ordning ombord bedöms som tillräckliga.

Förslaget behåller i huvudsak nuvarande regler om ansvar för vissa brott. I en del fall har modernisering skett. I andra har omskrivning måst företas med hänsyn till ändrat innehåll i lagen i övrigt.

2.3.3 Förhållandet till övriga nordiska länder

Kommittén har under utredningsarbetets gång hållit nära kontakt med motsvarande kommittéer i de övriga nordiska länderna. När kommittén slutförde sitt arbete pågick utredning alltjämt i dessa länder. Såvitt då kunde bedömas skulle endast den finska kommittén komma att utforma sitt lagförslag enligt samma principer som den svenska. De danska och norska kommittéerna väntades i stort sett behålla den hittillsvarande grunduppläggnings av sjömanslagen. Redaktionellt sökte man anpassa sig till de svenska och finska förslagen i fråga om kapitelindelning och paragraffföljd. I fråga om innehållet väntades ett flertal olikheter.

Kommittén uttalar att den rättsliga överensstämmelsen mellan de nordiska länderna bryts i väsentliga avseenden, om det svenska förslaget och det som förutsätts komma till stånd i Finland genomförs utan att motsvarande reform vidtas för Danmarks och Norges del. Detta kan föra med sig praktiska nackdelar, vilka främst torde komma att märkas på det administrativa planet, där det nordiska samarbetet underlättas 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 inte 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 sjömännens arbetsvillkor. Dessutom regleras tjänsteavtalsrättsliga förhållanden i de olika länderna av sådana författningar vid sidan av sjömanslagarna, som inte varit föremål för harmoniseringssträvanden.

De betydande värden som kommittén tillmäter att en ny SjmL också till sin principiella uppbyggnad närmas den gängse arbetsrättsliga synen på förhållandet mellan arbetsgivare och arbetstagare överväger enligt kommitténs bedömning klart de obestridliga nackdelar som ligger i att skiljaktigheter uppstår mellan de nordiska ländernas lagar. Kommittén har därför inte sett svårigheterna att nå nordisk rättsöverensstämmelse som något avgörande hinder mot sitt förslag.

2.4 Remissyttranden

SAF och *Sveriges redareförening* tillstyrker lagförslaget i dess helhet. Även övriga remissorgan är positiva till kommitténs förslag men framför i olika delfrågor invändningar eller önskemål, som jag senare skall återkomma till.

De olikheter som kan komma att uppstå i förhållandet till övriga nordiska länders sjömanslagstiftning om kommitténs förslag genomförs tas upp till behandling av några remissinstanser. *Hovrätten för Västra Sverige* ifrågasätter om kommittén tillräckligt beaktat de nackdelar, som kommer att vara förenade med skilda regelsystem i de nordiska länderna. *Sjölagskommittén* finner det beklagligt att hittillsvarande likformighet i lagstiftningen på detta område inte kommer att kunna upprätthållas. Under det fortsatta lagstiftningsarbetet bör möjligheten att undvika större skiljaktigheter ytterligare prövas. *Svenska sjöfolksförbundet* instämmer i att det är beklagligt att samma principer inte följs i de nordiska länderna. Inte minst med hänsyn till den fria nordiska arbetsmarknaden ligger det ett stort värde i likalydande texter. Förbundet är emellertid helt övertygat om att Sverige, liksom Finland sannolikt kommer att göra, valt den rätta linjen. Danmark och Norge kommer om några år sannolikt att följa efter.

3. Anställningsförhållandet

3.1 Gällande ordning

Som jag nämnt inledningsvis innehåller SjmL en rad centrala bestämmelser om den ombordanställda personalens tjänsteförhållanden. Sjömans anställningsvillkor har sedan gammalt varit reglerade i lag.

Genom 1922 års SjmL bröts reglerna om sjömännens sociala förhållanden ut ur sjölagen. Detsamma skedde ungefär samtidigt i övriga nordiska länder. Efter nordiskt samarbete utfärdades nya sjömanslagar, i Danmark och Sverige år 1952, i Norge år 1953 och i Finland år 1955.

Härefter har den svenska lagen ändrats vid flera tillfällen. De viktigaste förändringarna avser likställande av utländska och svenska sjömän på svenska fartyg med avseende på sociala förmåner, sänkning av kvalifikationstiden för fri hemresa från två år till 18 månader samt anpassning till brottsbalken, lagen (1965: 719, ändrad senast 1972: 276) om säkerheten på fartyg (sjösäkerhetslagen) och lagen (1970: 215) om arbetsgivares kvittningsrätt.

SjmL bygger som jag tidigare nämnt på principen att anställningen är knuten till visst fartyg och befälhavaren framstår i redarens ställe som sjömannens arbetsgivarpart.

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 anställningsförhållandet ej 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.

År 1964 infördes s. k. rederianställning i kollektivavtalen mellan Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet. Detta bör ses som 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. 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. För den rederianställde gäller förmånligare regler för semester, hemresa och ersättning vid sjukdom och skada. Inom färjtrafiken är anslutningen till denna anställningsform hög. Däremot omfattar den hittills endast en mindre del av de anställda i lastfartyg.

Organisationstillhörigheten på såväl arbetsgivar- som arbetstagar sidan är hög. Till Sveriges redareförening är anslutna redare som företrädesvis har större fartyg medan de mindre fartygens redare är medlemmar i Rederiföreningen för mindre fartyg. Dessa föreningar omfattar tillsammans i huvudsak den svenska handelsflottans redare. Befälsorganisationerna representerar i genomsnitt omkring 95 % av far-

tygs- och maskinbefälet samt telegrafisterna och befattningshavarna i befälsställning inom ekonomiavdelningen. Bland den övriga besättning- en uppgår organisationstillhörigheten till omkring 90 % av de anställda. Här förekommer rätt stora variationer mellan olika fartyg beroende på flera faktorer såsom fartygets storlek och fartområde, de anställdas nationalitet m. m.

3.2 Kommittén

Kommittén behandlar de stora ekonomiska och tekniska förändring- ar som skett på sjöfartsområdet och redovisar sin bedömning i fråga om utformningen av ny lagstiftning. Jag återger här endast huvuddragen av kommitténs synpunkter (se i övrigt SOU 1971: 6 s. 65—70).

Tendensen inom den svenska rederinäringen har liksom inom andra näringsgrenar i landet varit koncentration av företagen till större enhe- ter. Omvandlingen har under senaste tid tenderat att alltmera påskyn- das. Den tekniska utvecklingen på fartygsområdet och beträffande last- hanteringen tvingar fram nyinvesteringar, som är synnerligen kapital- krävande. Som förhållandena utvecklats sig har som regel det stora fö- retaget bättre förutsättningar att klara sig i konkurrensen.

Inom dessa storföretag sköts administrationen av fartygen, last- och underhållsfrågor på ett helt annat sätt än tidigare från land. Omdis- ponering av de anställda, entlediganden och nyanställning sker i stor utsträckning från rederikontoren.

På det tekniska området går utvecklingen mot större fartygsenheter, specialfartyg, högre hastighet och långt driven automation genom tek- niska hjälpmedel på det enskilda fartyget.

Förändringarna ombord på fartygen har skett i takt med utveck- lingen av fartygstyperna. Tekniska hjälpmedel har tillförts i stigande grad. Automationen har kommit långt exempelvis i vad gäller förtöj- ning, lasthantering och framdrivningsmaskineri. Ett antal moderna far- tyg seglar med periodiskt vaktfritt maskinrum under 16 av dygnets timmar. Underhållet förenklas genom standardlager i förråd ombord. Även provianthållningen ombord kan rationaliseras genom central ad- ministration 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.

De förändringar på det ekonomiska och tekniska området som så- lunda pågår är av vital betydelse för konkurrenskraften hos svensk sjö- fart gentemot utlandet. För kommittén har det stått klart, att personal- rekryteringen till handelsflottan är en central faktor vid bedömningen av rederinäringens utsikter för framtiden. Svårigheterna att på såväl befäls- som manskapsidan anställa kvalificerat folk utgör sedan lång tid ett besvärande hinder i näringen. Inte minst den långt drivna ra-

tionalisering 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. Samtidigt är att vänta att den nautiska och tekniska utvecklingen kommer att rubba de traditionella förutsättningarna 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 som kommer att dominera i framtiden.

Kommittén utmönstrar såsom jag återkommer till senare (se avsnitt 5.2) ett stort antal bestämmelser ur lagen men finner det inte lämpligt att helt överlämna den tjänsterättsliga regleringen till kollektivavtalen. De speciella förhållanden, som särskilt inom den utrikes farten präglar sjömansyrket, gör det motiverat att i lagen ta upp bestämmelser, som ger ett socialt grundskydd.

Kommittén erinrar om SjmL:s grundtanke att sjömannen anställs endast för tjänst på bestämt fartyg, vilken konstruktion kommer tydligt till uttryck i ett flertal paragrafer i nuvarande lag. Denna uppbyggnad av tjänsteavtalet var försvarlig i en tid, när kommunikationerna mellan arbetsgivaren-redaren och arbetsplatsen-fartygsledningen var bristfälliga 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.

Den nuvarande bemanningssituationen med korttidsseglare som dominerande inslag vid rekryteringen av manskap är enligt kommittén ett allvarligt hot mot utvecklingen av sjöfarten som näringsgren. Undermålig rekrytering bland manskapet motverkar den tekniska rationalisering som är nödvändig. Rekryteringssvårigheterna är också ägnade att störa arbetstrivsels i stort på fartygen och minskar på det sättet attraktionen hos fartygen som arbetsplatser. På lagstiftningssidan har SjmL central betydelse för dessa frågor och kommittén fäster särskild vikt vid att lagen utformas så, att föråldrade bestämmelser rensas ut och att lagen lämnar vägen fri för den utveckling som börjat och siktar till principiellt samma anställningstrygghet för sjömän som för landanställda.

Det anses emellertid självfallet att en reviderad SjmL måste ta hänsyn till att sjöfarten även framgent kommer att rekrytera en del folk som endast tillfälligt gästspelar i sjömansyrket.

Kommittén har 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 uppbygg-

nad av lagen är ägnad att konservera de anställningsförhållanden, som kommittén kritiserat. Kommittén stannar därför för att låta en reviderad SjmL 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 knyter an till tjänst på bestämt fartyg att falla bort och sjöfolkets tjänsterättsliga ställning att på ett principiellt viktigt plan likställas med andra arbetstagaras. De sociala och offentligrättsliga motiv som talar för en lagreglering 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. 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.

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 arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna får leda utvecklingen mot större anställningstrygghet. Den revision av SjmL:s avsnitt om anställningsavtalet som kommittén sålunda förordar medför en betydande omarbetning av lagen, beroende på att den nuvarande grundsynen i så hög grad präglats lagens innehåll.

3.3 Remissyttranden

I fråga om förslagets grundinställning till sjömans anställningsförhållanden uttalar samtliga de remissinstanser som tagit ställning hårtill positiva omdömen och anser förslaget väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning.

Sjöfartsverket instämmer i kommitténs beskrivning av huvuddragen av de ekonomiska och tekniska förändringar som skett under senare år på sjöfartsområdet. Verket erinrar om att sjösäkerhetslagen med dess centrala bestämmelser har tillkommit under den tid som nuvarande SjmL varit i kraft. I sjösäkerhetslagen har införts ett särskilt kapitel om ansvarsfördelningen ombord. Ett annat viktigt avsnitt är det som reglerar systemet med minimibesättning. Verket har att fastställa besättningens kvalitet och kvantitet. För verket har uppgiften att fastställa en betryggande minimibesättning från kvalitetssynpunkt varit vanskelig, i all synnerhet som företagna rationaliseringar i fartygens drift framtvingar reduceringar av antalet ombordanställda. En allmän målsättning från verkets sida — särskilt med beaktande av att den tekniska utvecklingen ställer speciella krav på sjöpersonalen — måste vara att verka för att kvalitativt dålig personal hålls borta från sjömansyrket. Allt klarare har framstått behovet av att tillföra sjöfarten en mera fast anställningsform än den traditionella påmönstringen av visst fartyg för viss resa. Den begynnande utvecklingen i allt flera rederier mot rederianställningar av sjömän måste därför anses vara till stort gagn för sjöfarten. Verket understryker att denna anställningsform i regel är en förutsättning för att nuvarande rekryteringsproblem i sjömansyrket minskas och att erforderlig vidareutbildning kan ske i yrket. I detta sammanhang hänvisar verket till den av internationella arbetsorganisationens (ILO:s) sjöfartskonferens år 1970 antagna rekommendationen nr 139 om sysselsättningsproblem för sjöfolk (teknisk utveckling). Verket ansluter sig i alla delar till kommitténs grundsyn och anser att den uppläggning och det innehåll som givits den nya lagen är riktiga och väl i överensstämmelse med vad som bör krävas av en modern SjmL.

Arbetskyddsstyrelsen och *TCO* finner det särskilt betydelsefullt att kommittén i förslaget sökt nå överensstämmelse mellan de ombordanställdas och övriga arbetstagares arbetsrättsliga ställning. *Generalkonsulatet i Hamburg* anser att denna utveckling är tidsenlig och att den ökar anställningstryggheten. Den närmare anknytningen mellan redaren och sjömannen är önskvärd från konsulär synpunkt, eftersom konsulernas ingripanden i dessa ärenden härigenom kommer att begränsas väsentligt. *Svenska sjöfolksförbundet* noterar med tillfredsställelse att förslaget bryter mot nuvarande presumtion att den ombordanställda är knuten enbart till anställning på bestämt fartyg och att förslaget i stället grundar sig på det på arbetsmarknaden till lands gängse betraktelsesättet att arbetsgivare och anställd står i ett omedelbart avtalsförhållande till varandra. Följdriktigt försvinner befälhavarens hittillsvarande arbetsgivarställning. Samma uppfattning uttalas i huvudsak av *Svenska maskinbefälsförbundet*, som tillägger att förslaget i denna del skapar förutsättningar för de fackliga organisationerna att med redarna komma överens om och sätta upp regler för sättet att anta sjömän och skilja dem från

anställningen. Befälhavarens nuvarande enväldiga ställning finner förbundet vara ett främmande element på en modern arbetsmarknad med väl utbyggda intresseorganisationer på arbetsgivar- och löntagarsidan. SR finner det vara bra att arbetsgivare och arbetstagarare kommer varandra närmare i avtalsförhållandet och att anvisningen av arbetsplats endast utgör ett led i anställningens fullgörande. *Generalkonsulatet i Antwerpen* anser förslaget inte bara utgöra ett viktigt steg mot större social trygghet för sjömannen utan också ge redaren större möjligheter att rationellt utnyttja tillgänglig arbetskraft.

Endast *konsulatet i Rotterdam* uttalar viss tveksamhet i fråga om kommitténs förslag. Skälet är att förslaget bryter mot den syn på sjömans anställning som återspeglas såväl i andra sjöfartsnationers lagstiftning som i de internationella konventionerna på det sjöfartssociala området.

4. Lagens tillämplighet

4.1 Gällande ordning

SjmL:s tillämplighet i fråga om fartyg begränsas ej av bestämmelse i lagen. Den skall således tillämpas på anställda i fartyg såväl i kommersiell som i annan drift. Någon begränsning finns inte i fråga om fartyg som ägs eller nyttjas av offentligt organ. I praktiken har dock vissa begränsningar ansetts böra göras. Sålunda tillämpas lagen inte på örlogsfartyg eller på mindre fartyg, där uteslutande medlemmar av en och samma familj arbetar.

Med örlogsfartyg förstås enligt hävdvunnen svensk terminologi flottans och kustartilleriets fartyg samt sjöfartsverkets av flottan bemannade isbrytar- och sjömättningsfartyg. Hit hör också marint hjälpfartyg, dvs. fartyg som hyrs av marinen eller som eljest tagits ut för marinen eller tagits i anspråk av eller tillhandahållits marinen.

Nuvarande lags tillämplighet i fråga om arbetstagarare inskränks till dem som är antagna av redaren eller befälhavaren men gäller å andra sidan också sådan av redaren eller befälhavaren anställd personal som ej utför egentligt fartygsarbete, t. ex. en arbetsstudiemann. För dem som arbetar på fartyget utan att vara anställda av redaren eller befälhavaren gäller enligt 71 § SjmL reglerna om minimiålder, läkarundersökning, rätt till vård vid könssjukdom, underrättelse m. m. vid dödsfall, redarens regressrätt mot statsverket för kostnad för viss sjukvård m. m., lydnadsplikt och andra skyldigheter i tjänsten, medtagande av gods ombord, vilotid för minderårig och om tvångsmedel. Det är här främst fråga om befattningshavare som är anställda hos en av redaren antagen entreprenör, som driver viss rörelse

ombord, t. ex. ekonomiavdelningen eller del av denna, försäljnings-, frisér-, tvätt- eller spelrörelse.

Som nyss nämnts gäller SjmL för anställda på fartyg som ägs eller nyttjas av det allmänna. I fråga om offentligt anställda finns emellertid även en särskild arbetsrättslig reglering. Efter SjmL:s tillkomst har stats- och kommunaltjänstemäns anställningsförhållanden reglerats i statstjänstemannalagen (1965: 274, ändrad senast 1971: 637) och kommunaltjänstemannalagen (1965: 275, ändrad 1970: 716) samt i författningar, som utfärdats av Kungl. Maj:t med stöd av dessa lagar. I kungörelsen (1971: 940) om tjänstemannaanställning för arbetstagare hos staten föreskrivs, att sådan arbetstagare skall anställas som tjänsteman. Statstjänstemannalagen och av Kungl. Maj:t med stöd av lagen utfärdade författningar är sålunda tillämpliga på samtliga arbetstagare hos staten med undantag för vissa i kungörelsen nämnda mindre grupper, bland dem däck- och intendenturpersonal samt motormän på statens fiskeriundersökningsfartyg. I övrigt regleras anställningsförhållandena av kollektivavtal i den utsträckning 3 § statstjänstemannalagen medger. För arbetstagare som tjänstgör som däck- eller intendenturpersonal eller motormän på statens fiskeriundersökningsfartyg är som nämnts tjänstemannalagstiftningen inte tillämplig. Deras anställningsförhållanden regleras av kollektivavtal, som ingåtts mellan fiskeristyrelsen och de anställdas organisationer. Örlogsfartygen bemannas till väsentlig del av personal tillhörande krigsmakten. I sjömättningsfartygen och isbrytarna ingår bland besättningen även civilt anställda statstjänstemän. Detsamma gäller vissa försvaret tillhöriga färjor och mindre fartyg. På hjälpfartyg, som inte tillhör krigsmakten, tjänstgör likaledes civil personal. Denna står regelmässigt under militärt befäl ombord under tid när försvaret disponerar fartyget. I anställningshänseende kan förekomma att personalen inte tillhör krigsmakten utan är anställd hos redaren av hjälpfartyget. Statstjänstemannalagstiftningen är i så fall inte tillämplig.

Fartyg ägda av kommuner förekommer i viss utsträckning. I anställningsförhållande med kommun som arbetsgivare och tjänsteman som arbetstagare gäller kommunaltjänstemannalagen. Anställningsvillkoren regleras genom kollektivavtal utom i de avscenden där avtal enligt lagen inte får träffas. För övriga kommunalt anställda bestäms villkoren av kollektivavtal.

De i 1 § andra stycket kommunaltjänstemannalagen med kommun likställda organ och inrättningar, t. ex. landstingskommun, kommunalförbund, församling eller allmän försäkringskassa, torde f. n. inte driva sjöfart.

Även om nuvarande SjmL i princip gäller för samtliga nu berörda offentligt anställda arbetstagare, torde lagens bestämmelser endast i ringa utsträckning komma till användning.

SjmL:s begränsning i tiden till den period när sjömannen tjänstgör på fartyget eller på land i omedelbar anslutning till fartygstjänsten framgår av ett flertal bestämmelser.

4.2 Kommittén

Liksom SjmL upptar förslaget inte någon begränsning när det gäller lagens tillämplighet i fråga om fartyg.

Kommittéförslaget innebär en förskjutning av SjmL:s tillämplighet i fråga om arbetstagare så till vida som lagen i sin helhet i fortsättningen föreslås bli tillämpad endast 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 innehåsa av arbetstagare, vilka är landbaserade och går ombord endast för att utföra arbete medan fartyget ligger i hamn. Befattning ombord innebär 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 redaren och arbetar ombord men vars arbete inte berör fartygets nyttjande, såsom en rederianställd konstruktör som följer med för studier inför ett kommande fartygsbygge. Ej heller räknas hit en arbetsstudieman, som tillfälligtvis följer med för viss utredning. Den som har rent tillfälliga sysslor, t. ex. tillfälligt underhålls- eller reparationsarbete, kan inte anses ha befattning ombord. Samma är förhållandet med en rederianställd ingenjör, som följer med ett fartyg under en resa för kontroll av instrumenteringen.

I överensstämmelse med gällande lag (71 §) innebär kommittéförslaget 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. kiosk- och servicepersonal på vissa passagerarfartyg, kontrollpersonal från ett varv, lastägares 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 överlåta driften inom serviceavdelningarna, huvudsakligen på större passagerarfartyg, på

en företagare utanför rederiet, vilken anställer personal. I dessa fall intar personalen i fråga om arbetsuppgifter samma ställning som om den varit anställd i rederiet. Hittills har personal som avses här kollektivavtalsvägen tillförsäkrats samma avtalsförmåner som övriga ombordanställda. Därmed har dessa arbetstagare i praktiken också kommit i åtnjutande av väsentligen samma sociala skydd som SjmL ger. Kommittén anser inte att denna ordning rubbas genom förslaget.

I detta sammanhang aktualiserar kommittén en begränsning av redarens rätt att överlåta på annan att som entreprenör anställa personal för fartygsdriften. Det kan nämligen inte anses förenligt med redarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten ombord, att sådan personal inom däck- och maskinavdelningarna som tillhör minimibesättningen 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. Kommittén föreslår att bestämmelse härom tas in i sjösäkerhetslagen. I övrigt kan redaren låta bemanna sitt fartyg med personal, som anställts av annan än redaren själv. Detta förfarande kan enligt kommittén ge driftsekonomiska fördelar. I ett avseende kan denna klyvning av arbetsgivareförhållandet ombord inge betänkligheter. Reglerna om sjömansskatt och sjömans pensionering är nämligen tillämpliga endast på dem, som anställts av redaren. De sjömän som anställts av entreprenör faller således 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 system. En sådan utredning har kommittén emellertid ansett ligga utanför sitt uppdrag.

Kommittén anför i fråga om lagens begränsning i tiden att den tjänsterättsliga reglering som förslaget innehåller 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. Kommittén föreslår att redarens avtal med sjömannen om skeppsarbete skall kunna ha 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 hänför sig 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 härvid 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 sålunda föreslås torde enligt kommitténs uppfattning i allmänhet inte behöva bereda några praktiska svårigheter. Som regel framgår det redan av de enskilda bestämmelsernas utformning, om de skall tillämpas 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. Sjömannens lydnadsplikt i förhållande till överordnade ombord eller skeppsnämndens befogenheter kan ej åberopas 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. När det gäller de centrala bestämmelserna i kommitténs förslag om redarens sociala ansvar för sjömannen, nämligen 18 § om redarens skyldighet att svara för sjömannens uppehälle 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, bör dessa bestämmelser 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 är 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 jämföras med tid i befattning fordras vidare, att sjömannen under tiden utför arbete åt redaren eller står till dennes förfogande för detta ändamål. Det är rimligt att med sådan tid också likställa fritid, som är vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse 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. Här ingår inte tid när sjömannen åtnjuter semester eller har tjänstledighet. I detta sammanhang kan erinras om att reglerna i 10 § andra stycket semesterlagen (1963: 114, ändrad senast 1966: 422) blir tillämpliga i de fall att sjömannen drabbas av sjukdom under semester. Är han sjuk när den för honom bestämda semestern börjar eller insjuknar han under semestern är han sålunda intet skyldig att räkna sjukdagarna som semesterdagar.

Väntetidsbegreppet är så utformat att den nyanställda inte har väntetid förrän han har haft befattning på fartyg. Han har sålunda intet rätt till de sociala förmåner som är förknippade med sådan tid.

Förhållandena vid de typer av avtal, där sjömannen inte bara arbetar åt redaren i befattning på fartyg utan också under mellanperioder i land, får enligt kommittén bedömas annorlunda, om sjömannen i praktiken får anses ha överförs till andra arbetsuppgifter än skeppsarbete. Rederiet kan komma överens med en befälhavare eller en maskinchef om att denne skall lämna sjötjänsten för att vara kontrollant vid rederiets fartygsbyggen. En matros kan sysselsättas mera stadigvarande i rederiets landorganisation. I sådana fall är arbetet regelmässigt ej att anse som skeppsarbete och det kan ej 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 SjmL, 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. I regel torde övergången till stadigvarande landanställning vara markerad genom särskild överenskommelse med sjömannen, genom 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. Som exempel på befattningshavare med avtal av detta slag kan nämnas anställda vid en träindustri, vilka tidvis arbetar ombord på industrins bogserfartyg, tidvis i land.

I den mån SjmL:s bestämmelser ej är tillämpliga, får frågor om t. ex. sjömannens anställningsförhållanden bedömas efter 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. Däremot förlorar mönstringen sin nuvarande tjänsterättsliga betydelse, som hänger samman med att anställningsavtalet enligt SjmL är knutet till den faktiska tjänstgöringen på bestämt fartyg.

4.3 Remissyttranden över kommittéförslaget

När det gäller kommittéförslagets tillämplighet i fråga om fartyg föreslår *hovrätten för Västra Sverige* att det i 1 § nya SjmL uttryckligen anges, att det är på svenska fartyg som lagen är tillämplig.

I fråga om tillämpningen på örlogsfartyg konstaterar *överbefälhavaren*, att det materiella innehållet i förslaget helt synes avse handelsfartyg och inte örlogsfartyg. Det torde dock vara önskvärt att detta direkt framgår av lagtexten. *Sjöfartsverket* och *statens avtalsverk* utgår från att förslaget inte skall vara tillämpligt på örlogsfartyg.

Statens vägverk upplyser att verket för transporter av passagerare och fordon har 122 landsvägsfärjor på 82 färjleder, vartill kommer en båtled med en båt avsedd enbart för persontrafik. För hamn- och farledsarbeten har vägverket fem mudderverk och två bogserbåtar. Antalet anställda på verkets landsvägsfärjor, mudderverk och båtar uppgick år 1970 till omkring 410 personer vilket motsvarar ca 5 % av det totala antalet av verkets arbetarpersonal. Arbetet på dessa fartyg anknyter nära till arbetsförhållandena i land. Färjornas turer är korta och överstiger som regel inte 15—20 minuter. Antalet arbetstimmar per vecka för här avsedd personal motsvarar vad som gäller för verkets landanställda arbetarpersonal. Ingångna kollektivavtal gäller inte blott för vägverkets landanställda arbetarpersonal utan också för färjpersonalen och för flertalet av personalen vid mudderverken och bogserbåtarna. I *sjöarbetstidskungörelsen* (1970: 550) förordnas att *sjöarbetstidslagen* (1970: 105) inte skall gälla i fråga om skeppstjänst på fartyg, som tillhör bl. a. statens vägverk. Här gäller i stället allmänna arbetstidslagen (1970: 103). Färjhållningen, till vilken större delen av den aktuella personalen är hänförlig, utgör en del av väghållningen. I den mån färjförbindelse på grund av ishinder inte kan upprätthållas, sysselsätts personalen med vägunderhållsarbete i land. Personalen på vägfärjorna är i betydande omfattning med avseende på arbetsuppgifterna att jämställa med verkets landanställda arbetarpersonal. Frågor rörande anställningsvillkor och socialt grundskydd för denna personal är i sina detaljer reglerade genom kollektivavtal. Den nya lagen bör därför enligt verkets mening utformas så, att den inte blir tillämplig på personalen på verkets landsvägsfärjor, båtar och mudderverk.

Enligt *sjöfartsverket* bör frågan om lagens tillämpning liksom hittills överlämnas till den allmänna rättstillämpningen. I princip blir förslaget tillämpligt på fartyg tillhörande sjöfartsverket, statens järnvägar, fiskeristyrelsen, statens vägverk, tullverket och polisväsendet. Eftersom förslaget är tillämpligt på privatägda fartyg bör det i princip också gälla beträffande statsägda fartyg.

Fiskeristyrelsen uppger, att på de tre undersökningsfartyg som är i drift endast några få av befälet är löneplansanställda. För övriga anställda gäller kollektivavtal. Enligt styrelsens uppfattning torde det inte vara möjligt att under nuvarande anställningsformer undanta dessa fartyg från lagens tillämpningsområde. *Befälhavaren på fiskeriundersökningsfartyget Skagerak* avstyrker emellertid att förslaget blir tillämpligt på fiskeristyrelsens fartyg, eftersom SjmL tillkommit uteslutande med

tanke på handelsfartygen. Förhållandena på undersökningsfartygen skiljer sig klart från dem på handelsfartyg.

Generalkonsulatet i Hamburg ifrågasätter om förslagets regler angående skriftligt anställningsavtal och avräkningsbok skall vara tillämpliga också på handelsfartyg med en bruttodräktighet under 20 registerton och på lustfartyg. Lagen bör innehålla en definition av vad som avses med fartyg.

När det gäller lagens tillämplighet i fråga om arbetstagarer tar *Svenska sjöfolksförbundet* upp frågan om behandlingen av personal som anställts av annan än redaren. Enligt förbundet lämnar redare för passagerarfartyg i stor omfattning ut arbetsuppgifter inom ekonomiavdelningen ombord på entreprenad. Av entreprenören anställd personal omfattas ej av lagens grundskydd. Detta är otillfredsställande i beaktande av att denna personal till klart övervägande del är bona fide sjöfolk, som tidigare varit anställt av redare. Genom att föra över arbetsuppgifter ombord till entreprenör har redaren möjlighet att beröva den anställde hans sociala rättigheter enligt SjmL. Detta kan t. o. m. ske utan att personalen underrättas härom. Enligt förbundets uppfattning är det rimligt, att lagen tillämpas på samtliga anställda, om det ej är fråga om person som utför kortvariga och tillfälliga göromål.

LO finner det vara förvånansvärt att kommittén funnit befogat att skapa lagliga möjligheter till en social kategoriklyvning mellan olika arbetstagare på ett och samma arbetsställe som här har skett. Dessa sociala skillnader och denna brist på jämlikhet kan till yttermera visso uppkomma enbart genom att redaren till annan fysisk eller juridisk person på entreprenad lämnar över vissa arbetsuppgifter på fartyget, ett förhållande som möjliggör för redaren att på ett enkelt sätt avhända sig det sociala ansvaret för stora grupper av ombordanställda och följaktligen kringgå SjmL:s bestämmelser. En sådan lagstiftning är enligt organisationens mening klart olämplig och helt oacceptabel, särskilt som de ekonomiska följderna av en fullt ut verkande SjmL, som ger samtliga ombordanställda samma sociala grundskydd, mycket lätt kan och lämpligen skall regleras mellan redaren och entreprenören i entreprenadavtalet.

Spörsmålet om lagens tillämplighet i fråga om arbetstagare tas upp av *sjöfartsverket* ur en annan synvinkel. Verket påpekar att lagen behandlar frågor som regleras i gällande avtal för statstjänstemän. Det kan därför ifrågasättas om föreskrifter om sådana förhållanden bör göras dispositiva eller undantas från tillämpningen beträffande statstjänstemän. Det bör ankomma på statens avtalsverk att skapa de tjänsteavtalsmässiga förutsättningar som kan föranledas av den nya lagen. *Statens avtalsverk* konstaterar att lagen blir tillämplig på t. ex. ombordanställda statstjänstemän. Deras anställningsförhållanden regleras i statstjänstemannalagen och i författningar som Kungl. Maj:t utfärdat med stöd av lagen. I de

fall samma eller liknande spørsmål regleras både i SjmL och i statstjänstemannalagen bör uttryckligen föreskrivas vad som skall gälla. Enligt avtalsverkets mening bör statstjänstemannalagen och därtill anslutande författningar gälla fullt ut även för sådana statstjänstemän som är ombordanställda. Om så skall vara fallet, bör erinran därom tas in i ny SjmL. Möjligen bör statstjänstemannaområdet helt undantas från lagens tillämplighet. Motsvarande bör enligt avtalsverkets mening gälla vid konkurrens mellan SjmL och kommunaltjänstemannalagen med därtill anslutande författningar.

Kommitténs uttalande om lagens begränsning i tiden och förslag att införa begreppet väntetid, under vilken tid sociala förmåner skall utgå, godtas av de remissinstanser som uttalat sig i frågan. Kommitténs begränsning av väntetiden till att ej omfatta tiden från det sjömannen anställs fram tills han första gången tillträder befattning på fartyg uppmärksammas av flera remissinstanser. I ett av arbetsmarknadsstyrelsen från *sjömansförmedlingsdelegationen* infortrat yttrande framhåller arbetstagarrepresentanterna i delegationen, att kommittén härigenom inte fullföljt grundsynen om tillräckligt anställningsskydd för arbetstägaren. Detta skydd borde omfatta tiden från den tidpunkt när anställningen avtalats till dess den tillträds ombord på fartyget. Den anställda står under denna tid till arbetsgivarens förfogande. *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet* och *TCO* ger uttryck för samma uppfattning. *Maskinbefälsförbundet* framhåller dock att denna tid enligt den arbetsrättsliga praxis som tillämpas f. n. täcks in av redarskyddet. Förbundet förutsätter att denna praxis kommer att bestå. *Generalkonsulatet i New York* anser att tolkningssvårigheter avseende uttrycket väntetid är att förutse. Framför allt saknas klar gräns mellan väntetid och semester. Detta kan ha betydelse eftersom vissa sociala förmåner utgår under väntetid men inte under semester.

4.4 Departementspromemoria om sjömanslagens tillämplighet på person m. m.

4.4.1 Allmänt

I anledning av den kritik som förts fram från arbetstagarhåll mot kommitténs förslag att tillämpa ny SjmL i sin helhet endast på redaranställd med befattning på fartyg, har inom departementet upprättats promemoria (Ds K 1972: 9), vari frågan om lagens tillämplighet på den som inte är anställd hos redaren behandlas. Vidare tas upp frågan om lagens tillämplighet i vissa fall när svenskt fartyg är bortfraktat till utlandet. Här avses bortfraktning på sådana villkor att befraktaren inte bara har den kommersiella kontrollen över fartyget, t. ex. vid tidsbortfraktning, utan också den nautiska kontrollen såsom vid skeppslega el-

ler, med dess engelska term, bare boat charter. Befraktaren driver fartyget för egen räkning. Han bemannar, utrustar, provianterar och bunkrar det samt betalar löpande underhåll under certepartitiden. Bare boat-befraktaren övertar således i huvudsak alla redarfunktioner. I en del fall förekommer att redaren anställer viss personal i befälsställning.

På handelsfartyg förekommer i viss utsträckning arbetstagare anställda av annan arbetsgivare än redaren. En del av dessa arbetar på fartyget endast när det ligger i hamn. De arbetstagare som följer med fartyget kan främst med hänsyn till det arbete som de utför ombord delas in i två grupper med helt olika funktioner. I det ena fallet gäller det anställda hos arbetsgivare, som antagits av redaren som entreprenör för viss del av fartygets drift (entreprenöranställda). I det andra fallet avses arbetstagare hos varv eller annan leverantör eller hos särskilt underhålls- eller serviceföretag (resereparatörer).

4.4.2 *Entreprenöranställda*

Sådana anställda förekommer f. n. uteslutande på passagerarfartyg och arbetar såväl i befäls- som i manskapsställning. Deras arbetsuppgifter är av stadigvarande art ombord. Således förekommer inom passagerarfartygsdriften att redaren lämnar ut driften av hela ekonomiafdelningen på entreprenad. I andra fall kan det vara fråga om en del av denna verksamhet, t. ex. kioskförsäljning eller det s. k. kallsänkriarbetet. Vidare förekommer att rederier på samma sätt lämnar ut arbetet med tvätt av linne. Det är vidare vanligt att spelverksamhet ombord, t. ex. roulette och bingo, drivs av självständig företagare. Samma kan vara förhållandet när det gäller musikunderhållning. Entreprenören kan vara fysisk eller juridisk person. I flera fall är det fråga om utländska företagare. Antalet entreprenöranställda kan f. n. uppskattas till drygt 500 personer. För flertalet av dessa har Svenska sjöfolksförbundet träffat överenskommelser med entreprenörerna om löner och andra anställningsvillkor. Härigenom tillförsäkras de anställda samma kollektivavtalsförmåner som gäller för redaranställda arbetstagare i motsvarande befattningar. Dessutom förbinder sig redaren i avtal med sjöfolksförbundet att tillse att av entreprenör anställd personal får de löner och sociala förmåner som utgår till motsvarande personal enligt kollektivavtal, som är gällande för rederiet och till förbundet anslutna medlemmar. Uppfyller inte entreprenören sina skyldigheter skall redaren träda in och fullgöra dessa.

Enligt det danska förslaget till ny sjömanslag skall lagen tillämpas på redarens avtal med sjöman om "skibstjeneste". Lagen gäller inte dem som endast arbetar ombord medan fartyget ligger i hamn. På dem som utför annat arbete än "skibstjeneste" eller är anställda av annan arbetsgivare än redaren gäller endast vissa uppräknade regler, i huvud-

sak motsvarande dem i det svenska kommittéförslaget 2 §. En nyhet är att vederbörande minister föreslås få rätt att föreskriva att endast dessa i lagen särskilt uppräknade regler skall vara tillämpliga på personer, som redaren anställt för arbete i passagerarfartygs ekonomiavdelning. Den danska kommittén har inte ansett nödvändigt att definiera begreppet "skibstjeneste". I motiven uttalas att begreppet i överensstämmelse med den traditionella uppfattningen omfattar arbete, som har anknytning till fartygets drift och som utförs av arbetstagare som följer med fartyget.

I det norska förslaget, som i denna fråga i huvudsak stämmer överens med gällande rätt, anges i 1 § punkten 1 att lagen skall tillämpas på alla som är anställda av redaren eller befälhavaren till "arbcid på skip" med undantag för dem som bara arbetar ombord medan fartyget ligger i hamn. På dem som är anställda av annan arbetsgivare för "arbcid på skip" tillämpas endast vissa i lagen uppräknade bestämmelser, i huvudsak överensstämmande med det svenska kommittéförslaget. Man gör dock inte någon ändring i fråga om de från svenska förhållanden avvikande reglerna för "restaurasjonspersonalet", för vilka huvuddelen av lagen, t. ex. reglerna om tjänstcavtalet, skeppstjänsten och skyddet mot uppsägning, gäller, oavsett om redaren eller annan är arbetsgivare.

4.4.3 Resereparatörer

I den andra gruppen av arbetstagare ombord med annan arbetsgivare än redaren, resereparatörerna, torde inte återfinnas någon med befälsfunktioner ombord. Som regel utför de visst kortvarigt uppdrag ombord, t. ex. översyn eller reparation av del av framdrivningsmaskineriet eller annan särskild utrustningsdetalj men till gruppen får också räknas garantipersonal från varv, vilken kan stanna under relativt lång tid ombord i fartyget, upp till ett halvt år. Företag som tillhandahåller redaren service genom resereparatörer har i stor utsträckning specialiserat sig på arbeten av detta slag. Resereparatörerna har därför vanligen sin huvudsakliga sysselsättning förlagd till fartyg i hamn och till sjöss, varvid de flyttar från det ena fartyget till det andra. I några fall har rederier dotterföretag som på detta sätt lämnar service för fartygs skötsel. Arbetsuppgifterna är vanligen inte av sådan art att de annars regelmässigt utförs av den egentliga besättningen. Det är ofta specialistarbeten. Som regel är det fråga om tillfälliga arbetsuppgifter, som inte har med det sedvanliga rutinarbetet ombord att göra. Arbetet kan dock omfatta uppgifter som vanligen sköts av den egentliga besättningen. Härigenom minskas omfattningen av besättningens arbetsuppgifter, vilket kan medföra en nedskärning i antalet medlemmar. Förekomsten av resereparatörer har emellertid inte någon inverkan på omfattningen av den minimibesättning som sjöfartsverket skall fastställa på fartyg enligt

sjösäkerhetslagen. Anställningsvillkor för garantipersonal och resereparatörer regleras vanligen genom kollektivavtal. Dessa träffas i endast ringa utsträckning av de ombordanställdas organisationer.

4.4.4 I promemorian angivna riktlinjer för ny lagstiftning i fråga om entreprenöranställda och resereparatörer

I promemorian utvecklas de närmare förhållanden under vilka dessa arbetstagare f. n. används och ges en prognos för kommande utveckling. Däri redogörs också för den utsträckning i vilken dessa arbetstagares förhållanden regleras i sjöarbetstidslagen, mönstringsförordningen, sjömansskatteförfattningarna i de nordiska länderna, sjömanspensionskungörelsen och i förslag till ändringar i sjölagen. Jag hänvisar här till promemorian (s. 5—9, 15 och 23—24).

Det konstateras i promemorian att det finns anledning att i det fortsatta lagstiftningsarbetet utgå från att arbetstagare med annan arbetsgivare än redaren kommer att finnas på fartygen också i fortsättningen. Beträffande frågan om det finns skäl att som för den redaranställda besättningen närmare reglera deras förhållanden i SjmL påpekas att det utmärkande för lagen är att den ger föreskrifter för situationer som är speciella för den fartygsanställda. Det gäller t. ex. förhållanden när sjömannen är borta från hemlandet och när särskild hänsyn måste tas till sjösäkerheten.

I promemorian pekas på att man i den nya sjöarbetstidslagen, som trädde i kraft den 1 januari 1971, sökt anpassa lagens tillämplighet i fråga om person till de förändringar av arbetsförhållandena ombord som har skett under senare tid. Visserligen har definitionen i 1 § i lagen på begreppet skeppstjänst, på vilken lagen är tillämplig, endast undergått språklig modernisering men av 1964 års sjöarbetstidsutrednings betänkande (SOU 1969: 3 s. 79) och av departementschefens uttalanden i proposition med förslag till ny sjöarbetstidslag (1970: 29 s. 40—41) framgår, att man tagit hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för entreprenöranställda och resereparatörer inom sjöfarten. Lagen omfattar således anställda både hos redaren och annan arbetsgivare. Vidare omfattar den såväl s. k. rutinarbete ombord som tillfälligt arbete till sjöss, som inte består av rutingörsmål. Med tillfälligt arbete avses här en avgränsad arbetsuppgift ombord, t. ex. leveransservice eller maskinreparation. Som enda begränsning i fråga om lagens tillämpning på arbete uppställs kravet att vistelsen ombord för den som skall utföra arbetet skall ha sådan varaktighet, att den avsevärt inskränker möjligheterna att utnyttja fritiden. Vistelsen bör överstiga en vecka om det inte är fråga om arbetstagare som under en längre tid arbetar till sjöss på olika fartyg och under den tiden uppehåller sig kortare tider än en vecka på ett fartyg.

I förslaget till lag om ändring i sjölagen förekommer vidare en änd-

ring som innebär förbättring för de entreprenöranställda. Dessa arbetstagare föreslås nämligen bli jämställda med sjömän anställda av redaren när det gäller sjöpanträtt i fartyg till säkerhet för lön eller annan gottgörelse på grund av fartygstjänst.

Vidare konstateras i promemorian att SjmL:s bestämmelser har till syfte att utgöra ett skydd för de ombordanställda. Det synes i och för sig önskvärt att dessa regler omfattar så många som möjligt av de arbetstagare som tjänstgör på fartyg. Den uppdelning efter arbetsgivare som finns i nuvarande SjmL kan medföra otillfredsställande resultat för den enskilde. Frågan ställs om man inte bör söka lösningar, som bygger på vilket arbete som utförs ombord och arbetsuppgiftens varaktighet.

En utgångspunkt bör enligt promemorian vara att SjmL skall omfatta arbetstagare som utför arbete på fartyg, i synnerhet dem som utför de s. k. rutingöromålen ombord. Bli anställningsvillkor och förmåner för dessa arbetstagare beroende av om redaren av driftstekniska skäl finner det lämpligt att låta en entreprenör ta hand om en del av göromålen kan resultatet bli otillfredsställande. Svenska sjöfolksförbundet har för de entreprenöranställda som är medlemmar i förbundet uppnått överensstämmelse med de redaranställdas villkor, när det gäller frågor som är reglerade i kollektivavtal eller jämförliga överenskommelser. Skulle också SjmL tillämpas på de entreprenöranställda, kommer anställningsvillkoren över huvud taget att bli ensartade.

Det framhålls vidare i promemorian att det här gäller väsentliga anställningsfrågor, nämligen om anställningens ingående och upphörande, om samråd m. m. med skeppsnämnd i anställningsfrågor, om fri hemresa efter viss tids anställning och vid sjukdom, om lön och vård på arbetsgivarens bekostnad till följd av sjukdom eller skada och om arbetsgivarens ansvar för begravningskostnader. Av betydelse är vidare att reglerna om befälhavarens möjligheter att i speciella situationer skilja ombordanställd från hans befattning på fartyget skulle bli tillämpliga på hela den egentliga besättningen. Detta är av vikt för befälhavarens möjlighet att upprätthålla ordning ombord och ersätta den som är sjuk eller betar sig olämpligt på fartyget med annan arbetskraft.

I promemorian sägs att i fråga om entreprenöranställda synes övervägande skäl tala för att den nya SjmL:s regler i sin helhet skall gälla.

När det gäller resereparatörerna regleras deras anställningsförhållanden inte av kollektivavtal, som ingås av Svenska sjöfolksförbundet eller av någon sjöbefälsorganisation. Deras anställningsvillkor har ej heller berörts av sjöfartslagstiftningen annat än i fråga om sjöarbetstidsbestämmelserna, som enligt vad tidigare anförts i viss utsträckning kan bli tillämpliga. Det konstateras i promemorian att skäl synes tala för att resereparatörernas villkor inte skall regleras genom SjmL. Yrkande härom har inte heller framställts av någon remissinstans i yttrande över kommittébetänkandet. Genom att resereparatörerna och deras arbetsgivare är

spridda över hela världen måste i många fall betydande svårigheter uppkomma, om svensk sjömanslagstiftning skall tillämpas. Utmärkande för arbetsuppgifterna är att de är av tillfällig art. Visserligen kan samma uppgift återkomma med jämna mellanrum men arbetet har inte den karaktären att det ingår i fartygsbesättningens sedvanliga rutinuppgifter.

På grund av de ställningstaganden som således gjorts i promemorian ifrågasätts där om inte den ändringen bör vidtas i kommittéförslaget, att SjmL i sin helhet omfattar all personal som utför arbete av rutin-karaktär på fartyg. Detta arbete bör rubriceras fartygsarbete med hänsyn till den terminologi som förordats i remiss den 26 april 1972 till lagrådet med förslag till ändring i sjölagen m. m. Där föreslås en indelning av begreppet fartyg i skepp och båt. Med fartygsarbete avses arbete, som hänför sig till fartygets nyttjande och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. Vidare skall arbetet utföras för fartygets räkning ombord på fartyget eller på annat ställe och av den som anställts för arbete på fartyg och följer med fartyget. Genom denna definition omfattar lagen anställningsavtal mellan redare eller annan arbetsgivare, som redaren antagit som entreprenör, och arbetstagaren. Däremot faller rese-reparatörernas arbete utanför. För dessa synes emellertid de regler av skydds- och ordningskaraktär som finns i lagförslaget böra gälla under tid de vistas ombord. Här avses de bestämmelser som tas upp i 2 § i kommitténs förslag. Det spelar här ingen roll vem som är arbetsgivare eller hur lång tidsperiod arbetet omfattar. Under denna grupp av arbetstagare bör också hänföras garantipersonal.

I promemorian behandlas också vem som skall bära arbetsgivaransvar för arbetstagarna ombord. SjmL nämner endast redaren som arbetsgivarpart till den anställde. De föreskrifter som också gäller arbetstagare med annan arbetsgivare utgör inget undantag från denna regel. Samma princip gäller för kommittéförslaget. Om den nya lagen i sin helhet skall vara tillämplig på entreprenöranställda, måste man också ta ställning till de förpliktelser som kan komma att åvila entreprenören som arbetsgivare. I promemorian diskuteras olika lösningar. Å ena sidan kan stadgas att vad som föreskrivs för redaren i hans egenskap av arbetsgivarpart enligt lagen skall, när det gäller ombordanställd med annan arbetsgivare, i motsvarande mån tillämpas på sistnämnde arbetsgivare. Entreprenören får ansvar för att SjmL:s bestämmelser iakttas för hans anställda. Å andra sidan kan tänkas en lösning som lägger ansvaret för uppfyllandet av lagens arbetsgivarförpliktelser endast på redaren. Denne blir i lagens mening att betrakta som arbetsgivarpart för samtliga ombordanställda på vilka lagen gäller i sin helhet. Slutligen kan övervägas att använda den förstnämnda lösningen men med det tillägget att också redaren ansvarar för entreprenörens-arbetsgivarens förpliktelser.

Det uttalas att goda skäl kan anföras för envar av dessa lösningar. Såvitt kan bedömas torde både redarens och entreprenörens ansvar

kunna krävas ut. Avgörande för vilken lösning som skall föredras måste enligt promemorian vara, att den anställde verkligen garanteras det sociala skydd som han har att begära av arbetsgivaren enligt SjmL:s regler. En fråga blir då om arbetstagaren har möjlighet att hos sin motpart kräva ut ett ansvar enligt svenska bestämmelser. Väljs ett redaransvar kommer de entreprenöranställda i samma läge som övriga ombordanställda, vilket måste anses tillfredsställande. Läggs ansvaret på entreprenören kommer arbetstagaren i dessa frågor närmare sin egentliga arbetsgivare med vilken han har haft kontakt vid avtalets ingående. I kollektivavtalsfrågor har arbetstagaren med entreprenören att göra, vilket arbetstagarorganisationen ansett tillfredsställande. Godtagbart skydd för den anställde synes kunna uppnås oavsett på vem arbetsgivaransvaret läggs enligt SjmL. Övervägande skäl kan i detta läge tala för att man söker samma lösning i lagen som i kollektivavtalen. I promemorian redovisas därför ett förslag där uttrycket "redaren" i kommittéförslaget i arbetsgivar-situationer ersätts med ordet "arbetsgivaren". Den redaranställda har att vända sig till sin arbetsgivare, dvs. redaren, medan den entreprenöranställda vänder sig till sin avtalspart.

När det gäller redarens ansvar för att entreprenören m. fl. fullgör förpliktelseorna ifrågasätts i promemorian, om detta inte bör få sådan utformning, att arbetstagaren skall kunna vända sig direkt mot redaren, som då givetvis i förekommande fall har regressrätt mot entreprenör-arbetsgivaren. En sådan konstruktion förstärker skyddet för arbetstagaren. Situationer kan förekomma där en entreprenörs arbetstagarare, t. ex. vid sjukdomsfall, har svårt att snabbt kommunicera med sin arbetsgivare. Redaren däremot har vanligen en utbyggd agentorganisation på platser, som fartyget besöker. Arbetstagarare som nu nämnts skulle därför inte behöva att först kräva ut ifrågavarande förpliktelse av sin arbetsgivare, vilket i vissa fall skulle kunna medföra otillfredsställande resultat, t. ex. i form av dröjsmål med vård.

4.4.5 *Bare boat charter m. m.*

Det förekommer fall där svenskt fartyg nyttjas utan att svensk sjömanslag tillämpas. Här avses vissa fall när fartyget är bortfraktat till utlandet på bare boat charter basis.

Frågan om SjmL:s tillämplighet i dessa fall tas upp i promemorian. Först berörs vilken inverkan en sådan bortfraktning får på fartygets nationalitet. Ett fartyg har i främmande land och på det fria havet den rättsställning som folkkrätten och internationella fördrag tillförsäkrar hemlandets fartyg. Väsentlig maktutövning i fråga om fartyg är i betydande mån förbehållen hemlandets myndigheter, om än med viktiga inskränkningar i främmande hamn. Säkerheten på svenska fartyg är sålunda underkastad svensk offentlig tillsyn även utomlands och brott som förövas ombord hör i princip under svensk domsrätt (1 § sjösäkerhets-

lagen och 2 kap. brottsbalken). Också viktiga privaträttsliga verkningar är knutna till nationaliteten. Förhållandet mellan de ombordanställda och redaren är t. ex. i regel underkastat hemlandets lag (se t. ex. 40 § gällande SjmL). Nationaliteten är förenad med rätt att föra hemlandets flagga, i vissa fall också skyldighet att göra det. Villkoren för fartygs nationalitet anses, åtminstone i de traditionella sjöfartsnationerna, böra innefatta krav på verklig anknytning till hemlandet. Uttryck för denna uppfattning ges i den internationella konvention om det fria havet som antogs i Genève år 1958. Sverige har visserligen inte tillträtt konventionen men det torde ej bero på någon avvikande svensk uppfattning i sak. Den regel i konventionen som tar sikte på att förebygga bruket av s. k. bekvämlighetsflagg har härutinnan följande lydelse i svensk översättning (art. 5: 1):

Varje stat skall fastställa villkoren för att dess nationalitet beviljas fartyg, för att registrera fartyg inom dess territorium och för rätten att föra dess flagga. Fartyg har den stats nationalitet vars flagga de är berättigade att föra. Det måste finnas en verklig föreningslänk mellan staten och fartyget; särskilt måste staten i administrativa, tekniska och sociala hänseenden effektivt utöva sin jurisdiktion över och kontroll av fartyg som för dess flagga.

Bestämmelser om när ett fartyg skall anses som svenskt och när registrering här i riket kan ske finns i 1 kap. 1 och 2 §§ sjölagen. Fartyget skall vara i svensk hand till minst två tredjedelar. Huvudredare i partrederi skall alltid vara svensk medborgare och bosatt här i riket. Svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 ton skall föras in i fartygsregister.

Ett genom bare boat charter uthyrt fartygs anknytning till hemlandet kan naturligtvis vara svag på grund av att långvariga kontrakt inte är sällsynta och att fartyget är sysselsatt i trafik mellan från Sverige avlägsna orter. Växlande befraktningsförhållanden synes dock inte rimligen böra påverka nationalitetsregistreringen. Fartyget skulle således alltså vara att anse som svenskt.

Bestämmelser som föranleds av att ett fartygs ägare bortfraktar det till utländsk befraktare på bare boat charter basis förekommer sparsamt i svensk sjörettslig lagstiftning. Som exempel kan dock nämnas bestämmelsen i 275 § sjölagen om att reglerna om sjöpanträtt också gäller när annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning.

I och med att driften av fartyget övergår till utländsk bare boat-befraktare är det naturligt om denne vill bemanna det med sjöfolk av annan nationalitet än svensk. Här gäller vissa begränsningar. Således finns krav på svenskt medborgarskap beträffande befälhavaren (7 § sjöbefälskungörelsen 1960: 487, paragrafen ändrad senast 1969: 175). Enligt Kungl. brev den 10 mars 1972 till sjöfartsverket gäller också förbud för utländsk medborgare att anställas som telegrafist i svenskt far-

tyg. Dispens härifrån kan meddelas av verket. Enligt 19 § mönstringsförfordningen gäller som huvudregel att vid påmönstring inom riket skall tillses att besättningen, befälhavaren inberäknad, består till minst två tredjedelar av svenskar eller medborgare i övriga nordiska länder. Vid påmönstring utom riket skall detta beaktas, där det kan ske.

I övrigt innehåller den offentlighetslagstiftningen inte några uttryckliga regler. Emellertid finns ej heller några undantag eller dispensmöjligheter från de svenska reglerna. Det gäller här framför allt bestämmelserna om behörighet och bemanning i sjöbefälskungörelsen, om sjösäkerhetstillsyn, minimibesättning m. m. i sjösäkerhetslagen, om mönstring på svensk sjömansrulla, företeende av läkarintyg m. m. enligt mönstringsförfordningen, om förande av arbetstidsjournal m. m. enligt sjöarbetstidslagen och om tjänsteavtalets ingående och upphörande enligt SjmL.

I straffrättsligt hänseende finns bestämmelser i samtliga här nämnda författningar. Enligt 323 § sjölagen kan befälhavare fällas till ansvar om han försummar att enligt 58 § tillse att fartyget är i behörigt skick. Till straff dömes också redare om han försummar att avhjälpa fel eller brist i fartygets behöriga skick varom han ägt eller bort äga vetskap. Vid tillämpningen av ansvarsbestämmelserna jämföras enligt 331 § med redare den som i redarens ställe haft befattning med fartyget. Enligt förarbetena till 331 § (prop. 1966: 145 s. 213) avses med sistnämnda uttryck den som rättsligen äger disponera över fartyget. I 36 och 37 §§ sjöbefälskungörelsen och 18 § sjöarbetstidslagen inryms under straffansvaret också den som i redarens ställe haft befattning med fartyget. I 10 kap. 1 § sjösäkerhetslagen läggs ansvaret för att fartyget undergår tillsyn enligt 7 kap. i lagen på redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget. Enligt mönstringsförfordningen åvilar straffansvar endast befälhavaren.

Genom att inga avvikelser förkommer i det rättsliga systemet finns enligt promemorian anledning utgå från att svensk offentlighetslagstiftning fullt ut skall tillämpas på svenska fartyg utledda genom boat charter. Denna lagstiftning ger också sjömannen ett straffrättsligt värn genom att befälhavare, redare och den som i redarens ställe nyttjar eller brukar fartyget kan ställas till ansvar enligt svensk rätt om brott mot bestämmelserna föreligger.

I promemorian konstateras att det i praktiken förekommer att svensk SjmL inte tillämpas på svenska fartyg. Samma gäller också bestämmelser i de övriga författningar som nämnts. I en del fall är fartyget uthyrt på bare boat charter basis. I andra fall gäller det när en del av driften ombord, t. ex. ekonomiavdelningen, sköts av en utländsk entreprenör, medan fartyget i övrigt är bemannat av redaren. Svensk lagstiftning tillämpas i sistnämnda fall inte på de entreprenöranställda. För de redaranställda förekommer däremot inga avvikelser. Såvitt är känt förekom-

mer sådana förhållanden som nu nämnts f. n. i ringa utsträckning. I bare boat charter-fallen tillämpar befraktaren-redaren vanligen sitt hemlands lagstiftning och kollektivavtal slutna mellan företrädare för arbetsgivare och arbetstagare i det landet. I andra fall förekommer att entreprenören tillämpar de minimibestämmelser som överenskommits inom International Transport Federation, dvs. om löner och sociala förmåner som vanligen ligger på en lägre nivå än motsvarande svenska.

Det uttalas i promemorian att man från redarhåll anfört flera grunder för att utländska bestämmelser tillämpas. Det förekommer att myndigheterna i den stat, där befraktaren hör hemma eller där fartyget nyttjas, tillämpar det landets lagstiftning i fråga om fartyget och dess bemanning. Vidare kan arbetsmarknadsparterna i den främmande staten kräva att för det landet gällande kollektivavtal och övrig arbetsrättslig reglering eller praxis skall tillämpas. Ekonomiska skäl kan tala för att befraktaren tillämpar utländsk rätt och kollektivavtal. Det förekommer också att det svenska fartyget används i samtrafik med fartyg registrerade i ett utländskt land. Detta innebär bl. a. att den av befraktaren anställda besättningen tjänstgör vissa resor på det svenska och andra resor på något av de utländska fartygen. Det blir i sådana fall omöjligt att tillämpa olika länders bestämmelser.

I promemorian framförs den ståndpunkten att det vid dessa förhållanden kan övervägas att tillskapa en dispensmöjlighet som helt eller delvis utesluter att viss svensk lagstiftning tillämpas. Det skulle kunna vara olyckligt om ett absolut krav på svensk myndighetsutövning i dessa speciella fall leder till att fartygsägaren registrerar fartyget i annat land eller avstår från förmånliga avtal. Vidare framhålls, att nationella svenska anspråk på kontroll över fartyg och dess bemanning inte kan drivas hur långt som helst utan att riskera att bli meningslösa genom att de inte kan upprätthållas effektivt.

En förutsättning för dispens måste enligt promemorian vara att det från fall till fall noga prövas om tillräckliga skäl föreligger. Möjligheten till dispens får självfallet inte föra med sig att någon av uteslutande ekonomiska skäl och utan att det är fullt tillfredsställande sörgt för de anställda söker komma förbi den svenska lagstiftningen.

Dispens från SjmL skulle enligt promemorian få förekomma både vid avtal om bare boat charter och när entreprenör övertar viss del av fartygs drift, t. ex. driften av ekonomiavdelningen; i sistnämnda fall endast för den personal entreprenören anställer. Undantag bör inte förekomma när endast mindre omfattande del av driften hyrs ut, t. ex. musikunderhållning, försäljningsverksamhet, tvätt- eller friserrörelse. Skälen för undantag måste vara mycket starka. Prövning skall ske från fall till fall.

Det skydd som SjmL ger arbetstagaren på svenskt fartyg kompletteras i viktiga hänseenden med bestämmelser i kollektivavtal. För undantag bör därför krävas att både lagens och kollektivavtalens bestämmel-

ser i rimlig utsträckning har sin motsvarighet i ett regelsystem i det främmande land vars bestämmelser avses skola tillämpas på de anställda i fartyget eller på entreprenörens arbetstagare. Det bör enligt promemorian åligga sökanden att visa att arbetstagarna inte kommer att sakna ett sådant rimligt skydd. Undantag bör alltid tidsbegränsas och avse viss begränsad fart. Ändras fartygets fartområde väsentligt kan ändrade förutsättningar uppstå. Inträder i övrigt ändrade förhållanden, t. ex. ny lagstiftning i det främmande landet eller ändring i de avtalsvillkor som rör fartygets besättning, kan uppstå anledning att pröva om beslutet.

4.5 Remissyttranden över departementspromemorian

Redogörelsen i promemorian för förekomsten av anställda ombord i fartyg med annan arbetsgivare än redaren lämnas utan erinran av remissinstanserna. Detsamma gäller beskrivningen av entreprenöranställdas och resereparatörers arbetsförhållanden.

Flertalet remissinstanser tillstyrker att lagen i sin helhet blir tillämplig på entreprenöranställda. *Sjöfartsverket* uttalar att det synes riktigt att de entreprenöranställdas sociala likställighet kommer fram i lagtexten. På kollektivavtalsområdet har de hittills haft samma förmåner som de redaranställda. *Svenska sjöfolksförbundet* och *LO* finner det tillfredsställande att det önskemål om lagens tillämplighet på entreprenöranställda som dessa organisationer rest under remissbehandlingen av kommitténs betänkande kan tillgodoses på detta sätt.

Statens järnvägar och *Hotell- och restauranganställdas förbund* anser att det i princip inte finns anledning till erinran mot riktlinjerna i promemorian. De anser emellertid med hänsyn till den art av färjtrafik i närfart som SJ bedriver att anledning föreligger att överväga om inte de entreprenöranställdas förhållanden på dessa fartyg endast skall beröras av SjmL:s skydds- och ordningsföreskrifter. Anställningsförhållandena bör nämligen överensstämma med dem som gäller för landanställda i motsvarande befattningar.

I *Sveriges redareförenings* yttrande, i vilket *SAF*, *Rederiföreningen för mindre fartyg* och *arbetsgivarledamöterna i sjömansnämnden* instämmer, anförs att det synes anmärkningsvärt att denna detaljfråga i kommittébetänkandet skall behöva tas upp till ytterligare övervägande. De åtgärder som vidtagits kollektivavtalsvägen till skydd för de entreprenöranställda är helt tillräckliga. Kommitténs förslag bör läggas till grund för lagstiftning.

I fråga om arbetsgivaransvar för förpliktelser mot de entreprenöranställda uttalar *sjöfartsverket* att den anställde i första hand bör kunna vända sig till entreprenören men att redaren också bör ha ansvar för att dessa får ut sina lagstadgade förmåner.

Någon invändning mot att låta lagens regler av skydds- och ordnings-

karaktär gälla för resereparatörer förs inte fram. Ingen remissinstans förespråkar att resereparatörerna skall falla under lagens tjänsteavtalsregler. *Sjöfartsverket* ställer sig dock tveksamt i fråga om resereparatörer som följer med fartyget under längre tid.

Ingen remissinstans motsätter sig att dispensmöjlighet införs i SjmL i fall som angivits i promemorian i fråga om fartyg som uthyrts på bare boat basis m. m. *Sveriges redareförening*, med vilken förutnämnda arbetsgivarorgan och representanter förenar sig också i denna fråga, noterar att i promemorian förs fram tankegångar, som visar förståelse för de problem som kan uppkomma vid befraktning av svenska fartyg på bare boat basis. *LO* understryker att dispensgivningen måste vara synnerligen restriktiv. *Sjömansnämndens ordförande och arbetstagarledamöter*, *LO*, *TCO*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska sjöfolksförbundet* yrkar att i lagtexten föreskrivs att samråd skall ske med berörd huvudorganisation på arbetstagsarsidan innan fråga om dispens avgörs.

Sjöfartsverket anför att syftet med sjöfartslagstiftning av säkerhets- och socialkaraktär i första hand skall vara att ge svenska medborgare i fartygen säkerhet och ett socialt grundskydd. En dispens får inte ges sådant innehåll att Sverige därigenom eftersätter internationella förpliktelser. Ett annat samhällsintresse av vikt är att bereda arbetstillfällen åt svensk arbetskraft. Verket understryker vidare att effektiva sanktioner måste finnas mot den som utan dispens underlåter att tillämpa bestämmelserna i lagen eller bryter mot meddelade dispensvillkor. Som lämpliga tvångsmedel nämns vite och nyttjandeförbud.

4.6 Överläggningar om sjömanslagens tillämplighet för offentligt anställda

I nuvarande SjmL och i kommittéförslaget görs, som jag tidigare nämnt (4.1), ingen inskränkning i tillämpligheten på dem som är anställda av staten, kommun eller annan offentlig arbetsgivare. Jag har också anmärkt att lagen i praktiken inte tillämpas på örlogsfartyg.

Under remissbehandlingen av kommittéförslaget har från sjöfartsverket, statens avtalsverk m. fl. myndigheter påpekats att för stats- och kommunaltjänstemän gällande författningar reglerar åtskilliga av de förhållanden som tas upp i kommittéförslaget. Man har ansett att i SjmL uttryckligen bör föreskrivas vilken författning som skall gälla. Från myndighetshåll har också anmärkts att övervägande del av den statliga sjöfarten drivs under sådana förhållanden, att SjmL:s regler inte blir tillämpliga, t. ex. statens vägverks färjor, som i allmänhet har turer inte överstigande 15—20 minuter.

Jag har i denna fråga samrått med statsrådet Löfberg.

I kommittéarbetet på ny SjmL deltog företrädare för redarna och för de anställdas organisationer. Kommittéförslaget har i stora delar drag av

regler, som numera saknar självständig funktion eller som ofta medför att samma fråga regleras parallellt i lagen och kollektivavtalen. Här avses bl.a. reglerna om uppsägningstid samt beräkning och betalning av lön. Den nuvarande ordningen medför svåröverskådlig het. Dessa och liknande ämnen låter sig också enklare reglera i avtalets form, som möjliggör smidig jämkning av bestämmelserna, när parterna är överens därom. Lagens omfattning bör begränsas till socialt grundskydd och till bestämmelser om tjänsteförhållanden, vilka har betydelse för säkerheten ombord. Kommittén föreslår därför att vissa regler i SjmL inte tas med i ny lag. En del av reglerna är av sådan art att de helt kan slopas utan att ersättas av annan reglering. Andra däremot är av sådan betydelse för de ombordanställda att de bör tas med i kollektivavtalen.

För att de bestämmelser som kommittén ansett böra föras över till kollektivavtalen verkligen skall vara införda i avtalen när ny lag träder i kraft har jämsides med kommittéarbetet pågått förhandlingar härom mellan parterna på denna arbetsmarknad. Numera har Sveriges redareförening och Rederiföreningen för mindre fartyg, å ena, samt Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinförbundet och Svenska sjöfolksförbundet, å andra sidan, träffat överenskommelse om att i huvudavtalen mellan organisationerna föra in detaljregler från gällande lag. Överenskommelsen, som skall träda i kraft samma dag som den nya SjmL, intas som bilaga 7 till kommitténs betänkande (SOU 1971: 6 s. 222—227).

Kommittén erinrar om att det vid överföring av i och för sig viktiga bestämmelser av skyddskaraktär uppkommer fråga 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 vanligen i stor utsträckning bygger på kollektivavtalet, blir i sådana fall ganska innehållslöst. Tomrummet anses emellertid, när annat inte överenskommit, bli utfyllt av det utlupna kollektivavtalets villkor. Denna regel har utbildats på arbetsmarknaden och har numera accepterats av rättsskipningen (se NJA 1958 s. 196 och 1959 s. 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 arbetsdomstolen, men arbetsgivaren anses skyldig att inte tillämpa sämre villkor än som föreskrivs i avtalet. Regeln har fastslagits i arbetsdomstolen på grundval av facklig praxis som en utfyllande dispositiv rättsregel (se t. ex. AD 1944 nr 37 och 1966 nr 2). Kollektivavtalet tolkas i dessa fall in 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.

5.1.2 Remissyttranden

Kommitténs förslag att begränsa lagens omfattning till socialt grundskydd och till sådana bestämmelser rörande tjänsteförhållandet som har betydelse för säkerheten ombord har ansetts lämpligt av samtliga remissinstanser som yttrat sig i denna fråga. *Arbetsmarknadsstyrelsen* framhåller att SjmL:s detaljerade regler har sitt ursprung i den tid då kommunikationerna mellan hemlandet och fartyget var bristfälliga. Numera finns ingen anledning att skilja sjömans anställningsformer från dem som är gängse på arbetsmarknaden i övrigt. *Ambetsansvarskommittén* uttalar att det, med några få undantag, kommer att råda full förhandlings- och avtalsfrihet ifall bestämmelserna om uppsägningstid och över huvud taget om sjömanstjänstens ekonomiska villkor mönstras ut ur lagen. *Ambetsansvarskommittén* finner förslaget väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning.

Svenska maskinbefälsförbundet anser det vara svårt att finna en klar princip för vad som bör finnas i lagen och vad som bör föras över till kollektivavtalen. I vissa fall kan det vara tveksamt om kommitténs avvägning är den rätta. Förbundet har dock ingen erinran mot förslaget. *Sveriges fartygsbefälsförening* framhåller att det ligger i sakens natur, att föreningen är tveksam till förslaget att ta bort vissa bestämmelser ur lagen, eftersom dessa i allt väsentligt lämnats till skydd för de ombordanställda. Föreningen vill sammanfattningsvis inte motsätta sig att förslaget genomförs, trots att ett bifall, på längre sikt, kan komma att försämra de anställdas villkor.

5.2 De särskilda bestämmelserna

5.2.1 Gällande ordning, kommitténs överväganden

I 64 § sjölagen uppställs regler om befälhavarens ställningsfullmakt för redaren. Där hänvisas i fråga om rätt att anta och avskeda fartygets besättning till bestämmelser i SjmL. Enligt 9 § SjmL har befälhavaren behörighet att ingå anställningsavtal på redarens vägnar med fartygets besättning av såväl befäls- som manskapsgrad. Han skall därvid inhämta förslag från eller samråda med andra befattningshavare ombord i befälsställning.

Enligt kommittén har praxis i anställningsfrågor utvecklats så, att det ofta ankommer på olika befattningshavare i chefsställning ombord att svara för behövlig rekrytering inom sitt ansvarsområde. Kommittén anser det inte lämpligt att i lagen söka närmare fastslå denna behörighet att handla på redarens vägnar i anställningsärenden. 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 förträda 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. Här 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 denna utveckling kommer säkerligen i hög grad att inverka på hittillsvarande praxis i fråga om sjömans anställning. På grund härav upptar kommitténs förslag inte någon motsvarighet till 9 § SjmL.

Som en följdändring bör hänvisningen i 64 § sjölagen utgå.

Bestämmelser om sjömannens löneförhållanden finns sedan lång tid tillbaka både i SjmL och i kollektivavtal. Kommittén anser att detta medför svåröverskådlighet och finner övervägande skäl tala för att dessa regler samlas i avtalen. Kollektivavtalsparterna tar i den överenskommelse som fogats till betänkandet upp flertalet av de regler som slopas i kommittéförslaget. I överenskommelsen stadgas om när lönen skall börja utgå och upphöra (18 § första stycket och andra stycket första meningen SjmL), om utbetalning av lön (19 § första och andra styckena SjmL), om inbesparad lön när personal minskas (23 § SjmL), om lön vid uppsägning på grund av väsentligt ändrad resa (37 § SjmL) eller på grund av att fartyget ej är sjövärdigt (38 § SjmL), om lön vid arbetslöshet på grund av fartygets förolyckande (6 § andra stycket och 41 § andra och tredje styckena SjmL), om lön vid dödsfall och lön till sjömans efterlevande (24 § SjmL) samt om lön efter skiljande från anställningen av skäl som sägs i 18 § kommittéförslaget (18 § fjärde stycket och 33 § tredje stycket SjmL). Vidare är parterna överens om att motsvarigheter till stadgandet i 18 § tredje stycket första meningen SjmL om att lön inte skall utgå till anställd, som avhåller sig från arbete, och till stadgandet i 25 § SjmL om förskottslön inte behöver tas in i avtalen.

I kommittéförslaget tas endast med bestämmelser 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 §.

SjmL upptar vissa omständigheter och händelser, som anses böra medföra rätt för sjöman att få omedelbart entledigande. I en del av dessa fall anses sjömannen kunna få tilläggslön och förmån av fri resa med underhåll. I andra fall, där rätten förknippas med ett i sjömannens intresse tillkommet undantag från vad som eljest skulle gälla enligt avtalet, utgår inga tilläggsförmåner.

Kommittéförslaget upptar för rätt att få entledigande i förtid flertalet av de grunder som anges i SjmL. Rätten till tilläggs-lön regleras — i likhet med huvudparten av andra löneföreskrifter — inte längre i förslaget. Motsvarighet skall enligt avtalsparternas överenskommelse föras in i kollektivavtalen.

Enligt 39 § SjmL medges sjöman rätt att erhålla entledigande med lön och fri hemresa jämte underhåll enligt bestämmelserna i 34 §, om han visar 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. Kommittén anser sig kunna konstatera att grova missförhållanden av detta slag är utomordentligt sällsynta. Förekommer de, 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. Bestämmelsen kan enligt kommitténs uppfattning utgå ur SjmL.

Enligt 40 § SjmL kan sjömannen erhålla entledigande om fartyget försäljs till utländsk man eller på annat sätt upphör att vara svenskt (första stycket) eller om det eljest övergår till ny ägare (andra stycket). I 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. För kollektivavtalsförhållanden i allmänhet är detta synsätt numera främmande. I enlighet med flera av arbetsdomstolen 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 anställningen i rederiet ej skall fortsätta. Önskar sjömannen följa med fartyget, måste nytt avtal träffas med den nye ägaren. Lagförslaget upptar av dessa skäl inte någon motsvarighet till 40 § SjmL. Regler om rätt till lön och fri hemresa med underhåll vid anställningsavtalets upphörande i nu avsedda fall skall enligt parternas överenskommelse tas in i kollektivavtalen.

SjmL innehåller regler som ger rätt att avskeda såväl befälhavaren som övriga sjömän utan att bestämd uppsägningstid behöver iakttas eller avtalets giltighetstid i övrigt behöver beaktas. Befälhavaren kan avskedas om han har sjukdom eller skada, som gör honom oförmögen att föra fartyget (4 §), eller om han visar oduglighet eller gör sig skyldig till oredlighet eller grovt tjänstefel (5 §). Han kan dessutom

när som helst skiljas från sin anställning av redaren (3 §). SjmL föreskriver de förmåner i form av lön och fri hemresa med underhåll som skall utgå vid de olika fallen av avsked. För övriga sjömän anger lagen 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 §), dels oduglighet i tjänsten eller indisciplinärt beteende (33 §). Ifrågavarande bestämmelser reglerar också den rätt till lön och fri resa med underhåll som sjömannen kan ha vid avsked. SjmL ger också redaren rätt att avskeda sjöman utan att någon av de angivna grunderna föreligger. I 34 § bestäms de förmåner som i sådant fall tillkommer sjöman, om han avskedas.

Generella lagbestämmelser om förbud mot obehövade uppsägningar saknas i svensk rätt. I privat verksamhet har sedan länge gällt principen om arbetsgivarens fria uppsägningsrätt. I en dom från år 1932 (nr 100) förklarade arbetsdomstolen, att som huvudregel vid ett icke tidsbestämt anställningsförhållande gäller, att arbetsgivare, lika väl som arbetstagarare, kan med iakttagande av uppsägningstid fritt säga upp avtalet utan att ange skäl. I en senare dom (1967 nr 17) konstaterade domstolen att dessa uttalanden alltså ägde giltighet. Arbetsdomstolen erinrade i domarna om att arbetsgivaren inte kan begagna uppsägningsrätten för ett syfte som strider mot lag och goda seder. För denna inskränkning i den fria uppsägningsrätten har emellertid domstolen i sin rättstillämpning dragit snäva gränser. Sålunda har det förhållandet i och för sig att en arbetstagarare skiljande från anställningen framstått som obilligt ej ansetts utgöra hinder för uppsägning.

Den fria uppsägningsrätten begränsas genom vissa särskilda bestämmelser om förbud mot uppsägning som sker i vissa syften. Här kan nämnas lagen (1936: 506, ändrad senast 1965: 277) om förenings- och förhandlingsrätt, lagen (1939: 727, ändrad senast 1966: 421) om förbud mot arbetstagarare avskedande med anledning av värnpliktstjänstgöring m. m., arbetarskyddslagen (1949: 1, ändrad senast 1971: 599), lagen (1954: 844) om förbud mot arbetstagarare avskedande i anledning av äktenskap eller havandeskap m. m. och lagen (1971: 202) om vissa åtgärder för att främja sysselsättningen av äldre arbetstagarare på den öppna arbetsmarknaden. Vid brott mot dessa lagbestämmelser är arbetsgivaren skyldig att ersätta uppkommen skada. Uppsägningen kan förklaras ogiltig och arbetsdomstolen kan förplikta arbetsgivaren att ta tillbaka arbetstagararen i anställningen.

För statstjänstemännen gäller enligt 30 § andra stycket statstjänstemannalagen att "uppsägningen får ske bara om tjänstemannen har visat bristande lämplighet för tjänsten eller om det finns anledning att dra in tjänsten eller om uppsägning av annat skäl är påkallad från allmän synpunkt". Enligt stadgan (1965: 602, ändrad senast 1972: 329) om vissa

tjänstemän hos kommuner m. fl. gäller samma begränsning av uppsägningsrätten som för statstjänstemän.

Härutöver finns kollektivavtalsbestämmelser mot obehöriga uppsägningar. För stora delar av den privata arbetsmarknaden gäller enligt avtal ett visst skydd mot uppsägning utan saklig grund. Det stora flertalet av de till SAF resp. LO anslutna förbunden är bundna av det mellan SAF och LO träffade huvudavtalet, som innehåller bestämmelser om uppsägning av enskilda arbetare. Har arbetsgivaren på grund av enskild arbetares förhållande uppsagt denne och uppstår till följd därav tvist, äger arbetarparten enligt huvudavtalet hänskjuta frågan till avgörande inför den s. k. arbetsmarknadsnämnden, om arbetaren har en sammanhängande anställningstid om minst nio månader vid företaget och har uppnått 18 års ålder.

Mellan SAF och olika tjänstemannaorganisationer gäller huvudavtal med i huvudsak likartade regler som gäller för LO-anslutna förbund. För statstjänstemän gäller endast den lagfästa bestämmelse som tidigare redovisats. På den kommunala sektorn gäller i princip att uppsägning av arbetare inte får ske med mindre objektivt godtagbart skäl föreligger.

För större delen av arbetsmarknaden har alltså den fria uppsägningsrätten inskränkts genom avtal.

Något avtal med liknande innehåll finns inte för sjönäringens parter.

I december 1969 tillkallade Kungl. Maj:t sakkunniga med uppdrag att utreda frågor om ökad anställningstrygghet m. m. (In 1970: 30). I direktiven framhölls som angeläget att en allsidig undersökning görs av anställningstryggheten med tonvikten lagd på, om det stöd som utgår till äldre arbetskraft vid arbetslöshet behöver kompletteras med lagstadgad trygghet i anställning. Undersökningarna bör inte begränsas till den äldre arbetskraften utan omfatta hela arbetsmarknaden. På grundval av resultaten bör bedömas, i vilken mån anställningstryggheten behöver ökas ut genom lagstiftning och hur en sådan lagstiftning lämpligen bör utformas.

Genom lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare har den äldre arbetskraftens sysselsättningsmöjligheter förbättrats. Arbetstagare åtnjuter uppsägningstid av minst två månader, om han har fyllt 45 år, minst fyra månader, om han har fyllt 50 år, och minst sex månader, om han har fyllt 55 år, allt under förutsättning att han har varit anställd hos arbetsgivaren minst 24 månader under de tre senaste åren närmast före uppsägningen. Arbetstagaren tillförsäkras lön under uppsägningstiden och likaså under viss permitteringstid. Vidare stadgas rätt till företräde till återanställning. Bestämmelserna gäller bl. a. ej arbetstagare som omfattas av SjmL.

I ett den 19 januari 1973 avgivet betänkande (Ds In 1973: 1) lägger utredningen rörande ökad anställningstrygghet och vidgad behörighet för arbetsdomstolen fram förslag till lag om anställningsskydd och lag

om vissa anställningsfrämjande åtgärder, vilken lagstiftning föreslås ersätta nyssnämnda lag om anställningsskydd för vissa arbetstagare.

Lagen om anställningsskydd föreslås gälla alla arbetstagare i allmän och enskild tjänst, således också dem för vilka SjmL gäller. Av utredningens förslag vill jag här särskilt nämna följande. Den i praxis stadfästa grundsatsen om arbetsgivarens fria uppsägningsrätt ersätts av lagregler med krav på saklig grund för uppsägning. Arbetstagaren ges rätt till omplacering, där så skäligen kan krävas, och ett särskilt skydd vid driftsinskränkningar. Arbetstagare som har blivit uppsagd på grund av arbetsbrist får under vissa förhållanden under ett år förtur till återanställning. Uppsägning, avsked och permittering skall föregås av varsel från arbetsgivarens sida. I lagen angivna uppsägningstider skall gälla. Uppkommer tvist om uppsägning, får arbetstagaren stå kvar i anställningen tills tvisten blivit prövad. Arbetstagaren kan av domstol eller skiljenämnd förklaras berättigad kvarstå i anställningen. Arbetsgivaren kan också åläggas att återanställa arbetstagaren. För att få nödvändig anpassning av lagstiftningen till de särskilda förhållanden som kan råda inom olika branscher eller yrkesgrupper föreslår utredningen, att lagen på vissa punkter kan få ersättas av kollektivavtalsbestämmelser, som träffats på förbunds nivå.

Enligt sjömanslagskommittén synes bestämmelserna i SjmL om avsked oförenliga med utvecklingen på den allmänna arbetsmarknaden mot större anställningstrygghet. De låter sig ej heller förena med kommittéförslaget syn på sjömannens anställningsavtal som en överenskomst mellan redaren och den ombordanställda, vilken i princip ej är bunden till arbete på bestämt fartyg. Förslaget saknar av dessa skäl bestämmelser, som reglerar på vilka grunder anställningsavtalet får sägas upp. Frågan om när avsked eller uppsägning skall tillgripas får 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 kommittéförslaget (17 och 18 §§) genom en befogenhet för befälhavaren att under vissa förhållanden skilja en sjöman från hans befattning ombord utan att anställningsförhållandet upphör. För förhållandet mellan redaren och befälhavaren har kommittén föreslagit en motsvarande lösning (16 § i förslaget).

För det sociala skyddet i händelse anställningsavtalet upphör av grunder som nu är i fråga är sörjt genom skilda bestämmelser i förslaget. Regler om fri hemresa med underhåll för det fall att avtalet bringas att upphöra på grund av sjukdomsskäl tas upp 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 sägs upp med iakttagande av avtalsvillkoren.

Föreskrifter om sjuklön tas upp i 31 och 32 §§ i kommittéförslaget 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 disciplinärt beteende. Dessa löner regler överensstämmer i huvudsak med SjmL:s föreskrifter angående besättningens förmåner vid avsked.

När det gäller bestämmelserna i 3 och 34 §§ SjmL om lön och fri hemresa vid kontraktsstridigt avsked, saknar förslaget motsvarighet. Reglering av dessa frågor skall enligt kollektivavtalsparternas överenskommelse ske avtalsvägen.

I 6 § första stycket och 41 § första stycket SjmL stadgas att tjänsteavtalet, om ej annat överenskommits, 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. Kostnaden för hemresan skall bestridas av statsmedel.

Statsverkets kostnader för denna förmån framgår av tabell 1.

Tabell 1. Statsverkets kostnader för fri hemresa med underhåll enligt 41 § tredje stycket

Budgetår	Antal fall	Belopp, kr.
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
1969/70	1	475
1970/71	2	5 928
1971/72	—	—

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

nen under arbetslöshetstid som SjmL föreskriver har tillkommit i samband med Sveriges anslutning till 1920 års ILO-konvention (nr 8) i ämnet. Regeln infördes i SjmL år 1934. Stadgandet ger i åtskilliga fall bättre förmån än om sjömannen endast skulle erhålla lön under uppsägningstid. För att undvika försämring för sjömannen har en med nuvarande lagbestämmelse överensstämmande regel förts in i avtalsparternas överenskommelse om överföring till kollektivavtalen av vissa föreskrifter. Avtalet innebär att bestämd uppsägningstid skall iakttas om arbetstagaren i en sådan situation som beskrivs i 6 § första stycket och 41 § första stycket SjmL inte kan beredas ny anställning inom rederiet (rederikoncernen), vilken faller inom det tidigare anställningsavtalets ram, och därför måste sägas upp. Vidare har avtalats att arbetstagaren skall ha rätt till lön, om han vid uppsägningstidens utgång är arbetslös, dock högst för två månader. Från denna arbetslöshetslön avräknas under uppsägningstiden uppbyggnadslönen. Slutligen har avtalats att arbetstagaren har rätt till fri resa med underhåll till sin hemort jämte lön under resan.

Med den uppläggning som kommittéförslaget 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 iakttas. Kostnaden för sjömannens resa till denna uppsägningsort åvilar redaren. En tillämpning av nuvarande avtalsregler kan emellertid ge sjömannen sämre förmån än vad SjmL stadgar. Enligt förutnämnda överenskommelse mellan kollektivavtalsparterna skall den nuvarande regeln om fri hemresa med underhåll till sjömannens hemort föras över till kollektivavtalen. Det föreligger därför inte någon anledning att behålla lagföreskriften om statens kostnadsansvar.

Kommittén ställer frågan om ett överförande av regeln om arbetslöshetsersättning från lagen till kollektivavtalen står i överensstämmelse med Sveriges åtagande enligt ILO-konventionen nr 8. Eftersom konventionen ej uttryckligen kräver reglering i lag, anser kommittén dock att en sådan lösning knappast kan sägas strida mot dessa åtaganden och tar därför i sitt förslag inte upp någon motsvarighet till bestämmelserna i SjmL.

Enligt 7 och 42 §§ SjmL är befälhavare och övriga sjömän berättigade till ersättning av redaren för förlust i vissa fall av personlig egendom. Grunderna för ersättningen regleras i kungörelsen (1953: 322) angående ersättning åt sjöfolk för förlust av personlig egendom vid fartygs förolyckande m. m. Den ersättning varom här är fråga utgår f. n. enligt nyssnämnda kungörelse med belopp varierande mellan lägst 225 kr. för t. ex. ekonomibiträde på fartyg som nyttjas i fart inom svenskt territorium och högst 1 800 kr. för befälhavare i utrikes fart. För anställda som inte bor ombord på fartyget är ersättningen lägre. Det föreskrivs att ersättningen skall utges av redaren. I de kollektivavtal som

gäller fr. o. m. den 1 februari 1971 har avtalats, att ersättning i dessa fall skall utgå till arbetstagaren för förlust av personlig egendom med högst 4 000 kr. Beloppet är detsamma för samtliga kategorier arbetstagare. Parterna har dessutom i kollektivavtalen tagit in motsvarighet till bestämmelsen i 2 § i den nämnda kungörelsen om särskild ersättning till arbetstagare som förlorat instrument, böcker, verktyg e. d., som denne hade medfört för att kunna sköta sin tjänst.

Kommittén föreslår att författningsbestämmelserna slopas, eftersom denna fråga lämpligen kan lösas i sin helhet kollektivavtalsvägen.

SjmL innehåller i 43 § regler om 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 att få avräkningens riktighet prövad. Till detta stadgande ansluter bestämmelser i 21 och 26 §§ mönstringsförordningen (26 § ändrad 1969:311) om skyldighet för mönstringsförrättare att utöva tillsyn i samband med tjänsteavtalets upphörande 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 angående beskickningar och konsulat (konsulsförordningen, 51 § ändrad senast 1955: 689) finns bestämmelser, som i första hand gäller handläggningen av tvist, vilken hänskjutits till konsuln för avgörande.

Kommittén crinrar om att tvister angående anställningsförhållandet numera i regel avgörs genom förhandlingar mellan rederiet eller redarorganisation och den anställdes organisation. Mönstringsförrättare och konsulter anlitas i allt mindre utsträckning. Till denna utveckling har bidragit förbättrade kommunikationer med fartygen och de fackliga organisationernas växande inflytande. Av betydelse är även att de flesta anställningsfrågor numera regleras genom kollektivavtalen. Genom kommittéförslaget förskjuts tyngdpunkten i de tjänsteavtalsrättsliga bestämmelserna ytterligare till kollektivavtalen. Mönstringsförrättare och konsulter har av naturliga skäl liten eller ingen erfarenhet av att tolka och ta ställning till kollektivavtal. Kommittén finner att de i fortsättningen inte bör åläggas uppgifter av detta slag. I förslaget slopas därför ifrågasvarande bestämmelser med undantag för den viktiga föreskriften att tvist som rör sjömans anställning inte får dras inför utländsk myndighet. Denna regel tas upp i 14 § i förslaget.

Förslaget medför inte någon ändring i mönstringsförrättares skyldigheter enligt 21 och 26 §§ mönstringsförordningen. I fråga om förfaran-

det när konsul tar upp förlikningsfrågor enligt 26 § mönstringsförordningen föreslår kommittén att samma ordning skall tillämpas som nu gäller enligt 51 § konsulsförordningen.

SjmL upptar i 51 § vissa 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 iakttas under hamnuppehåll. Där stadgas om sjömans rätt till landlov en gång i månaden för att ordna egna angelägenheter och om befälhavarens skyldighet att utan kostnad för besättningen ordna båtförbindelse så att den kan utnyttja sin rätt att komma i land.

Kommittén anser att kravet att arbetstagare skall inställa sig till tjänstgöring på bestämd tid följer 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 tas in i överenskommelser mellan arbetsmarknadsparterna eller i instruktioner från arbetsgivaren. En föreskrift i 51 § andra stycket SjmL om rätt att gå i land under fritid motsvaras i förslaget av en regel i 43 § om skyldighet att i vissa situationer stanna ombord under fritid.

Föreskrifter om landlov har tagits in i överenskommelsen mellan kollektivavtalsparterna.

I 52 § SjmL föreskrivs att befälhavaren har rätt att anlita vederbörande polismyndighet för att föra ombord påmönstrad sjöman, som underlåter att i rätt tid träda till 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. Rätt att hämta sjöman 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 hämningsrätten men den har ansetts böra stå kvar 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 lämnats kvar på främmande ort.

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

Av en undersökning som kommittén företagit om tillämpningen av detta lagrum framgår, att befälhavarens befogenhet utnyttjats i 80 fall

under den undersökta perioden den 1 september 1965 till den 1 september 1966. Av dessa fall inträffade tio i närtrafik och 70 i oceantrafik. Hämningsrätten utnyttjades på 27 fartyg, dvs. 7 % av samtliga 375 handelsfartyg, som ingick i undersökningen. Rätten ansågs betydelsefull av 244 (67 %) av de 366 befälhavare som uttalat sig härom.

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

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

I ett särskilt kapitel upptas regler om befälhavarens tjänsteavtal. Reglerna innehåller föreskrifter om skriftlig form för avtalet, om uppsägningstid och frånträdandeort vid uppsägning, om redarens rätt att när som helst skilja befälhavaren från anställningen, om särskilda grunder för avsked och om avtalets upphörande när fartyget går förlorat m. m. I övrigt hänvisas till vad som gäller för besättningen i fråga om förmåner vid arbetslöshet, om fri hemresa efter längre tids tjänstgöring m. fl. sociala förmåner.

Som framgår av den tidigare redogörelsen föreslår kommittén att flertalet av de regler som uteslutande gäller befälhavaren skall utgå. Kommittéförslaget innehåller sålunda inte motsvarighet till reglerna om lön, om avsked eller om avtalets upphörande vid fartygets förolyckande. Vidare slopas bestämmelsen i 2 § SjmL om uppsägningstid för befälhavaren. En del av dessa regler kommer att ersättas av kollektivavtalsreglering. Kollektivavtalet för befälhavare saknar f. n. föreskrifter om uppsägningstid utom för befälhavare, som tjänstgjort minst tio år i följd i samma rederi (rederikoncern). I den överenskommelse som träffats mellan de kollektivavtalsslutande parterna intas emellertid en bestämmelse som motsvarar nuvarande lagregel. Kommittén föreslår att den redaktionella uppdelningen av bestämmelser för befälhavaren och för övriga sjömän slopas.

Kommittén föreslår också att vissa andra detaljbestämmelser slopas. Det gäller regler om sjömans uppförande (49 § SjmL), om inskränkning i arbetet på sön- och helgdagar och om rätt till gudstjänst och bön under dessa dagar (56 § andra och tredje styckena SjmL), om ersättning vid nedsättning av kosten m. m. (58 § andra och tredje

styckena SjmL). Vidare föreslås att regeln i 57 § SjmL om sammanhängande nattvila för sjöman under 16 år förs över till sjöarbetstidslagen.

5.2.2 Remissyttranden

Remissinstanserna godtar i huvudsak kommitténs förslag att slopa vissa detaljregler i SjmL och att föra en del av dessa regler till kollektivavtalen.

När det gäller kommitténs förslag att slopa bestämmelser i lagen om befälhavares behörighet att ingå anställningsavtal, löneförmåner, sjömans rätt att få omedelbart entledigande, ersättning vid förlust av personlig egendom och om ordningen ombord i vissa fall anförs inga erinringar.

Av dem som särskilt uttalat sig över förslaget att slopa rätten att avskeda utan iakttagande av föreskriven uppsägningstid uttrycker SR sin tillfredsställelse, eftersom denna fråga i stället löses genom kollektivavtal. Däremot uttalar Sveriges fartygsbefälsförening tveksamhet till förslaget att ur lagen ta bort bestämmelser, som reglerar anställningsvillkor. Framför allt gäller det stadgandena i 3 och 34 §§ SjmL om rätt till skadestånd för befälhavare resp. sjöman som avskedas från tjänsten i strid mot lagen eller anställningsavtalet. Dessa stadganden har i hög grad bidragit till att hindra från objektiv synpunkt oberättigade avsked och de har vidare medfört att, då sådant avsked förekommit, den ombordanställda fått en ekonomisk gottgörelse som vanligen framstått som skälig. Föreningen förutsätter att utredningen anser sig ha fått tillräckliga garantier för att bestämmelserna ändock kommer att tillämpas i skälig omfattning, dels genom att de förs över till kollektivavtalen och dels genom att arbetsgivarparten kommer att låta dem gälla också ombordanställd som ej är organiserad. Föreningen vill visserligen ej hävda, att utredningen missbedömt denna fråga som förhållandena är i dag, men läget kan förr eller senare bli sådant, att de ombordanställda får svårt att övertyga arbetsgivarparten om att bestämmelsen skall finnas kvar i kollektivavtalen och att den skall tillämpas också på oorganiserad sjöman. Trots att ett bifall till utredningens förslag på längre sikt kan komma att försämra de ombordanställdas villkor, vill föreningen inte motsätta sig förslagens genomförande.

Det nya institutet skiljande av sjöman från hans befattning på fartyg mottas positivt av de instanser som berört frågan. *Ambetsansvarskommittén* anser institutet erbjuda vissa fördelar i det att man genom landsättningen relativt snabbt kan nå en lösning av disciplinproblem ombord och dessutom får rådrum för en slutlig lösning av disciplinfrågan genom avskedande, omplacering till annat fartyg eller på annat sätt. Sveriges fartygsbefälsförening uttalar att institutet kan godtas.

När det gäller kommitténs förslag att slopa regeln om tjänsteavtalets upphörande till följd av sjöolycka anför ILO-kommittén att ILO-konventionen om ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande ej uttryckligen kräver lagstiftning och såvitt kunnat utrönas synes det tillräckligt att konventionens regler genomförs genom kollektivavtal. Andra, av Sverige ratificerade ILO-konventioner, t.ex. konvention nr 100 om lika lön, tillämpas genom kollektivavtal. Om den blivande lagen skulle överensstämma med förslaget i denna fråga, ankommer det emellertid på ILO:s expertkommitté att — efter lagens antagande — slutligt pröva om Sverige fortfarande kan anses uppfylla konventionens krav. Såsom sjömanslagskommittén framhåller är organisationstillhörigheten på såväl arbetsgivar- som arbetstagersidan hög inom här ifrågavarande yrkesområde. Den alldeles övervägande delen av de anställda torde därför omfattas av kollektivavtal. Förslaget innebär dessutom att s. k. rederianställning skall tillämpas för den anställde, varigenom han ej längre är bunden till anställning på ett bestämt fartyg och följaktligen får bättre allmänt anställningsskydd. Detta sammantaget ger grundad anledning anta att de anställdas trygghet blir lika väl tillgodosedd genom bestämmelser i kollektivavtal som enligt nuvarande lagstiftning. Mot denna bakgrund vill ILO-kommittén inte motsätta sig att bestämmelser om ersättning vid arbetslöshet till följd av fartygets förolyckande av den karaktär som återfinns i 6 § andra stycket och 41 § andra och tredje styckena SjmL inte tas med i den kommande lagen.

Arbetsmarknadsstyrelsen anför att kommitténs förslag att slopa reglerna om tvist angående tjänsteförhållandet berör sjömansförmedlingens arbete i fråga om mönstringsförrättares medverkan vid dessa tvister. Styrelsen har tidigare i samband med sjömanshusens förstatligande och mönstringsverksamhetens integrering med sjömansförmedlingen framhållit, att mönstringsförrättarens prövnings- och beslutandeställning vid tvister i princip inte är förenlig med uppgiften att vara arbetsförmedlare. Gällande mönstringsförordning har också utformats så, att mönstringsförrättarens befattning med dessa frågor inskränks till ställningen som medlare. Erfarenheterna från tiden efter sjömanshusens förstatligande har stärkt styrelsen i uppfattningen, att mönstringsförrättarens dömande verksamhet helt bör slopas, eftersom tvistefrågor om anställningsförhållandena numera löses genom direkta förhandlingar mellan arbetsgivaren och resp. fackliga organisation. I vissa brådskande fall kan det dock vara befogat att den medlande funktion som redan finns angiven i mönstringsförordningen behålls.

De flesta konsulaten behandlar denna fråga. *Generalkonsulatet i Genua* hälsar slopandet av föreskriften i 43 § SjmL med tillfredsställelse. Åtgärden kan dock verka negativt för sjömannen, nämligen om det från arbetsgivarens sida ifrågasätts om de i 8—11 §§ i förslaget näm-

da förutsättningarna för ett omedelbart upphävande av anställningsavtalet föreligger och en förlikning inte kan åstadkommas av konsuln. I yttrandet från *generalkonsulatet i Hamburg* sägs, att den ändamålsenliga följden av att föra över anställningsfrågor till kollektivavtalen är att även tvister rörande förhållanden i anställningen hänskjuts till de fackliga organisationerna. *Generalkonsulatet i New York* finner kommitténs motivering i detta avseende helt riktig och förutsätter, att hänvändelse till förbund och rederi alltid kommer att ske. För generalkonsulatets del har under de senaste fem åren ingen tvist av denna typ hänskjutits till konsuln för avgörande. *Konsulatet i Marseille* anför att en genomgående tendens synes vara att konsulns befogenheter i sjömansfrågor praktiskt taget försvinner och att hans medverkan blir enbart rådgivande eller hjälpande. Eftersom sjömannen skall knytas fastare till rederiet är detta kanske i och för sig naturligt. Det antas emellertid komma att dröja länge innan en sådan fastare anknytning till rederiet i praktiken kommer att innebära rederianställning. Tills så blir fallet bör det ligga i parternas intresse att tvisten hänförs till konsul för beslut. Givetvis avgörs en sådan tvist bättre av rederiorganisationen och den anställdes organisation, men det kommer nog ändå att uppstå problem som måste lösas på platsen, inte minst i fråga om utländska sjömän. Härigenom kan befälhavaren få hjälp av utomstående för att avgöra huruvida ett krav är berättigat eller inte och på så sätt kanske framtida komplikationer undviks. Antalet konsulter som skulle vara behöriga i dessa frågor kunde inskränkas.

Rikspolisstyrelsen understryker betydelsen av att bestämmelsen om befälhavarens rätt att hämta sjöman upphävs. *Polismyndigheten i Göteborg* och *generalkonsulatet i Antwerpen* finner den nuvarande bestämmelsen inte vara förenlig med modern arbetslagstiftning och hälsar förslaget med tillfredsställelse. Från *polismyndigheten i Stockholm* uttalas att om behov föreligger att efterlysa eller efterspana sjöman, som av någon orsak uteblivit från sitt fartyg, bör denna fråga aktualiseras och handläggas i överensstämmelse med de regler och den praxis som gäller för efterforskning av försvunna personer i allmänhet. Till de av utredningen redovisade 80 fallen, där hämtning skett på begäran av svensk befälhavare, kommer ett antal fall av hämtning, som begärts av utländsk befälhavare. Slopas hämtningsrätten medför det förmodligen en ringa men dock märkbar lättnad för spaningsenheter i polisdistrikt med hamnar inom ansvarsområdet. *ILO-kommittén* finner att kommittéförslaget är i linje med den av Sverige ratificerade konventionen (nr 105) om avskaffande av tvångsarbete. Från *ILO:s expertkommitté* har framställts erinringar mot gällande regel om hämtningsrätt. *ILO-kommittén* fastslår att, i och med att regeln utgår ur lagen, skälen bortfaller för expertkommitténs anmärkning. Endast *SR* anför en av-

vikande mening angående förslaget och anser, att bestämmelser vad gäller utländska hamnar bort behållas för sjömannens egen skull.

Någon invändning mot förslaget att slopa de särskilda bestämmelserna om befälhavarens tjänsteavtal och låta samtliga bestämmelser gälla både befälhavaren och övriga sjömän har inte framställts. TCO anser att en minsta uppsägningstid för befälhavare bör fastställas i lagen. Som skäl anförs redarens rätt att enligt 16 § i förslaget när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget och möjligheten att kollektivavtalsvägen helt avtala bort uppsägningstiden.

Kommitténs förslag i fråga om vissa andra detaljbestämmelser har inte mött erinran från remissinstanserna.

6. Slopande av regler om arbetsledningen ombord på fartyg

6.1 Allmänt

6.1.1 Gällande ordning

SjmL:s kapitel "Om skeppstjänsten" inleds med bestämmelser om arbetsledningen ombord. Det gäller främst en uppdelning av arbetsuppgifterna mellan befälhavaren, styrmännen, maskinchefen, ekonomiföreståndaren och radiotelegrafisten. Härutöver behandlas allmänna skyldigheter i tjänsten, arbetets anordnande, lydnadsförhållanden, tvångsmedel m. m.

När det gäller regler om arbetsledningen ombord fanns före 1891 års sjölag enbart stadganden om vad som hörde till styrmannens befattning. I 1891 års sjölag upptogs bestämmelser om såväl fartygs- som maskinbefälet. 1922 års SjmL medförde en utfyllnad av reglerna, särskilt i fråga om maskinbefälet. Dessutom infördes en bestämmelse om att befälhavaren äger högsta myndighet ombord. Som motiv för regeln framhölls i förarbetena (prop. 1922: 13) till 1922 års lag att regeln 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. Vid 1952 års lagrevision överfördes i princip bestämmelserna från 1922 års SjmL men med hänsyn till det ofta både krävande och ansvarsfulla arbete som utförs ombord av föreståndaren för fartygets ekonomiavdelning och av radiotelegrafisten kompletterades lagen med föreskrifter om dessa befattningshavares åligganden och befogenheter.

Befälhavares, styrmäns och maskinbefäls behörighet regleras i sjöbefälskungörelsen där det föreskrivs, att befattningshavarna för att få bevis om behörighet skall ha fullgjort viss tjänstgöring och ha avlagt kunskapsprov vid sjöbefälsskola. I kungörelsen regleras till antal och

kvalifikationer det befäl som krävs på fartyg. Bestämmande härför är framför allt den fart fartyget nyttjas eller avses att nyttjas i och fartygets storlek. Krav på att en befattning som föreståndare för ekonomiavdelningen skall vara inrättad på fartyg finns ej. Föreskrifter om dennes behörighet saknas också. I kungörelsen (1965: 908, ändrad senast 1972: 196) med tillämpningsföreskrifter till lagen den 19 september 1965 (nr 719) om säkerheten på fartyg anges, när fartyg skall ha radiotelegrafstation (2 kap. 47 §). I 6 kap. 4 § föreskrivs att fartyg, som skall vara utrustat med sådan station, på resa skall ha påmönstrad minst en radiotelegrafist. Föreskrifter om radiotelegrafinstallation och radiotelegrafists åligganden upptas i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (prop. 1965: 133, 1LU 1965: 31, rskr 1965: 355), i 1968 års internationella radioreglemente och i telestyrelsens i anslutning härtill utfärdade instruktioner och reglementen.

Den grundläggande principen om sjösäkerheten återfinns i 5 a § sjölagen. I 4 kap. samma lag intas de stadganden som rör fartygets befälhavare. Ansvar för att fartyget är i behörigt skick såväl före som under resa åvilar enligt 58 § befälhavaren. Han skall också sörja för fartygets säkra framförande och handhavande (59 §). Befälhavaren är vidare ansvarig för att föreskrivna dagböcker förs (60 §) och skall tillse att lastning och lossning försiggår samt att resan utförs med tillbörlig skyndsamhet. Sjölagen innehåller också huvudstadgandena i fråga om det straffrättsliga ansvaret. Till sjölagens bestämmelser knyter sjösäkerhetslagen an. I 9 kap. anges sålunda åligganden för redare, befälhavare m. fl. till tryggnad av säkerheten. I denna lag preciseras vidare det område för vilket maskinchefen svarar (9 kap. 8 § tredje stycket).

I fråga om befattningshavarnas ställning ombord vilar reglerna såväl i sjölagen som i sjösäkerhetslagen på förutsättningen att befälhavaren har det yttersta ansvaret och högsta myndigheten ombord.

6.1.2 *Kommittén*

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 högre 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 i SjmL, enligt vad kommittén kommit fram till, uppfattats som ett hinder för en praktiskt och driftmässigt lämplig uppdelning av ansvarsområdena ombord. Behovet av att i fortsättningen behålla lagbestämmelser av detta slag ifrågasätts därför av kommittén. En starkt bidragande orsak till att bestämmelserna om de arbetsledande funktionerna tagits upp i SjmL är hänsynen till säkerheten ombord. Fasta normer för för-

delningen av de huvudsakliga ansvarsområdena har ansetts nödvändiga för att säkerhetskravet skall tillgodoses. Vid granskningen bör därför säkerhetsaspekten särskilt beaktas.

6.2 De enskilda befattningshavarna

6.2.1 Gällande ordning

I nuvarande 45 § första stycket SjmL regleras styrman s skyldigheter och befogenheter i tjänsten. Det åligger honom särskilt att gå befälhavaren tillhanda vid navigeringen och därtill hörande observationer och beräkningar. Han skall öva uppsikt över manskapet och tillsyn över fartyget med tillbehör och utrustning i den mån detta enligt 46 § ej åvilar maskinchefen. Vidare har han att utöva tillsyn över lastning och lossning samt tillse, att nödig anteckning därvid förs över godset. Slutligen åläggs styrman att övervaka stuvning av last och proviant, i den mån detta enligt 47 § inte skall utföras av ekonomiföreståndaren. I detta stycke hänvisas också till sjölagens föreskrifter om styrmans skyldighet att föra skeppsdagbok.

I 45 § andra stycket åläggs den främste av de tillstädesvarande styrmännen att vid befälhavarens frånvaro eller vid förfall för honom under vissa förhållanden träffa avgörande, som inte tål uppskov. I 44 § andra stycket stadgas skyldighet för den främste av styrmännen att, om befälhavaren avlider eller blir satt ur stånd 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 också i sjölagen och sjösäkerhetslagen. Dessa bestämmelser syftar till att tillgodose sjösäkerhetens krav och lägger det direkta ansvaret på befälhavaren. Enligt 58, 59 och 61 §§ sjölagen 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 burlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras. I 9 kap. 7 och 8 §§ sjösäkerhetslagen ges mera detaljerade föreskrifter om vad befälhavaren har att iaktta i säkerhetshänseende.

I 46 § första stycket SjmL regleras maskinchefens ställning från arbetsledningssynpunkt. Han leder och är ansvarig för maskintjänsten. Han skall sålunda 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 och, när han kompletterar förråden, kontrollera beskaffenheten och mängden därav. Han skall för-

dela arbetet mellan maskinisterna och utöva uppsikt över maskinpersonalen samt hålla tillsyn över de för denna personal avsedda bostäderna. Härjämte ges hänvisning till sjölagens regler om maskindagboks förändringar. 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 ger ersättare för maskinchefen rätt att under vissa förhållanden fatta avgörande beslut. I 9 kap. 8 § sista stycket sjösäkerhetslagen stadgas, att maskinchefen ansvarar för att fartygets maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick, att fartygets brandsläckningsanordningar 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.

I 47 § SjmL regleras ekonomiföreståndarens arbetsuppgifter och ansvar. Han leder och är ansvarig för arbetet inom ekonomiafdelningen. Det åligger honom särskilt att övervaka stuvningen av proviant, öva tillsyn över provianten, svara för tillagningen och serveringen av kosten samt sörja för rengöringen av de utrymmen som befälhavaren bestämmer.

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 att hålla vakt vid radiotelegrafapparat och om att föra dagbok. Föreskrifter om radiotelegrafinstallation och radiotelegrafistens åligganden finns i 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss m. m. samt i telestyrelsens i anslutning till konventionen utfärdade instruktioner och reglementen.

I det yttersta ansvar som befälhavaren har enligt sjölagen och sjösäkerhetslagen för fartyget ligger i nu förevarande hänseende enligt uttrycklig föreskrift i 6 kap. 1 § tredje stycket sjösäkerhetslagen 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 telekraftjänstens betydelse för säkerheten ombord anses ligga skyldighet för befälhavaren att tillse att stationen fungerar tillfredsställande.

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

Genom tillkomsten av 1922 års SjmL skedde en uppdelning av be-

stämmelserna om befälhavaren på sjölagen och SjmL. Uppdelningen kvarstår oförändrad och innebär, att SjmL innehåller stadganden om befälhavarens tjänsteavtal, befälsmyndighet och skyldigheter mot besättningen medan sjölagen reglerar hans tjänsteplikter i övrigt, i första hand mot redare och lastägare. Frågan om ändring i denna uppdelning har därefter inte tagits upp. Genom sjösäkerhetslagens tillkomst skedde ytterligare en uppdelning. Huvudstadgandena om sjösäkerheten behölls emellertid i sjölagen, som också innehåller de grundläggande bestämmelserna om undersökningsförfarande och straff om dessa krav sätts åsido.

Sjölagens sjötekniskt och kommersiellt betingade bestämmelser om befälhavarens offentligrättsliga och privaträttsliga förpliktelser i förhållande till det allmänna, redaren, lastägaren och tredje man utgår från förutsättningen, att befälhavaren bär det yttersta ansvaret och har högsta myndighet ombord. Något avsteg från denna princip skedde inte vid de ändringar som år 1967 företogs i sjölagens bestämmelser om befälhavaren. Under förarbetena till lagändringarna uttalade föredragande departementschefen bl. a. (prop. 1967: 145 s. 66) att han, trots den utveckling som skett inom sjöfarten, inte förordade någon ändring i vad som tidigare gällt angående befälhavarens ställning. Befälhavaren skall enligt 58 § sjölagen, innan rcsa anträds och under resan, se till 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. Sjösäkerhetslagen upptar en mot 58 § sjölagen svarande regel i 9 kap. 1 §. Därjämte föreskrivs i 9 kap. 7 § första stycket att befälhavaren innan rcsa anträds skall 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. Han skall se till provianten, utrustningen för säkerheten ombord, manöver- och kontrollorganen, nedlastningen i förhållande till lastmärket, barlasten samt lastens stuvning. Vidare skall han se till att skeppsluckorna är tillslutna och skalkade samt att övriga öppningar är stängda på betryggande sätt.

Utöver vad nu sagts gäller enligt 64 och 65 §§ sjölagen att befälhavaren i stor utsträckning har legal fullmakt att företräda redaren och lastägaren.

6.2.2 *Kommittén*

I fråga om styrmans tjänsteåligganden fordrar enligt kommitténs mening sjölagens och sjösäkerhetslagens bestämmelser inte någon ytterligare författningsmässig komplettering från säkerhetssynpunkt. Härtill kommer att stadgandena i 45 § inte längre är tidsenliga. De ger ej uttryck för det självständiga ansvar som i praktiken kommit att falla på styrmännen. 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 av gällande bemanings- 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 är bestämmelserna föråldrade. Som exempel kan nämnas utvecklingen i fråga om lasthanteringen. Lagstiftningen bör inte lägga hinder i vägen för redaren och befälhavaren att — så länge säkerhetsintresset inte sätts åsido — ordna lasthanteringen på ett sätt som svarar mot kravet på effektivitet.

Kommittén anser det knappast tänkbart att överföra de föråldrade bestämmelserna i 45 § till ny lag. Med hänsyn inte minst till behovet av flexibilitet i olika situationer bör styrmännens arbetsuppgifter — i den mån de inte följer av andra författningar än SjmL — bestämmas i vanlig ordning genom tjänstgöringsföreskrifter från redaren eller befälhavaren. Kommittén föreslår följaktligen inte någon motsvarighet i den nya lagen till 45 § första stycket. Med hänsyn härtill och till att man vid 1967 års revision av sjölagens befälhavarkapitel ansåg frågan om vem som skall utöva befälhavarens befogenheter vid förfall för honom och i liknande situationer vara av sådan vikt för de intressen sjölagen företräder, att bestämmelser med detta syfte också gavs plats i 63 § sjölagen föreslår kommittén vidare, att stadgandena i 44 § andra stycket och i 45 § andra stycket SjmL slopas.

Grunden till att reglerna i 46 § SjmL om maskinchefen tagits in i lagen får liksom beträffande föreskrifterna i 45 § i väsentlig grad anses vara säkerhetskänslighet. Vid sjösäkerhetslagens tillkomst

bedömdes, med hänsyn till den snabba utvecklingen inom den maskintekniska delen av skeppsarbetet, att det särskilt från säkerhetssynpunkt förelåg behov av att också i den lagen fastställa maskinchefens ansvarsområde. Saklig skillnad mellan SjmL:s och sjösäkerhetslagens regler föreligger huvudsakligen däri, att sistnämnda lag saknar föreskrifter om maskinchefens rätt att leda arbetet och fördela arbetsuppgifterna mellan maskinisterna samt om hans skyldighet att ha uppsikt över maskinpersonalen. Hans åligganden härutinnan får dock anses ligga i den ställning maskinchefen har enligt sjösäkerhetslagen. Hans straffrättsliga ansvar följer i första hand av bestämmelsen i 324 § sjölagen. Vid lindrigare försummelser utkrävs ansvar enligt de särskilda ansvarsbestämmelserna i sjösäkerhetslagen.

Enligt kommittén medför tillkomsten av sjösäkerhetslagen att en dubbling uppkommit i lagstiftningen av bestämmelser om maskinchefens arbetsuppgifter och ansvar. De säkerhetssynpunkter som särskilt motiverat SjmL:s innehåll i detta hänseende tillgodoses numera genom sjösäkerhetslagen. Det primära innehållet i maskinchefens arbetsåligganden fastslås också genom det ansvar han har enligt denna lag. Vid dessa förhållanden är det inte längre motiverat att i SjmL särskilt ange maskinchefens arbetsuppgifter och ansvarsområde. Regeln om ersättare för maskinchefen synes också kunna undvaras. Det får nämligen förutsättas att det i regel finns av redaren utfärdade 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.

Kommittén erinrar om att lagbestämmelser om skyldighet att anställa ekonomiföreståndare på fartyg saknas. Från allmän säkerhetssynpunkt regleras ekonomitjänsten i sjölagen och sjösäkerhetslagen, där befälhavaren åläggs det yttersta ansvaret för proviant och kosthåll. Föreskrifterna i 47 § SjmL har därför karaktären av tjänstgöringsinstruktion. Ekonomiföreståndarens ansvarsfulla ställning är i realiteten ej beroende av bestämmelserna i 47 § utan har sin grund i överväganden, som tar sikte på vad som från driftsynpunkt är rationellt och lämpligt. Med hänsyn till att erforderliga ansvarsbestämmelser om provianteringen och kosthållet ombord tagits in i sjölagen och sjösäkerhetslagen saknas skäl för att i ny SjmL behålla bestämmelser om ekonomiföreståndarens ansvarsområde. I förslaget tas därför ej upp någon motsvarighet till 47 §.

Eftersom förslaget saknar regler om ansvarsområdena för maskinchef, styrman och ekonomiföreståndare och med hänsyn till regleringen av teletjänsten i andra författningar föreslås att bestämmelserna i 48 § SjmL om radiotelegrafisten slopas.

Principen att befälhavaren skall bära det yttersta ansvaret för skeppsarbetet och ha den högsta befälsmyndigheten ombord ligger till grund för såväl sjölagens som sjösäkerhetslagens 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 sjölagen, SjmL och andra författningar reglerar befälhavarens ansvar. Det behöver ej sägas ut 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 belysning härav är naturligt, att bestämmelsen slopas i samband med att övriga stadganden om arbetsledningen utgår ur lagen.

Härutöver framhåller kommittén, att utvecklingen inom sjöfartsnäringsen, inte minst på det tekniska området, framtvingar ett långtgående självständigt ansvar hos övriga befattningshavare i chefsställning. Detta gäller framför allt den maskintekniska delen av arbetet. Förhållandet har kommit till uttryck i sjösäkerhetslagen. 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.

6.2.3 Remissyttranden

Utredningens förslag tillstyrks eller lämnas med något undantag utan erinran av alla remissinstanser.

Svenska maskinbefälsförbundet framhåller att dess anslutning till förslaget att slopa reglerna om arbetsledning sker under den absoluta förutsättningen att lagstiftaren instämmer i kommitténs bedömning. Förbundet förutsätter också att samtliga regler om arbetsledningen slopas. *TCO* instämmer i huvudsak i förbundets uttalande.

SR anser att förslaget kan leda till tveksamhet i vissa situationer.

Sveriges fartygsbefälsförening yrkar att föreskriften i 44 § första stycket SjmL om att befälhavaren äger högsta myndighet ombord behålls och placeras som ett första stycke i 39 § i förslaget. Alltsedan år 1922 har SjmL innehållit denna bestämmelse. När kommittén föreslår att bestämmelsen skall slopas framgår av motiveringen, att ändring ej åsyftas i sak. Tvärtom redogörs för de skäl som nödvändiggör att nuvarande ordning behålls. Mot denna bakgrund är anmärkningsvärt, att kommittén vidtagit en så långt gående åtgärd som att ur lagen ta bort ett stadgande vars berättigande ej ens ifrågasätts. Lagen bör vara så avfattad att osäkerhet inte uppstår i praktiken om dess rätta innebörd. Varken från sjölagskommitténs eller statsmakternas sida gjordes i anslutning till 1967 års ändringar i sjölagen något uttalande som skulle kunna tolkas i den riktningen att stadgandet i 44 § första stycket SjmL borde tas bort i samband med revisionen av denna lag.

7. Slopande av regler om den disciplinära bestraffningsrätten ombord på fartyg

7.1 Gällande ordning

Föreskrifter om disciplinär bestraffningsrätt har funnits sedan länge i sjölagstiftningen. Med hänsyn till sjöfartssäkerheten har det ansetts nödvändigt att snabbt och utan att anlita eljest vanlig procedur kunna ingripa mot dem som bryter mot ordning och skick ombord. Bestraffningsrätten låg tidigare i befälhavarens hand. I samband med tillkomsten av 1922 års SjmL prövades frågan om att flytta över dessa ärenden till myndighet i land eller, om detta ej ansågs möjligt, att låta dem avgöras av en nämnd ombord. Ändringsförslagen avvisades den gången. Under förarbetet till 1952 års lag togs dessa frågor upp på nytt. Tillräckliga skäl för att slopa den disciplinära bestraffningsrätten ombord ansågs fortfarande inte föreligga. Lagutskottet uttalade (2LU 1952: 44 s. 117) att befälhavaren, om denna möjlighet inte fanns, antagligen skulle anlita polismyndighet för anställande av åtal vid domstol i betydligt större utsträckning än f. n. Sjömännen skulle i onödan bli underkastade polisförhör och kanske även offentliga förhör inför domstol. Som nyhet infördes i 1952 års lag att bestraffningsrätten flyttades över från befälhavaren till en nämnd ombord.

Nämnden kan ålägga sjöman disciplinbot på alla andra fartyg än dem som nyttjas i inrikes fart eller i fart i Öresund. Boten innebär mistning av lön för högst sju dagar och får åläggas i särskilt uppräknade fall, när sjömannen gjort sig skyldig till försummelse i tjänsten. De förseelser som kan ifrågakomma är när sjömannen har varit borta från tjänsten, har försummat att anmäla förfall, har åstadkommit skada eller

fara genom försummelse i tjänsten, har varit berusad i tjänsten, har förslösat eller eljest behandlat proviant otillbörligt, har dolt obehörig person ombord, har skaffat ombord rusdrycker olovligt, har uppfört sig oskickligt mot överordnad, har underlåtit att hörsamma förmans order i tjänsten eller har satt i gång gräl eller annan ofred eller eljest begått brott mot ordning och skick. SjmL upptar vidare föreskrifter om när boten skall åläggas, vägledning för att mäta ut den, möjlighet för befälhavaren att efterskänka ålagd bot, överprövning av beslutet hos mönstringsförrättare och vid domstol samt om inbetalning och användning av boten. De löneomedel som på detta sätt har frångått sjöman skall användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga enligt föreskrifter som Kungl. Maj:t meddelar. Lagen upptar också varning som bestraffningsform. Varning får tillgripas, om förscelsen är ringa och det kan antas att den felande skall låta sig rättas därmed.

Disciplinnämnden består av befälhavaren som ordförande och två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Sammansättningen är beroende av om saken rör sjöman, som tillhör befälsgraden, är ekonomiföreståndare eller radiotelegrafist eller om den rör sjöman som tillhör manskapet. I det förra fallet skall båda ledamöterna såvitt möjligt vara maskinchefen och den främste av styrmännen eller annan av befälsgrad. I det senare skall den ene ledamöten tillhöra manskapsgraden. Lagen innehåller vidare omröstningsregel och föreskrifter om handläggningen av ärendena.

7.2 Kommittén

7.2.1 Erfarenheter av gällande system

Kommittén har gått igenom disciplinbotsprotokoll som under åren 1965—1968 sänts in från fartygen till sjöfartsverket. Vidare har företagits undersökning av användningen av disciplinära åtgärder ombord på svenska handelsfartyg och av fartygsbefälhavarnas inställning till disciplinstraffbestämmelserna. Sistnämnda material, som härrör från tiden september 1965 och ett år framåt, har bearbetats från statistisk synpunkt och redovisas i en undersökning som bifogas kommittébetänkandet som bilaga 4. För närmare studium av undersökningarna hänvisas till betänkandet s. 80—82 och s. 203—214.

Antalet disciplinbotsfall som enligt 69 § SjmL redovisats till sjöfartsverket, dvs. samtliga de fall där löneomedel levererats in till verket på grund av att disciplinbot ålagts, uppgick för åren 1965—1968 till 591, 441, 524 resp. 349. Av de i 62 § SjmL uppräknade förseelserna som kan leda till bötesåläggande är utevaror från och berusning i tjänsten vanligast. I 37 % av de under år 1965 behandlade brotten förelåg någon form av utevaror från tjänsten. För berusning i tjänsten var motsvarande siffra 38 %. För år 1968 var dessa siffror 44,8 % resp. 36,6 %. Det helt

övervägande antalet förseelser ombord är således att hänföra till dessa brottstyper. Av utredningarna framgår vidare att disciplinnämnderna ofta dömer ut disciplinbot för maximalt antal dagar. Så skedde i 31 % av de under år 1968 avgjorda fallen. Tre dagars böter ålades i drygt 25 % av fallen och fyra dagars böter i 15 % av fallen. Vidare framgår att disciplinbot åläggs betydligt oftare på fartyg med en bruttodräktighet över 4 000 ton än på dem under detta tal. Bot används mera sällan i närtrafik, dvs. på hamnar i Östersjön och Nordsjön.

Kommittén konstaterar att disciplinproblemen ombord inte skall överdrivas. Svenskt sjöfolk förtjänar ett högt betyg, något som klart framgår av den utveckling som handelssjöfarten undergått under senare tid. Trivseln och arbetsandan på en del fartyg störs emellertid allvarligt av enstaka anställda, som saknar tillräcklig ansvarskänsla och gör sig skyldiga till förseelser och försummelse av olika slag. Till viss del kan disciplinsvårigheterna skrivas på de pressande arbetsförhållandenas konto. Skapas bättre möjligheter till avlösning, t. ex. genom ökad användning av systemet med avlösningssättningar, förbättras arbetsförhållandena ombord. Som orsak till svårigheterna kan också nämnas de anställningsförhållanden som f. n. präglar sjömansyrket. De medverkar till att yrket utövas av allt för många som inte har för avsikt att utbilda sig för yrket eller ägna sig åt detta annat än helt kort tid. Det är knappast ägnat att förvåna om det i denna grupp finns personer, som inte känner tillräckligt ansvar för arbetsuppgifterna. Förbättrade arbetsförhållanden ombord och bättre rekrytering till yrket kan komma att förändra disciplinförhållandena på fartygen.

När värdet av gällande bestämmelser prövas, skall systemet enligt kommittén i första hand bedömas från den rent arbetsrättsliga sidan, dvs. med utgångspunkt från dess ändamål att verka för en tillfredsställande fullgörelse av arbetsavtalet och vad som hänger samman därmed. Reglerna fungerar också — som skall påvisas senare — som ersättning för den allmänna straffprocessen.

Disciplinbestämmelserna har sedan lång tid kritiserats mycket starkt från arbetstagsarsidan. Kritiken torde främst bottna i att systemet fortfarande domineras av befälhavaren och det övriga högre befälet, vilka ofta har en både anklagande och dömande ställning.

Kommittén anser att erfarenheterna av systemet visar att kritik inte kan riktas mot dem som i nämnderna haft att svara för tillämpningen av reglerna. Systemet synes ha fungerat i huvudsak enligt de intentioner som man hade, när det utformades. Det fungerar dessutom snabbt och smidigt. Flertalet av de befälhavare som hörts i saken har uttalat sig positivt om systemets betydelse för arbetsförhållandena ombord.

Enligt kommitténs uppfattning kan dock flera allvarliga invändningar riktas mot systemet. Det är svårt att ge nämnderna en sammansättning som svarar mot kraven på insikt och självständighet hos ledamöterna.

Befälhavarens dominerande ställning medför misstro mot nämndens opartiskhet. Praxis i fråga om straffmätning är synnerligen vacklande. Nämndledamöterna stannar alltför kort tid ombord. De saknar också utbildning för uppgiften. Den dagliga samvaron mellan de olika befattningshavarna på fartyget gör vidare, att ovidkommande personliga hänsyn lätt kan komma att omedvetet influera ställningstagandet. Dessa omständigheter bidrar till att straffen blir godtyckliga och orättvisa eller att de i vart fall uppfattas på det sättet. Ofta förekommer dubbelbestraffning. Sjömannen avskedas samtidigt med att disciplinbot åläggs honom. Inte sällan förekommer samtidigt anmälan till sjömansnämnden för prövning av om påmönstringsförbud enligt mönstringsförordningen skall åläggas sjömannen. Fasta regler saknas i fråga om kombinationen av dessa åtgärder. Existensen av flera sanktionssystem vid sidan av varandra medför olägenheter och är i sig ett vägande skäl mot att bevara disciplinstraffsystemet ombord. Härtill kommer att det är mycket vanskligt att närmare bedöma den effekt som boten har. För dem som har verkliga anpassningssvårigheter inom yrket eller av andra skäl är olämpliga för sjötjänstgöring kan disciplinstraffet ej antas ha någon positiv verkan. För den kategori som kan sägas vara påverkbar är omöjligt att avgöra, om ej andra åtgärder än disciplinstraff skulle vara minst lika effektiva. Det är viktigt att ett system av detta slag uppbärs av allmänt förtroende bland de anställda. Det är uppenbart att så ej är förhållandet.

Kommittén konstaterar att disciplinbotssystemet i viss utsträckning används som reaktion mot brottsliga gärningar, som faller under allmänt åtal. Detta hänger samman med svårigheterna att lagföra den som begår brott på fartyg, som sällan eller aldrig besöker svensk hamn. Här kan nämnas fall av tillgreppsbrott, skadegörelse, misshandel av olika grader och allmänfarlig vårdslöshet. I dessa fall är disciplinboten regelmässigt den enda straffreaktionen på gärningen. Det bör dock understrykas att vissa av de förseelser som tas upp i 62 § SjmL är av beskaffenhet att kunna falla under allmänt åtal, t. ex. skadegörelse och smuggling. Enligt den praxis som tillämpas bedöms det ekonomiskt försvarligt att på statsverkets bekostnad föra gärningsmannen till Sverige för lagföring endast vid de grävsta 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. Denna allmänt kriminalpolitiska funktion hos disciplinstraffet har knappast täckning i SjmL men hänger samman med att en sjöman som begår ett allmänt brott ombord därmed i allmänhet också gör sig skyldig till disciplinär förseelse.

7.2.2 Slutsatser

Kommittén framhåller som ett utmärkande drag för tjänsten ombord på fartyget att frågan om att uppfylla anställningsavtalets förpliktelser inte bara är en sak mellan arbetsgivaren och arbetstagaren. Vägrar sjömannen att fullgöra sin tjänstgöringsskyldighet kan det äventyra säkerheten till sjöss och utgöra en allvarlig fara för tredje mans liv och egendom. Det inverkar även på övriga ombordanställdas arbetsförhållanden och fritid. Mot denna bakgrund måste accepteras att medel finns att tvinga fram lydnad när detta bedöms nödvändigt. F. n. gäller enligt SjmL lydnaplikt utan inskränkning för underlydande sjöman gentemot hans förman. Ohörsamhet mot förmans order angående tjänsten ger enligt 60 § SjmL befälhavaren rätt att, när det prövas nödvändigt för att upprätthålla ordning och skick ombord, med tvång skaffa sig lydnad. Vidare kan ingripande ske disciplinvägen eller, vid grövre former, genom allmänt åtal. Upprepad vägran att åtlyda förmans order utgör också grund för omedelbart avsked.

Någon ändring föreslås inte i fråga om de ombordanställdas ovillkorliga lydnaplikt och befälhavarens rätt att under vissa omständigheter bruka nödvändigt våld för att upprätthålla ordning och skick. Men i fråga om det nuvarande disciplinbotssystemet kan konstateras att det är behäftat med allvarliga brister. För systemet talar i huvudsak endast att man därigenom snabbt kan ingripa mot disciplinstörningar. Övervägande skäl talar för att systemet slopas som ett disciplinärt medel — dvs. för att påverka sjömannen att fullgöra arbetsavtalet och för att skapa ordning ombord. Härigenom undviks den dubbelbestraffning som f. n. förekommer i betydande utsträckning i form av såväl disciplinbot som avsked och avstängning. I stället skall huvudvikten läggas på sådana åtgärder som allmänt brukas på en arbetsplats för att lösa problem av denna art, nämligen personliga samtal, tillsägelser och varningar från överordnads sida jämte i sista hand uppsägning eller avsked. Det blir härigenom de tjänsteavtalsrättsliga möjligheterna att ingripa vid tjänsteförsummelse av förevarande slag som skjuts i förgrunden. Kommitténs förslag tar 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 i stället lösas enligt arbetsrättsliga normer och de särskilda förutsättningar som gäller för sjötjänstgöring. I stället tillskapas institutet skiljande från befattningen på fartyget, vilket ger befälhavaren möjlighet att sätta i land 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. Skiljandet från befattningen på fartyget skall föregås av opartisk utredning av skeppsnämnd ombord och kunna

ifrågakomma vid de fall som enligt nuvarande 33 § SjmL kan föränleda avsked. Utvägen att vid svårare disciplinfall skilja den felande från hans befattning bör kunna vara ett effektivt sätt att lösa en besvärlig situation ombord. Skils sjömannen från befattningen ombord innebär det i och för sig ej att ställning tagits till om han skall bli kvar i redarens tjänst. Sågs sjömannen ej upp i samband med att han skils från befattningen, får förutsättas, att hans möjligheter till omplacering provas. Vidare föreslås att skeppsnämnden skall kunna tilldela sjömannen en erinran i de fall detta kan anses tillfyllest.

Vid sidan av de åtgärder som förslaget innehåller kvarstår de befohender som enligt mönstringsförordningen tillagts sjömansnämnden med avseende på misskötsamma sjömän. I huvudsak kvarstår också regeln i SjmL om möjlighet att ange lydnadsbrott till allmänt åtal. Kommittén anser att den föreslagna ordningen står i bättre överensstämmelse med vad som gäller vid privat arbetsanställning i land.

Slopas disciplinbotssystemet kan det medföra, att allmänna åtalsbrott, som f. n. lagförs disciplinvägen, kommer att lämnas utan straffreaktion. Kommittén har övervägt olika vägar för att komma till rätta med detta. En ändring av praxis i fråga om hemtransport för lagföring torde inte vara motiverad. Problemet gäller endast den del av handelsflottan som aldrig eller mera sällan besöker svensk hamn. Kommitténs slutsats blir — mot bakgrund av vad som anförts mot disciplinbotssystemet i fråga om den disciplinära funktionen — att det får anses uteslutet att behålla systemet för att användas som allmänt straffprocessuellt medel i nu förevarande fåtaliga fall. 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 i fråga har sådan utbildning, att det skulle vara lämpligt att lägga någon beslutande funktion i ett sanktionssystem på dem. I stället har undersökts 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 över huvud 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. Ett utkast till en sådan processuell ordning, en "lag om bötesåläggande för sjöfolk" presenteras i en bilaga till betänkandet (bilaga 6).

Kommittén avvisar emellertid tanken på att ersätta disciplinboten

med en lagstiftning av nu nämnt innehåll. 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 den i utkastet anvisade handläggningsordningen skulle medföra att förekommande mål avgörs relativt snabbt, kan den tidsutdräkt som under alla förhållanden blir nödvändig göra systemets verkan illusorisk genom att den misstänkte hinner lämna fartyget innan straffet verkställs. Vidare kommer det säkerligen att i åtskilliga fall bli svårt att genomföra nödvändiga utredningar ombord. Slutligen — och kanske viktigast — kan emotses en utveckling mot att sjömännen allt oftare besöker sitt hemland och därför kan lagföras i vanlig ordning.

Kommittén konstaterar att nuvarande bestämmelser om disciplinbot kan slopas.

Ledamoten Wiebe är skiljaktig i disciplinbotsfrågan och föreslår att nuvarande system i huvudsak behålls. Som skäl anføres att majoritetens förslag ej innebär en tillfredsställande alternativlösning till nuvarande system, som dock är användbart, och att majoritetens förslag kommer att ytterligare försämra förhållandena ombord och fjärma den svenska sjömanslagstiftningen från den nordiska. Wiebe föreslår den inskränkningen i förhållande till gällande ordning att brott och förseelser som begås ombord på fartyg, som inom en månad beräknas anlöpa svensk hamn, i stället för att avgöras av disciplinnämnden skall anmälas till svensk myndighet, varvid lagenliga förhørsprotokoll för åtgärd bifogas.

7.3 Remissyttranden

Kommitténs förslag att slopa disciplinbotssystemet lämnas helt utan erinran av *riksåklagaren*, *rikspolisstyrelsen*, *polismyndigheten i Stockholm*, *sjöfartsverket*, *sjömansnämndens majoritet*, *Sveriges redareförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska sjöfolksförbundet*, *SR* och *generalkonsulatet i London*. Bl. a. framhålls att systemet är föråldrat och att de disciplinproblem som kan förekomma ombord bör lösas med samma medel som är vedertagna på arbetsmarknaden till lands.

Flera remissinstanser berör frågan om hur man skall beivra ombord begångna gärningar, som faller under allmän lag. *Riksåklagaren* medger att förslaget att slopa disciplinbotssystemet leder till att vissa gärningar i praktiken inte kommer att kunna beivras genom något straffrättsligt ingripande. Utredningen visar dock att systemet utnyttjas i ganska ringa utsträckning för detta ändamål varför förslaget knappast får nämnvärda konsekvenser från kriminalpolitisk synpunkt. *Polismyndigheten i Stockholm* vill inte motsätta sig disciplinbotens avskaffande

på den grund att viss brottslighet på svenska fartyg, som sällan anlöper svensk hamn, kommer att förbli opåtalad. Samhällets krav på att beivra denna brottslighet motiverar i och för sig ej institutets kvarblivande. De remissinstanser som yttrat sig i frågan är eniga om att något särskilt straffprocessuellt förfarande inte skall tillskapas. Kommitténs utkast till lag om bötesläggande för sjöfolk, vilket kommittén inte själv velat förorda, förkastas av *riksåklagaren*, som anser det innebära en form av bestraffning in contumaciam, vilken inte kan anses förenlig med svenska rättstraditioner. Riksåklagaren anser den bästa lösningen vara att öka utrymmet för användning av strafföreläggande. *Rikspolisstyrelsen* och *polismyndigheten i Stockholm* uttalar att det inte kan anses förenligt med modern lagstiftning att införa speciella bestraffningsregler för vissa yrkeskategorier. *Sjömansnämndens majoritet* finner ej heller tillräckliga skäl för sådana regler.

Ämbetsansvarskommittén har i och för sig inte någon anledning ifrågasätta det lämpliga i att utmönstra lagbestämmelserna om disciplinbot. Kommittén kan emellertid inte ansluta sig till den i betänkandet uttalade uppfattningen, att "det inte längre finns tillräckliga motiv att upprätthålla ett särskilt straffsystem för sjömän för att framtvunga avtalsfullgörelse eller i övrigt befordra ett uppträdande enligt tjänstens och samlevnadens krav ombord." Sjömanstjänst utgör ett verksamhetsområde där ett särskilt sanktionssystem ter sig befogat, och det på skäl liknande dem som ansetts motivera särskilda sanktionsregler för stora funktionärsgrupper på det offentliga verksamhetsområdet, exempelvis inom den militära sektorn. Ämbetsansvarskommittén erinrar också om att det i betänkandet föreslagna systemet kan medföra att avsked tillgrips där en lindrigare påföljd kunnat framstå som bättre anpassad till förseelsens svårhetsgrad. Dessa överväganden behöver inte föranleda till någon ytterligare lagreglering utöver vad sjömanslagskommittén föreslagit. I stället kan den möjligheten förtjäna prövas att parterna i kollektivavtalen i facket tar in bestämmelser om andra påföljder vid avtalsbrott än avsked.

Sjölagskommittén är tveksam i fråga om disciplinbotens avskaffande och erinrar om att man från det praktiska livets sida i allmänhet uttalat sig positivt för det nuvarande systemet. Det förefaller tveksamt om det som förutsätts skola ersätta disciplinbotssystemet kommer att fylla en någorlunda motsvarande funktion. En förutsebar följd av att avskaffa systemet torde bli att den felande sjömannen i brist på ett direkt användbart korrekionsmedel skils från befattningen ombord eller avskedas från tjänsten. I flertalet fall kan detta medföra dryga hemresekostnader från länder där utländska sjömän inte tillåts avmönstra med mindre än att för polismyndighet företes betald hemresebiljett.

Hovrätten för Västra Sverige instämmer i att disciplinbotssystemet är behäftat med vissa brister men anser att de åtgärder som föreslås skola

träda i stället — erinran och skiljande från befattning — utgör i ena fallet i realiteten en ganska harmlös påföljd och i andra fallet en så ingripande påföljd att den endast kan komma i fråga vid allvarliga eller upprepade förseelser. Tjänstgöring ombord på fartyg i utrikes fart medger inte direkt jämförelse med arbetsförhållanden i land. Redan den ovillkorliga lydnadsplikten, den omständigheten att de anställda bor och vistas på arbetsplatsen även under fritid samt frånvaron av eller i vart fall avståndet till svensk polisär och rättslig myndighet fordrar möjligheter till snabbt och smidigt ingripande mot smärre överträdelser av gällande regler. Den allmänpreventiva effekten — varmed i detta fall avses effekten på disciplinförhållandena ombord — torde till stor del ligga i möjligheterna till snabbt ingripande. Avskaffas boten kan brott under allmänt åtal i flera fall komma att lämnas obeivrade. Den disciplinära bestraffningsrätten ombord bör behållas men bot bör inte få åläggas på fartyg, som inom en månad beräknas anlöpa svensk hamn. Den kritik som riktas mot nuvarande system kan elimineras genom att befälsdominansen avsevärt minskas, om bestraffningsrätten tilläggs den föreslagna skepps nämnden, om vägledande anvisningar utarbetas, om möjligheten att ålägga disciplinbot i samband med uppsägning eller avsked slopas och om möjligheterna till överklagande avsevärt förbättras.

Sveriges fartygsbefälsförening finner det vanskligt att ta ställning i frågan och medger att vägande invändningar kan riktas mot systemet, vilket medför att starka skäl måste anföras, om man skall behålla det. Motsvarande regler finns inte på andra privata arbetsområden, vilket talar mot systemet. Såsom uttalades i samband med tillkomsten av 1952 års SjmL kan de säregna förhållandena ombord anföras som skäl för att extraordinära rättsmedel skall kunna tillgripas i syfte att förhindra disciplinupplösning i fartygen. Blotta förekomsten av en lagregel som möjliggör åläggande av disciplinbot är uppenbarligen ägnad att befrämja disciplinen, och av tillgänglig statistik framgår att antalet återfall är förhållandevis litet. Vad som framför allt talar för disciplinbotssystemet är att befälhavaren i annat fall med hänsyn till sjösäkerheten tvingas att i betydligt större utsträckning än nu tillgripa åtgärden att skilja sjöman från befattningen ombord. En sådan åtgärd — som befälhavaren självfallet helst vill undvika — är till skada både för sjömannen och för redaren, vilken kan komma att åsamkas stora kostnader och olägenheter i samband med att besättningen skall kompletteras. Denna omständighet är ingalunda ägnad att underlätta befälhavarens ansvarsfulla arbete. Han kommer ofta att utsättas för en intressekollision, eftersom han måste räkna med att redaren kommer att klandra honom för den vidtagna åtgärden och hävda, att sjösäkerheten inte krävde att sjömannen skildes från befattningen. Föreningen uttalar sig för den av Wiebe anvisade lösningen.

Även *sjömansnämndens minoritet* och *konsulatet i Marseille* avvisar kommitténs förslag och förordar att disciplinbotssystemet utformas i huvudsak enligt de linjer som ledamoten Wiebe dragit upp.

8. Införande av bestämmelser om stridsåtgärder

8.1 Gällande ordning

På den privata arbetsmarknaden har stridsåtgärder sedan länge accepterats som påtryckningsmedel mot avtalspart i syfte att tvinga fram eftergifter i förhållandet mellan parterna eller att stödja någon som är indragen i konflikt. Efter stats- och kommunaltjänstemannalagarnas tillkomst har också för de offentliga tjänstemännens del öppnats möjlighet att tillgripa stridsåtgärder. De vanligaste formerna av stridsåtgärder anges i 4 § lagen (1928: 253, ändrad senast 1968: 347) om kollektivavtal.

Som huvudregel gäller 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 (1920: 245, ändrad senast 1967: 118) om medling i arbetstvister att varsla om stridsåtgärder, innan arbetsinställelse vidtas, och regeln i 4 § lagen om kollektivavtal om fredsplikt. Bestämmelserna är tvingande i så måtto att parterna inte kan avtala bort dem. De kan däremot avtalsvägen åta sig längre gående fredsplikt.

Avtalsmässiga begränsningar finns i olika huvudavtal. Den grundläggande överenskommelsen är huvudavtalet mellan SAF och LO, Salt-sjöbadsavtalet. Detta har senare följts av motsvarande avtal inom tjänstemannaområdet, bl. a. dc 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. Om arbetsgivare, arbetstagare eller organisation åsidosätter sina förpliktelser enligt kollektivavtal eller lagen om kollektivavtal kan uppkomma skadeståndsskyldighet enligt särskilda bestämmelser i nämnda lag.

För sjömannens del gäller i huvudsakliga delar det rättsläge för vilket nu redogjorts. Huvudavtalet mellan SAF och LO äger emellertid inte tillämpning, eftersom redarorganisationerna ej är anslutna till SAF. Motsvarande överenskommelser har inte träffats.

Förhållandena på sjöarbetsmarknaden skiljer sig från dem på den

övriga privata arbetsmarknaden dels i fråga om tidpunkten för rätten att vidta arbetsnedläggelse och dels beträffande rätten till neutralitet.

Enligt rättspraxis gäller i fråga om tidpunkt för arbetsinställelsen 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 sjömän får man skilja mellan dem som är mönstrade ombord på fartyg och andra, dvs. de som av någon anledning för tillfället inte tjänstgör ombord. För dem som ej är mönstrade gäller regeln att arbetet får läggas ned efter utgången av varseltiden. 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 belyses i rättsfall, som rör sjöbefäl. (NJA 1932 s. 11 och 1959 s. 522, båda avseende på fartyg påmönstrat befäl. Annan utgång i NJA 1958 s. 196, som gällde sjöbefäl, som efter semesterns slut utan att ha iakttagit avtalad uppsägningstid vägrade återinträda i tjänst så länge arbetskonflikt varade.) Trots att rättsfallen endast gällt sjöbefäl, får principen om skyldighet att avvakta uppsägningstid anses gälla samtliga ombordanställda. Manskapet har emellertid som regel sju dagars uppsägningstid, vilken tid sammanfaller med föreskriven varseltid, varför frågan för det stora flertalet av dessa arbetstagare inte 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 anknytning 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.

I fråga om rätten till neutralitet har för sjömannens del särskilt uppmärksamats sådana fall, där ombordanställda beordrats att ta över arbete, som eljest skulle ha utförts av arbetstagare, som gått i strejk. Redaren vill t.ex. utnyttja ombordanställda för att utföra lastnings- och lossningsarbete, när hamnarbetarna strejkar. Betydelse i detta sammanhang har SjmL:s regler i 50 § första stycket om lydnadsplikt och i 55 § första stycket om arbetsledningens skyldighet att vid skeppsarbetets anordnande ta hänsyn till den enskilde sjömannens ställning i tjänsten. Skyldigheten att överta konfliktdrabbat arbete, som eljest skulle ha utförts av andra arbetstagare, har prövats i två rättsfall från år 1932 (NJA 1932 s. 1 och 8). 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. De anställda bestraffades av befälhavaren för visad ohörsamhet och yrkade vid domstol att detta beslut skulle upphävas. I underrättens av högsta domstolen fastställda dom slogs fast, 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.

Enligt högsta domstolens uppfattning påverkades omfattningen av den ombordanställdes arbetskyldighet inte av den omständigheten att arbetet var föremål för konflikt. En ledamot av högsta domstolen ville häva bestraffningsbeslutet i fråga om stewarden därför att denne ej kunde anses skyldig stå till förfogande för lossningsarbete i annat fall än då sådant arbete var påkallat av omsorg om fartygets säkerhet.

1946 års sjömanskommitté bedömde rättsläget som otillfredsställande och föreslog ett tillägg till 55 § SjmL om rätt till neutralitet för sjömannen i det fall att arbetsinställelse vidtagits i en hamn i fråga om lossnings- och lastningsarbete och inställelsen inte stred mot lag, avtal eller föreningsstadgar. Som förutsättning skulle gälla att sådant arbete inte regelmässigt ingick i sjömannens arbete. Kommitténs förslag avvisades emellertid (prop. 1952: 170 s. 154—155 och 2LU 1952: 44 s. 104—109). 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 arbetsinställelsen var laglig. Grundsatsen att en arbetstagare 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 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 arbetstgares 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 (1956: 629, ändrad senast 1971: 900) om erkända arbetslöshetskassor. 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 lagstiftningsvägen på så sätt, att tjänsteman ej är skyldig 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 får bestämmas genom avtal. Han skall dock utföra sina vanliga tjänsteåligganden.

Neutrala arbetstagare kan under vissa förutsättningar vara skyldiga att som skyddsarbete fullgöra arbetsuppgifter, som under normala förhållanden åligger dem som är indragna i konflikten.

Inom kollektivavtalsreglerade områden är det allmänt erkänt att en neutral arbetstagare har att fullgöra vissa utanför hans vanliga sysslor stående arbeten utan att hans neutralitet härigenom rubbas. Det gäller arbeten som bedöms nödvändiga för att tillvarata särskilt kvalificerade intressen. Som allmän förutsättning härför gäller att berörda arbetsgi- var- 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.

Nu beskrivna regler om skyddsarbete saknar motsvarighet på sjöfartsområdet.

Prövningen av samhällsfarliga konflikter, dvs. frågor om att undvika, begränsa eller häva konflikter, som kan beröra samhällsviktiga funktioner, upptas inom den del av arbetsmarknaden för vilken huvudavtalet mellan SAF och LO gäller av den tidigare 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 ta upp 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.

Inte heller inom detta område finns regler inom sjöfartssektorn.

8.2 Kommittén

Från de ombordanställdas sida har framhållits vikten av att hithörande problem blir lösta. Mellan arbetsgivar- och arbetstagarorganisationerna föreligger enighet om att förhållandena i största möjliga utsträckning skall anpassas till dem som gäller för anställning i land. Enighet föreligger också om att en generell lösning bör föras in i ny SjmL men att man kollektivavtalsvägen och genom särskilda överenskommelser i det enskilda fallet bör söka lösa de speciella frågor som kan uppstå på grund av sjöfartens från det övriga näringslivet avvikande natur.

I fråga om tidpunkten för arbetsinställelsen har under den tid som nuvarande SjmL varit i kraft inte tillkommit omständigheter som lett till att praxis i fråga om sjömans skyldighet att avvakta uppsägningstidens utgång har ändrats. 1959 års förut omnämnda rättsfall visar detta. Förhållandet har framför allt av arbetstagarna uppfattats som otillfredsställande. Arbetstagarorganisationerna uppmanar alltjämt påmönstrad personal att säga upp anställningsavtalen och att först efter uppsägningstidens utgång lägga ned arbetet.

Parternas rätt att i princip vidta stridsåtgärder har aldrig ifrågasatts. En lagreglering bör därför enligt kommittén inskränkas till en föreskrift som medger att stridsåtgärd får vidtas direkt efter varseltidens utgång

och utan att uppsägning av anställningsavtalet behöver tillgripas. Bestämmelsen behöver endast omfatta de sjömän som har befattning på fartyg och därför är underkastade lagens regler om lydnadsplikt. Rätten föreslås gälla när fartyget befinner sig i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn.

I fråga om rätten till neutralitet gäller som allmän regel att den som står utanför arbetskonflikt skall fullgöra sitt vanliga arbete. Efter det tidigare redovisade departementschefsuttalet i förarbetena till 1952 års lag har numera tillkommit den lagreglering som gäller de offentliga tjänstemännen. Principen om den neutrals arbetstagarens åligganden under konflikt har också 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 endast sina vanliga arbetsåligganden torde gälla också inom sjöarbetsrätten. Kommittén finner det lämpligt att som skett beträffande de offentliga tjänstemännen uttryckligen fastslå regeln i lagen.

För sjöfartens del saknas kollektivavtalsvis ingångna överenskommelser om skyddsarbete. Som tidigare sagts är ej heller huvudavtalet tillämpligt på parterna. Kommittén finner det uppenbart att föreskrifter om skyddsarbete är av betydelse och bör fogas in i lagen.

Kommittén ifrågasätter om skyldigheten att utföra skyddsarbete skall utsträckas att avse också arbetstagare, som är inbegripna i konflikt. Under det att begränsningen av strejkrätten enligt den föreslagna regeln i 42 § första stycket är förestavad av i första hand säkerhetshänsyn men också av hänsyn till de anställdas bästa och ekonomiska skäl, skulle en begränsning 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., vilken kan bli följden av fortsatt konflikt. Frågan har sålunda sammanhang med det större problemet om hur samhällsfarliga konflikter skall kunna undvikas eller begränsas.

Regleras frågan genom en allmän föreskrift i lagen, inskränker man härigenom 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. Det synes därför lämpligast att, i likhet med vad som skett inom den övriga arbetsmarknaden, avstå från 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.

För sjöarbetsmarknadens del finns i motsats till förhållandena när det gäller arbete i land inga överenskommelser om frågor om samhällsfarliga konflikter och inget organ, till vilket frågor av detta slag skulle kunna hänskjutas. 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 leder till att nämndens ledamöter skulle komma att bestå av representanter för de kollektivavtalslutande parterna och 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, anser kommittén 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. Kommittén anser sålunda att man i första hand får söka lösa hithörande frågor genom förhandlingar mellan berörda organisationer. Något kommittéförslag om en särskild arbetsmarknadsnämnd för sjöfarten läggs därför inte fram.

8.3 Remissyttranden

Remissinstanserna har — med undantag för detaljmärkningar, som jag tar upp under specialmotiveringen till förslaget — inte funnit anledning till erinran mot kommitténs förslag.

9. Andra betydelsefulla frågor i ny sjömanslag

9.1 Fartygsnämnd

I 1952 års SjmL infördes en nämnd ombord, den s. k. disciplinnämnden, för att handlägga ärenden om disciplinbot. Nämnden medverkar också i vissa frågor om anställningens upphörande. Enligt 14 § äger sjöman, vars anställning varat sex månader och som tjänstgör på fartyg med minst tio mans besättning, påkalla samråd med nämnden om han sägs upp. Enligt 33 § andra stycket SjmL skall hållas förhör inför nämnden vid avsked på grund av oduglighet eller indisciplinärt beteende. I lagen regleras nämndens sammansättning och handläggningsfor-

mer, omröstning inom nämnden och överklagande av nämndens beslut. Enligt 64 § SjmL består nämnden av befälhavaren såsom ordförande jämte två av denne för varje särskilt fall utsedda ledamöter. Nämnden sammankallas av befälhavaren.

Som jag tidigare redovisat (avsnitt 7) föreslår kommittén att boten avskaffas. Kommittén har emellertid funnit att det finns behov av en särskild nämnd ombord, som omfattar de olika personalgrupperna. I en sådan nämnd bör behandlas frågor i samband med att sjömannen sägs upp eller skils från befattningen på fartyget och när ordningsföreseelser och brott begås ombord.

Under de år som bestämmelsen om samråd i 14 § SjmL varit i kraft, har förfarandet enligt kommitténs uppfattning fungerat bra och några krav på dess slopande har inte framförts. Kommittén anser därför att det nuvarande samrådsförfarandet vid frågor om anställningsavtalets upphörande bör behållas och utvecklas. I kommittéförslaget upptas både samråd med nämnden, vilket är en enkel, informell diskussion med nämndens ledamöter, och en möjlighet till undersökning inom denna. Kommittén anser att en nämnd som ger möjlighet till samråd och undersökning är av stor betydelse för sjömannen själv, som där får tillfälle att lägga fram och diskutera sina förhållanden och begära klarlägganden. Men också för parternas fackliga organisationer kan det ofta vara av vikt att sådana frågor kan utredas objektivt 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 förhastade 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.

Kommittén behandlar vidare frågan, om nämnden bör ha en utredande och konsultativ funktion eller om den också bör utrustas med befogenhet att träffa avgörande i frågor om uppsägning eller skiljande från befattning på fartyget. Kommittén har bedömt frågan mot bakgrund av hur man önskar fördela det arbetsrättsliga ansvaret för åtgärder, som riktar sig mot arbetstagaren. Behålls nämndens medverkan vid samrådande och utredande funktioner, torde ansvaret för vidtagna åtgärder helt komma att åvila arbetsgivarparten. Ges däremot nämnden beslutande funktioner, kommer arbetsgivarens ansvar att skjutas i bakgrunden. Vid rättsstridigt avsked kan arbetsgivaren med fog hänvisa till att beslutet fattats av nämnd med partsrepresentation. Kommittén finner det tveksamt, om det senare alternativet i praktiken innebär någon förstärkning av arbetstagarpartens ställning ombord. Vid en senare tvist mellan de fackliga organisationerna kan arbetstagarpartens ställning försvåras, om åtgärden beslutats av en nämnd, som bl. a. innehållit opartisk företrädare för ifrågasvarande arbetstagarparti. Kommittén före-

slår att nämnden endast får rådgivande funktion. Kommittén föreslår också att nämndens medverkan i anställningsfrågor skall vara obligatorisk i vissa fall. Det gäller frågor om sjömans skiljande från befattningen på fartyget eller uppsägning från avtalet på grund av oduglighet eller disciplinärt beteende. Vid skiljande eller uppsägning på annan grund får nämndens medverkan bero av om den sjöman som berörs av åtgärden påkallar det. I ordningsfallen skall nämnden obligatoriskt göra undersökning.

Nämnden bör enligt kommittéförslaget kallas skeppsnämnd. Den bör finnas på alla fartyg med minst sex anställda, i vilket antal befälhavaren är inräknad. I fråga om nämndens sammansättning föreslås den avvikelser från nuvarande disciplinnämnd, att en av ledamöterna i nämnden alltid skall tillhöra manskapet obcroende av om det ärende nämnden har att behandla rör anställd av manskaps- eller befälsgrad. Nämnden bör nämligen få en så allsidig sammansättning som förhållandena medger, vilket bör bidra till att den tillvinner sig respekt och förtroende. Den ledamot som företräder manskapet skall om möjligt vara förtroendeman som manskapet utsett. Eftersom nämnden föreslås vara rådgivande, fordras — utöver frågor som gäller sakens handläggning inför nämnden — enligt kommitténs uppfattning i allmänhet inga omröstningsregler.

Remissinstanserna godtar kommittéförslaget. En instans finner det dock inte vara tillfredsställande att representanten för manskapet skall delta i samtliga förekommande ärenden. Frågor kan nämligen komma upp, som manskapet ej har möjlighet att rätt bedöma.

9.2 Rätt till fri hemresa

I 1952 års SjmL infördes en rätt för sjöman på fartyg i utrikes fart att i vissa fall få fri hemresa med underhåll efter längre tids tjänstgöring. I förarbetena uttalades bl. a. (prop. 1952: 170 s. 113) 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 uteslutande regleras av kollektivavtalsparterna.

Bestämmelserna om fri hemresa finns i 26 § SjmL. 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. Om fartyget beräknas inom två månader nå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen dock inte berättigad till fri hemresa, om han inte kvarstår i tjänsten eller uppskjuter semestern eller tjänstledigheten tills fartyget uppnår så-

dan hamn. Kostnaden för hemresa bestrids av staten och redaren med hälften vardera, om samtliga dessa förutsättningar är uppfyllda.

Stadgandet i SjmL om fri hemresa kompletteras genom bestämmelser i kollektivavtalen. I avtalen har under senare år överenskommits om väsentligt förbättrade hemreseförmåner i förhållande till de villkor som gäller enligt SjmL. Förbättringar har också skett sedan kommittén lagt fram sitt förslag.

I gällande kollektivavtal intas bl. a. följande regler om rätt till hemresa. I syfte att möjliggöra tätare hemresor kan träffas särskild överenskommelse mellan rederiet och den anställde. Härvid kan i fråga om befälhavare, styrman, maskinbefäl, ekonomiföreståndare och telegrafist (dvs. i befälsavtalen) avtalas, att semester- och kompensationsledighet skall utges inom sex månader. Rederiet bekostar den anställdes resa till hemorten. Enligt anmärkning i befälsavtalen skall redareföreningen rekommendera anslutna rederier att träffa sådana överenskommelser. För Svenska sjöfolksförbundets medlemmar, dvs. däck-, maskin- och intendenturpersonal, rekommenderas i kollektivavtalet att överenskommelse träffas mellan rederi och anställd om liknande förmåner. Dessa skall dock gälla endast för rederianställd, som är bosatt och mantalsskriven i Sverige, Danmark, Finland eller Norge och som är anställd i fartyg sysselsatt i trafik, som inte berör dessa länder. Överenskommelsen skall innehålla, att semester- och vederlagsledighet utges inom nio månader. Rederiet bekostar den anställdes resa till hemorten. Enligt anteckning i kollektivavtalet gäller sådana överenskommelser tills ny SjmL träder i kraft.

Sveriges redarcförening och Svenska sjöfolksförbundet har för personal, som omfattas av det huvudavtal som gäller mellan organisationerna, i anslutning till senaste kollektivavtalsuppgörelse träffat en särskild överenskommelse om avlösning och hemresor. Föreningen åtar sig att successivt införa ett system, som i fullt utbyggt skick skall omfatta huvuddelen av handelsflottans fartyg. Vid slutet av nuvarande avtalsperiod, dvs. vid utgången av år 1973, skall systemet omfatta minst 50 fartyg, företrädesvis större tank-, bulk- och kylfartyg. Överenskommelsen avser dock inte samtliga befattningshavare bland manskapet. Vederbörande skall nämligen ha anställning i någon av de högre manskapsbefattningarna. Vidare krävs att sjömannen är bosatt i något av de nordiska länderna eller att han under senaste femårsperiod tjänstgjort sammanlagt 36 månader på svenskt fartyg. Av den totala manskapsbemanningen på dessa 50 fartyg — omkring 1 250 personer — skulle systemet fullt utbyggt omfatta högst 450 anställda. Rederiet fastställer ett avlösningssystem för varje fartyg. Tjänstgöringsperiodens längd fastställs i förväg men kan ändras om fartyget sätts i trafik på annan fart e. d. Inte för något fartyg skall gälla längre tjänstgöringsperiod än sju månader eller kortare period än fyra månader. Kostnaden för hem- och

återresa betalas av redaren. Under vissa omständigheter kan tjänstgöringsperioden förlängas med högst 20 dagar. Ledighetsperiod får ej understiga 30 dagar. Anställd, som fått fri hemresa enligt detta avtal, är skyldig att därefter återinträda i tjänst hos redaren.

Enligt den danska sjömanslagen (26 §) gäller förmånen av fri hemresa endast dansk sjöman med hemvist i Danmark samt finsk eller svensk sjöman, som är anställd på danskt fartyg. Enligt den finska lagen (26 §) omfattar förmånen finsk, dansk eller svensk sjöman, som tjänstgör på finskt fartyg. Förmånen utgår i både Danmark och Finland efter ett års sammanhängande tjänst utan att möjlighet föreläggat att de senaste sex månaderna frånträda tjänsten i dansk resp. 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. Förmånen enligt norsk lag omfattar också fri hemresa när sjömannen lämnar tjänsten i Norge.

I det danska förslaget till ny sjömanslag ges sjöman med hemvist i Danmark rätt till fri hemresa efter sex månaders tjänstgöring på samma fartyg eller hos samme redare, om sjömannen under de senaste tre månaderna inte haft möjlighet att frånträda i Danmark. Sjömannen måste dock fortsätta ytterligare en månad om det kan förutsättas att fartyget under den tiden kommer till hamn varifrån hemresan kan ordnas väsentligt billigare och lättare.

I det förslag till ny norsk sjömanslag som lagts fram har kvalifikationstiden under vilken sjömannen skall ha tjänstgjort i utrikes fart sänkts till nio månader. I administrativa föreskrifter kan denna tid sänkas om fartyget går i särskilt krävande fart, om kvalifikationstiden är i det närmaste uppfylld och kostnaden för hemresa skulle bli väsentligt större om sjömannen stannade kvar på fartyget hela tiden eller om andra särskilda förhållanden föreligger. För sjöman under 18 år kan utfärdas särskilda regler om rätt till fri hemresa.

Kommittén konstaterar att gällande bestämmelser numera av flera anledningar har begränsad praktisk betydelse. Så gott som all anställd befälspersonal har avtalsvägen fått hemreseförmåner med kortare kvalifikationstid än den SjmL föreskriver. På manskapsidan har utvecklingen på avtalsområdet som regel inte medfört kortare kvalifikationstid än som anges i SjmL annat än för de rederianställda. För övriga anställda av manskapsgrad är seglationsperioderna hos samme redare dock i allmänhet så korta (genomsnittligt ca sju månader enligt be-

räkning av Svenska sjöfolksförbundet år 1969) att rätten till fri hemresa enligt SjmL ej hinner bli aktuell.

Kommittén konstaterar emellertid vidare att i raden av åtgärder som kan främja en utveckling som medför att sjömannen stannar längre tid i yrket 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 fritid. Från denna synpunkt har reglerna om rätt till fri hemresa enligt kommitténs uppfattning stor betydelse. Kommittén föreslår att bestämmelserna behålls i ny SjmL framför allt av två skäl. Det ena är det allmänna intresset av att sjömän avtalsvägen inte binds vid alltför lång tids tjänstgöring borta från hemlandet utan möjlighet att besöka detta. Det andra är att övriga nordiska länder har en längsta kvalifikationstid för hemreserätten inskriven i lagen och att det, såvitt kommittén har inhämtat, är uteslutet för dem att slopa lagreglering på denna punkt.

Enligt kommitténs uppfattning måste en väsentlig nedskärning av nuvarande kvalifikationstid om 18 månader ske. De ombordanställdas representanter hävdade under kommittéarbetet, att kvalifikationstiden borde omfatta längst nio månader.

Kommittén har sökt fastställa de kostnader som en nedsättning av gränsen till nio månader skulle medföra. Jag hänvisar här till betänkandet s. 128—134.

Statsverket deltar med hälften i kostnaderna för fri hemresa enligt 26 § SjmL. Statsverkets kostnader för senare år framgår av tabell 2.

Tabell 2. Statsverkets 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 ¹	13 917		13 917
1963/64 ²	30 696	32 830	63 527
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
1969/70	76 062	131 246	207 308
1970/71	67 389	138 598	205 988
1 971/72	47 079	128 448	175 527

¹ Fr. o. m. 1963-01-01 gäller förmånen också utlänningar. Beloppen inte uppdelade för budgetåret 1962/63.

² Fr. o. m. 1964-01-01 gäller förmånen också vid semester och tjänstledighet. Kvalifikationstiden samtidigt sänkt från två år till 18 månader.

Kommitténs överväganden i fråga om utgifterna för fri hemresa mynnar ut i att statens kostnader vid tolv månaders kvalifikationstid och med behållen hälftindelning av utgifterna skulle uppgå till omkring 800 000 kr. Vid nio månaders kvalifikationstid skulle beloppet stiga till omkring 1,9 milj. kr.

Kommittén konstaterar att dessa beräkningar av naturliga skäl grundar sig på mycket svårbedömbara faktorer. Flera förhållanden går knappast att uppskatta med något krav på sannolikhet, t. ex. så viktiga faktorer som den allmänna konjunkturutvecklingen inom sjöfarten, besättningsminskningen och utvecklingen på kollektivavtalsområdet. Tendensen har emellertid under flera år varit att sjömännens antal minskar. Antalet fartyg i utrikes fart har gått ned, vilket fört med sig färre antal ombordanställda. Likaså sker en kontinuerlig besättningsminskning för varje enskilt fartyg på grund av tekniska förbättringar. Å andra sidan kräver ett ökat antal personalkrävande färjor att flera ombordanställda står till buds. Systemet med avlösningbesättningar i många fartyg ökar också kravet på antalet sjömän.

Bemanningsutvecklingen från år 1960 visas i tabell 3.

Tabell 3. Bemannning i de i handelssjöfart åren 1960—1971 använda fartygen (1960—1964 avser fartyg om 20 ton netto och däröver, 1965—1971 om 100 ton brutto och däröver. Uppgifterna avser bemanningen från resp. års 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
1970	4 734	11 871	16 605
1971	4 444	11 143	15 587

Kommittén föreslår att kvalifikationstiden sänks från 18 månader till nio månader. Genom att kollektivavtal och enskilda arbetsavtal tillförsäkrar befälet bättre förmåner i detta avseende kommer den föreslagna kvalifikationstiden inte att medföra någon praktisk förbättring för denna kategori. För flertalet av manskapet innebär förslaget däremot en betydande förbättring och en verksam stimulans att stanna kvar 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.

Kommittén föreslår vidare att det delade ansvaret för dessa resekostnader mellan redaren och staten behålls. I betänkandet framhålls att såväl de ombordanställdas representanter som rederinäringens företrädare i kommittén starkt har strukit under betydelsen av att statsverket också i fortsättningen påtar sig hälften av dessa kostnader. Samhällets sociala ansvar för hemresorna som betonades vid tillkomsten av 1952 års lag kvarstår enligt kommittén fortfarande oförändrat. Kommittén anför ytterligare att det sociala intresset förstärks av att det på grund av åldersfördelningen hos de ombordanställda i stor utsträckning är fråga om hemresor för personer 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 sammanlagda anställningstider inom sjömansyrket som kommittén anser det angeläget att främja. Ytterligare anförs, att övriga nordiska kommittéförslag inte kommer att innebära någon begränsning i fråga om statens medverkan i kostnadstäckningen. För Norges del föreslås tvärtom att statens medverkan utökas att avse också befälskategoriernas hemresor.

Kommittén finner inget skäl till avsteg från principerna om likställighet i detta avseende mellan svenska och utländska sjömän samt mellan befäl och manskap.

Enligt kommittéförslaget aktualiseras rätten till fri hemresa när sjömannen utomlands får semester, vederlags- eller annan ledighet eller när hans anställningsavtal upphör. Har han då tjänstgjort hos redaren eller på samma fartyg under en sammanhängande kvalifikationstid av nio månader, får han rätt till fri resa med underhåll till hemorten. Har det fartyg, i vilket sjömannen tjänstgjort under denna tid, bytt ägare under kvalifikationstiden, påverkar det inte sjömannens rätt. Tjänstgöringen skall avse utrikes fart. Som förutsättning för förmånen bör enligt kommittén vidare gälla, att sjömannen under sex månader före kvalifikationstidens utgång inte haft tillfälle att, i det land där han är bosatt, bli fri från anställningen eller åtnjuta semester eller annan ledighet.

Kommittén finner vidare skäligt att sjöman i befattning ombord stannar kvar i denna tills fartyget når sådan hamn, varifrån hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad. Sådant uppskov med hemresan får dock inte överstiga två månader. Redaren skall i detta fall visa, att hemresan kan ske senare inom tvåmånaderstiden till avsevärt lägre kostnad. Kommittén anvisar emellertid också en möjlighet för kollektivavtalsparterna att överenskomma om förlängning av denna tid till tre månader vid tjänstgöring på fartyg, som går i regelbunden linjetrafik på Sverige.

Kommittén anser att sjöman, som intjänat rätt till fri hemresa enligt förevarande paragraf, under alla förhållanden bör behålla denna förmån. En sjöman skall således ha fri hemresa, oavsett om han uppsagts eller avskedats på grund av misskötsamhet e. d., om han eljest är berättigad till resan.

Remissinstanserna är eniga om att frågan om rätt till fri hemresa efter viss kvalifikationstid är viktig. Det framhålls bl. a. att sjömannens yrke leder till långvarig isolering ombord. På grund av att åtskilliga svenska fartyg går i trafik långt från Sverige blir utgiften för hemresa i skälig omfattning i det närmaste oöverstiglig för den enskilde arbetstagaren. Flera instanser framhåller att arbetstakten på moderna fartyg är mycket hård, att arbetet utförs i stort sett vardag som sönd- och helgdag och att övertidsarbete förekommer i stor utsträckning.

Samtliga remissorgan som uttalat sig i frågan tillstyrker att hemreserätten regleras i SjmL. Anmärkning framställs inte mot kommittéförslagets konstruktion av hemreserätten.

De instanser som yttrat sig i fråga om kvalifikationstidens längd anser att ytterligare minskning bör ske. TCO framhåller att förslaget knappast medför någon reell förbättring. Organisationen föreslår — liksom Sveriges fartygsbefälsförening — att kvalifikationstiden sänks till sex månader. Svenska maskinbefälsförbundet uttalar att tiden borde vara mycket kortare men finner förslaget ha visst värde som grundskydd. Svenska sjöfolksförbundet anser att tiden inte bör överstiga fyra månader med hänsyn till de pressande förhållanden under vilka yrket utövas. Under en kvalifikationstid av fyra månader hinner den anställde i de flesta fall kvalificera sig för en ledighet — exklusive semester — i form av vederlag på upp till mellan 30 och 40 dagar. TCO framför också kritik mot regeln att fri hemresa efter nio månaders tjänstgöring inte får tas ut, om sjömannen under de senaste sex månaderna haft tillfälle att i bosättningslandet få semester eller annan ledighet eller där frånträda arbetsavtalet. Också denna tid bör minskas.

Ingen remissinstans vill ändra på kostnadsfördelningen mellan stat och redare. Från ett håll påpekas att utvecklingen mot kortare kvalifikationstider i kollektivavtalen än i lagen förskjuter kostnadsansvaret till redarnas nackdel, vilket strider mot syftet med bestämmelsen i 1952 års lag.

9.3 Avtal om avvikelse från sjömanslagen

Nuvarande SjmL saknar allmän regel som anger avtalsparternas rätt att avvika från lagens bestämmelser genom avtal.

Redan vid tillkomsten av 1922 års SjmL diskuterades lämpligheten av att i lagen föra in ett stadgande om att dess bestämmelser inte genom

avtal skulle kunna sättas ur tillämpning till skada för sjöman. En sådan bestämmelse ansågs emellertid gå för långt och man fann det vara lämpligare att som dittills överlämna åt rättstillämpningen att i varje särskilt fall avgöra frågan om avtalsfrihetens begränsning. Man utgick härvid från att avtalsfriheten även utan uttryckligt stadgande begränsades dels av allmänna rättsgrundsatser eller av stadganden inom andra lagstiftningsområden och dels av hänsyn till de grunder som bestämmelsen vilade på och det syfte som avsetts med densamma. Vidare ansågs regler om sjömännens rättigheter — i den mån de var av mera vital och ingripande betydelse — inte kunna förringas genom avtal.

Frågan togs upp till förnyat övervägande vid 1952 års SjmL:s tillkomst. Lagrådet konstaterade (prop. 1952: 170 s. 178) att lagförslaget bestämmelser i stor omfattning begränsade kontrahenternas avtalsfrihet. Om sådan frihet förelåg, var emellertid inte alltid lätt att avgöra. I vissa paragrafer visade stadgandets avfattning, att det skulle tillämpas endast när annat inte avtalats. I en del fall framgick, att ett lagbud var tvingande genom att dess åsidosättande var belagt med straff. Ofta gav emellertid lagen inte tydligt besked i vad mån avtalsfrihet förelåg. Ej heller innehöll förslaget någon allmän regel i detta ämne. Den oklarhet, som sålunda rådde, var enligt lagrådet mindre tillfredsställande. Lagrådet fann dock stora svårigheter möta mot att avhjälpa denna brist på grund av lagbestämmelsernas olika karaktär. Vissa bestämmelser, t. ex. om säkerheten till sjöss, ansåg lagrådet vara av den beskaffenheten, att de över huvud inte kunde sättas ur kraft genom avtal. Andra, som var av övervägande social natur, medgav väl överenskommelse, som utvidgade den lagfästa förmånen, men inte avtal, som uteslöt eller inskränkte denna. Det förekom att bestämmelser, som i detta hänseende var av olika beskaffenhet, var sammanförda i en paragraf. Att finna en uttömmande, klar och kortfattad lagregel i detta ämne torde därför knappast vara möjligt utan en ganska omfattande överarbetning av förslaget.

På grund av det anförda och eftersom frånvaron av klagörande bestämmelser till synes inte vållat större olägenheter i rättstillämpningen, gjorde lagrådet inte någon framställning om ändring i förslaget. Föredragande departementschefen anslöt sig till lagrådets uppfattning och fann att ett stadgande om att viss eller vissa bestämmelser fick sättas ur kraft genom avtal skulle komma att sakna anknytning till lagtexten i övrigt.

Kommittéförslaget följer den hittillsvarande principen att frågan om begränsning av avtalsfriheten inte uttryckligen regleras genom särskilt stadgande i lagen utan överlämnas åt rättstillämpningen.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra häremot.

10. Departementschefen

10.1 Inledning

Sjömans anställningsvillkor och tjänsteförhållanden i övrigt har sedan gammalt varit reglerade i lag. Tidigare var reglerna intagna i sjölagen. Både i 1864 och 1891 års sjölagar fanns detaljerade bestämmelser i dessa frågor. Genom 1922 års SjmL bröts reglerna om sjömännens sociala förhållanden ut ur sjölagen.

Nuvarande sjömanslag (SjmL, SFS 1952: 530) trädde i kraft den 1 januari 1953. Den har härefter ändrats vid flera tillfällen. Genom ändringarna har bl. a. utländska sjömän ombord på svenska fartyg likställts med svenska i socialt hänseende, kvalifikationstiden för fri hemresa sänkts från två år till 18 månader samt lagen anpassats till brottsbalken, sjösäkerhetslagen och lagen om arbetsgivares kvittningsrätt.

SjmL innehåller tjänsteavtalsbestämmelser, regler om tjänsten ombord, arbetsledning, tvångsmedel för att upprätthålla ordningen och om rätt att ålägga sjöman disciplinbot. Vidare upptas regler om ansvar för vissa brott och om laga domstol i särskilt fall.

Lagens tjänsteavtalsbestämmelser innehåller de väsentligaste reglerna om sjömannens rättigheter och skyldigheter i tjänsten såsom regler om avtalets ingående och upphörande såväl efter sedvanlig uppsägning från någondera parten som vid förtida uppsägning, om lönen samt om rätt till fria hemresor, sjukvård och begravning.

När 1964 års sjömanslagskommitté tillkallades för att verkställa översyn av SjmL erinrades i direktiven bl. a. om den utveckling som under senare tid pågått på flera områden och som inneburit en förändring av anställningsförhållandet för sjömännen i riktning mot större trygghet. Här erinrades särskilt om den nya anställningsform, s. k. rederianställning, som införts i kollektivavtalen för sjömän av manskapsgrad. Denna utveckling som också innebar att villkoren för sjömännen närmade sig dem som gällde för landanställda återspeglades ej i SjmL. Bland de frågor som i övrigt speciellt borde beaktas vid översynen nämndes modernisering av reglerna om avsked. Vidare borde utredas frågan om stridsåtgärder vid arbetskonflikt inom sjöfarten och de därmed sammanhängande frågorna om tjänsteplikt och lydnadsförhållandet ombord. Bestraffningssystemet på fartygen borde underkastas en förutsättningslös omprövning. Eftersom lagstiftningen på SjmL:s område tillkommit under samverkan med övriga nordiska länder och översyn aktualiserats också i dessa, borde arbetet ske i nära kontakt med det utredningsarbete som kunde komma till stånd i grannländerna.

I sitt betänkande (SOU 1971: 6) Ny sjömanslag uttalar kommittén att den finner övervägande skäl tala för att vissa grundläggande frågor om sjömännens anställning fortfarande regleras i lag, bl. a. med hänsyn till

de speciella förhållanden som präglar sjömansyrket framför allt inom den utrikes farten. Kommittén anser emellertid en väsentlig omarbeting av nuvarande författning vara nödvändig.

10.2 Anställningsförhållandet

Kommittén erinrar om att bestämmelserna i SjmL utgår från den grundtanken att sjömannen anställs endast för tjänst på bestämt fartyg. Principen framgår av författningens uppbyggnad och kommer till uttryck t. ex. i huvudregeln om lönen (18 § första stycket). Enligt denna regel utgår lönen fr. o. m. den dag sjömannen tillträder tjänsten ombord och löper t. o. m. den dag han avgår från tjänsten eller, om avmönstring sker, t. o. m. avmönstringsdagen. Vidare upphör tjänsteavtalet, såvida ej annat avtalats, i fall fartyget går förlorat (6 och 41 §§). Försäljs det, följer sjömannen fartyget, om han inte begär entledigande (40 §). Kommittén framhåller att denna anställningsform, där sjömannen är direkt knuten till fartyget, var försvarlig under äldre tider då kommunikationerna var dåliga mellan redare och fartyg och redaren ofta förfogade endast över ett eller ett par fartyg.

Kommittén understryker att personalsituationen i handelsflottan är en central faktor vid bedömningen av rederinäringens utsikter för framtiden. Sedan länge föreligger svårigheter både på befäls- och manskapssidan att anställa kvalificerat folk. Den pågående tekniska utvecklingen ställer allt högre krav på utbildning och erfarenhet hos sjömannen. I stor utsträckning måste fartygen bemannas med specialister. Vissa typer av laster, t. ex. olja, gas och kemikalier, ställer mycket höga fordringar på personalen från säkerhetssynpunkt. Kommittén anser att kraven på den författningsmässiga regleringen av tjänsten ombord i fartygen bör ställas så, att de tar hänsyn till dessa nya förhållanden som mer och mer sätter sin prägel på sjöfartsnäringen. Samtidigt är viktigt att sjömännens anställningsförhållanden ej avviker från de landanställdas arbetsrättsliga villkor mer än som är oundgängligen nödvändigt och påkallat av sjöfartens speciella förhållanden. Nuvarande ordning har lett till att korttidsseglare dominerar vid rekryteringen av manskap. Situationen utgör ett allvarligt hot mot fortsatt utveckling inom sjöfarten. För befälhavare och övrigt högre befäl har sedan gammalt tillämpats ett anställningssystem som skiljer sig från lagens huvudprincip om tjänstens anknytning endast till bestämt fartyg. Befälet anställs sålunda i rederiets tjänst. Anställningsförhållandet bryts inte vid avmönstring utan fortsätter, t. ex. över en semesterperiod, varefter den anställde återvänder till samma eller annat fartyg i rederiet. Denna ordning är inte reglerad i kollektivavtal eller annan överenskommelse mellan partsorganisationerna. För anställda av manskapsgrad har emellertid i kollektivavtal överenskommit om en motsvaran-

de ordning för att nå stabilare anställningsförhållanden. För dessa arbetstagare gäller förmånligare regler för semester, hemresa och ersättning vid sjukdom eller skada. De åtnjuter också lön för tid, under vilken de ej är påmönstrade fartyg.

I syfte att anpassa lagstiftningen till de krav som den tidigare beskrivna utvecklingen inom handelsflottan ställer föreslår kommittén att den nya lagen skall knyta an till den ordning som i praktiken gäller för en stor del av befålet och för rederianställt manskap. Lagen bör i enlighet härmed grundas på det på arbetsmarknaden till lands gängse arbetsrättsliga betraktelsesättet. Detta innebär att arbetsgivare och arbetstagare står i ett omedelbart avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats utgör endast ett led i fullgörandet av anställningsvillkoren. Därmed, menar kommittén, bortfaller nuvarande bundenhet till fartyget. Parterna får större frihet att bestämma om avtalets innehåll. Det kan begränsas till tjänstgöring på bestämt fartyg men kan också innebära fastare knytning till redaren, så att denne kan anvisa sjömannen arbete i olika fartyg eller, under mellanperioder utan fartygsarbete, i redarens rörelse i land. Sjömannen behåller sin anställning i rederiet också under perioder för semester eller vederlag i form av fritid, såvida parterna inte har kommit överens om att anställningstiden skall omfatta endast den tid sjömannen utför arbete på bestämt fartyg. Kommittén framhåller den betydelse som möjligheten att flytta den anställda från ett fartyg till ett annat kan få för rederier med flera fartyg. Den föreslagna konstruktionen innebär att utvecklingen mot större trygghet i anställningen i väsentlig mån kommer att ske inom ramen för kollektivavtalen.

Remissinstanserna uttalar sig positivt om förslaget och anser det väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning. Flera remissinstanser uttalar tillfredsställelse med att sjömännens arbetsrättsliga ställning i detta avseende når överensstämmelse med vad som är brukligt till lands. Sjöfartsverket framhåller att det under senare tid framstått som allt behövligare att tillföra sjöfarten en mera fast anställningsform än den traditionella påmönstringen för viss resa. Härför talar att parterna fört in bestämmelser i kollektivavtal för manskap om rederianställning. En fastare anställningsform utgör förutsättning för att rekryteringsproblemen skall kunna minska.

En given utgångspunkt för övervägandena i fråga om sjömännens tjänsteförhållanden är enligt min mening de stora förändringar som har skett under senare år inom sjöfartsnäringen. Liksom inom andra näringsgrenar sker en koncentration av företagen till större enheter. Utvecklingen går snabbt från små rederier med ett eller ett par fartyg till stora rörelser med ett flertal fartyg. På senaste tid har också tillkommit avtal mellan svenska redare om gemensam drift inom t. ex. ett fartområde med en viss typ av fartyg. Liknande avtal förekommer också mellan svenska och utländska redare. Dessa förändringar för med sig en kon-

centration till rederikontoren i land av åtskilliga funktioner, bl. a. på personalsidan, vilka tidigare sköttes på fartygen. Befälhavaren och övriga ombordanställda har i allt större utsträckning att följa direktiv från land.

Utvecklingen på det tekniska området har likaledes gått mycket snabbt. Åtskilliga typer av specialfartyg har tillkommit liksom många tekniska hjälpmedel ombord på fartygen. Detta gäller framför allt den maskintekniska sidan. Moderna tekniska hjälpmedel används också i allt större utsträckning i den nautiska tjänsten ombord. En motsvarande utveckling pågår i fråga om hantering av lasten.

Dessa förändringar inom sjöfarten är av vital betydelse för konkurrenskraften hos svensk sjöfart gentemot utlandet. För att uppnå bästa möjliga driftresultat med de tekniskt avancerade fartygen är det nödvändigt att de bemannas med kvalificerad personal. Föreskrifter som reglerar denna personals tjänsteavtalsrättsliga och sociala förhållanden är här av central betydelse. Jag delar kommitténs uppfattning att alla möjligheter till att stärka rekryteringen måste tas till vara. F. n. pågår inom skolöverstyrelsen ett omfattande utredningsarbete för att finna vägar för förbättrad sjöfolksutbildning. Sjömansyrket måste göras konkurrensdugligt i förhållande till landyrkena. Av betydelse därvidlag är enligt min uppfattning att sjömännens anställningsvillkor förbättras och moderniseras. Föråldrade bestämmelser bör rensas ut och lagstiftningen bör lämna vägen fri för den utveckling som börjat och siktar till samma anställningstrygghet för sjömän som för landanställda.

Inom den privata arbetsmarknaden finns — utom i fråga om husligt arbete och handelsresande — ingen allmän författningsmässig reglering av tjänsteavtalsförhållandena för någon annan arbetstagarkategori än för sjömän. Vid sidan av regleringen spelar inom sjöfartsområdet kollektivavtalen mellan redarnas och de ombordanställdas fackliga organisationer en avgörande roll. Dessa avtal liksom andra särskilda överenskommelser mellan parterna innehåller regler, som i stor utsträckning kompletterar och bygger vidare på SjmL:s reglering.

I likhet med kommittén och remissinstanserna förordar jag att en lagreglering behålls, som särskilt tar sikte på bestämmelser av betydelse för säkerheten ombord och som utgör ett socialt grundskydd för sjömannen. Det är väsentligt att denna reglering utformas så, att den ansluter till de förändringar som under senare tid skett i fråga om sjömannens tjänsteförhållande såsom det bestäms i kollektivavtal och enskilda anställningsavtal. Sedan gammalt har sjömän anställts endast för tjänst på bestämt fartyg. Denna praxis har tillämpats i alla sjöfartsländer. Det är tydligt att redarna redan för åtskilliga år sedan funnit det vara fördelaktigt att kunna knyta det högre befälet närmare till sig. Avtal har nämligen ingåtts, som ger dessa arbetstagare en fastare anknytning till redaren genom att de varit i hans tjänst såväl under ar-

betet ombord som under vistelse i land. Otvivelaktigt har detta medfört tryggare anställningsvillkor och underlättat för arbetsgivaren att disponera arbetskraften rationellt.

De kollektivavtalsvägen införda reglerna om rederianställning för sjömän av manskapsgrad får ses som en utveckling av den ordning som ditintills endast berört befälet. Det är uppenbart att hittillsvarande form för rekrytering till handelsflottan, framför allt till manskapsbefattningarna, inte motsvarar yrkets krav. Härtill bidrar den ålderdomliga anställningsform som utgör grund för SjmL. Denna var tidigare motiverad av förhållandena inom näringen men jag delar kommitténs uppfattning att situationen nu är väsentligt förändrad.

Kommittéförslaget knyter nära an till den utveckling på det tjänsteavtalsrättsliga området som skett vid sidan av SjmL:s regler. Det anpassar sig här till den anställningsform som i allmänhet gäller för landanställda. Det är dock en fördel att förslaget medger avtalsfrihet för parterna på så sätt, att anställningen enligt parternas avtal kan begränsas till tjänstgöring på bestämt fartyg om så skulle anses lämpligt i vissa fall. När avtalet inte avser tjänstgöring på bestämt fartyg utgör anvisningen av arbetsplats på ett fartyg endast ett led i fullgörandet av anställningsvillkoren. Förslaget förutsätter — bl. a. i fråga om reglerna om sociala förmåner — att anställningen kan omfatta både tjänstgöringstid ombord och tid när sjömannen vistas i land, t. ex. för semester eller vederlagsledighet eller i avvaktan på ny fartygstjänstgöring. Vidare förutsätts att kollektivavtalsparterna genom överenskommelser kommer att närmare reglera huvudlinjerna för de olika slagen av anställningsformer. Det förordade systemet för sjömans anställningsförhållanden torde komma att bidra till bättre rekrytering till handelsflottan och till att sjömannen stannar längre i yrket. Förslaget underlättar också användandet av avlösningsbesättningar till fartygen, något som redan tillämpas i viss utsträckning framför allt inom färjtrafiken.

När det gäller förhållandet till övriga nordiska länder kan man emellertid inte bortse från att kommittéförslaget kommer att medföra att svensk lagstiftning, såvitt nu kan bedömas, fjärras från principerna i dansk och norsk reglering. I de förslag till ny sjömanslag, som lagts fram i dessa länder, är huvudprincipen i fråga om tjänsteavtalet densamma som i nuvarande lagstiftning. I båda förslagen har man dock ansett det vara lämpligt att ta in särbestämmelser om rederianställning i lagen. För Finlands del har förslag ej avgetts. Enligt vad sjömanslagskommittén uppgivit finns det anledning anta att man väljer samma utgångspunkt som kommittén föreslagit.

Kommittén medger att de praktiska nackdelarna av att de nordiska ländernas lagstiftning skiljer sig åt inte skall förringas. Under utredningsarbetet har förekommit nära kontakt mellan de olika nordiska

kommittéerna. De försök som gjorts till sammanjämkning har inte lett till resultat. Väsentliga sakliga olikheter föreligger dock redan nu, främst på grund av skiljaktigheter i kollektivavtalsregler och i annan lagstiftning än sjömanslagarna. Kommittén anser olikheterna inte vara något avgörande hinder mot att genomföra förslaget, eftersom värdet av att lagförslaget knyter arbetsgivare och arbetstagare närmare varandra klart överstiger nackdelarna av skiljaktigheter mellan de nordiska ländernas lagar.

Några remissinstanser beklagar att olikheter kan komma att uppstå i regelsystemen. Svenska sjöfolksförbundet är dock övertygat om att Sverige, liksom Finland troligen kommer att göra, valt rätt linje och att övriga nordiska länder sannolikt kommer att följa efter om några år.

För min del kan jag inte finna att olägenheterna med ett delvis olika regelsystem utgör något hinder mot tillämpningen av den princip kommittén förordar. Med hänsyn till tidigare redovisade överväganden anser jag att den nya lagstiftningen bör utgå från principen om rederianställning och därigenom främja ett närmande av sjömannens anställningsförhållanden till dem som råder för landanställda.

10.3 Lagens tillämplighet

SjmL anger inte någon begränsning av lagens tillämpning i fråga om fartyg.

Kommittén berör inte frågan om tillämpligheten på utländskt fartyg. Under remissbehandlingen har föreslagits att det i ny SjmL uttryckligen bör fastslås att lagen är tillämplig på arbete som utförs på svenskt fartyg.

Jag vill erinra om sjölagskommitténs uttalande år 1920 i dess förberedande förslag till sjömanslag (se prop. 1922: 13 Bil. A s. 34), att det är givet att lagens giltighet vanligen måste vara inskränkt till svenska fartyg men att det torde vara lika säkert att åtskilliga av bestämmelserna kan komma att bli tillämpliga på utländska fartyg och att det därför inte låter sig göra att begränsa lagens omfattning till att avse endast svenska fartyg. Yttrandet föranledde inte något uttalande av lagrådet eller vederbörande departementschef. Frågan synes därefter inte ha berörts vid senare lagstiftningsarbeten i fråga om SjmL.

Lagbestämmelser i denna fråga saknas i övriga nordiska sjömanslagar och tas ej upp vare sig i det norska eller det danska förslaget. I det norska kommittébetänkandet uttalas emellertid bl. a. att en förutsättning för förslagets tillämpning bör vara att fartyget är norskt men att vissa bestämmelser kan komma att få användning på utländskt fartyg, t. ex. regeln om minimiålder när norsk sjöman skall anställas på utländskt fartyg eller vissa av anställningsbestämmelserna när ett norskt rederi driver ett utländskt fartyg på bare boat basis, dvs. när rederiet i sin

egenskap av befraktare driver annans fartyg för egen räkning (se avsnitt 4.4.1).

Enligt vad som upplysts från sjöfartsverket tillämpas SjmL i praktiken endast på svenska fartyg.

Man torde kunna konstatera att det f. n. är oklart i vad mån SjmL gäller i fråga om utländska fartyg. Flera skäl — t. ex. lagbestämmelsernas nära anknytning till annan svensk lagstiftning som inte är giltigt på utländska fartyg och till de svenska kollektivavtalen — talar dock enligt min mening för en huvudregel med innebörd att lagen skall gälla endast svenska fartyg. Emellertid kan inte bortses från att situationer förekommer där det finns ett betydande svenskt intresse av att skydda ombordanställda också på utländska fartyg. Jag tänker här t. ex. på fartyg, som svensk redare förhyr på bare boat basis av utländsk fartygsägare och som drivs helt eller delvis med svensk arbetskraft i trafik som regelbundet berör svenska hamnar. Ett annat fall avser fartyg som visserligen inte har så nära anknytning till Sverige men där det i stället gäller tillämpligheten av bestämmelser, t. ex. om arbetstagares minimiålder, som är av särskild betydelse från arbetskydds- och säkerhets-synpunkter.

Det är av naturliga skäl inte möjligt att i en ny SjmL enkelt och entydigt ange i vilken mån lagen bör tillämpas på utländska fartyg. Å andra sidan är det inte tillfredsställande att lämna en så väsentlig fråga öppen. Jag vill därför förorda att huvudprincipen om lagens tillämplighet i fråga om sjöman på svenskt fartyg anges i 1 § nya SjmL och att Kungl. Maj:t får rätt att förordna att lagen helt eller delvis skall gälla också i fråga om sjöman på utländskt fartyg. Sistnämnda bemyndigande bör tas in i nya SjmL.

När det gäller nuvarande SjmL:s tillämplighet i fråga om vissa slag av fartyg innehåller lagen inte heller någon begränsning. I praktiken saknar den dock betydelse i vissa fall. Sålunda anses lagen inte ha någon praktisk tillämpning på örlogsfartyg. Det är också tveksamt i vad mån lagen tillämpas på fartyg där uteslutande medlemmar av en och samma familj arbetar. Kommittén föreslår inte några ändringar av tillämpningsområdet. Från några remissorgan har framförts önskemål om preciseringar i lagtexten. Jag finner inte att nuvarande system — som kommittéförslaget bygger på — har medfört några olägenheter och förordar därför att även den nya SjmL formellt skall gälla på alla fartyg där anställningsförhållande förekommer.

Nuvarande SjmL:s tillämplighet i fråga om arbetstagarare är i princip begränsad till den som är antagen av redaren eller befälhavaren. För andra som arbetar på fartyg gäller endast vissa av lagens bestämmelser, bl. a. de om minimiålder, lydnadsplikt och tvångsmedel. Kommittén föreslår att den nya lagen i sin helhet skall tillämpas endast på av redaren anställd arbetstagarare som har befattning

på fartyg. Med sistnämnda uttryck förstås enligt 1 § tredje stycket kommittéförslaget att arbetstagarens arbetsuppgifter på fartyget hänför sig till dess nyttjande och avser annat än enbart tillfälliga göromål. Övriga anställda på fartyget berörs — oavsett vem som anställt dem — endast av de ordnings- och skyddsbestämmelser som 2 § i kommittéförslaget innehåller.

Sedan förslaget om begränsning av lagen till redaranställd personal under remissbehandlingen utsatts för kritik från flera arbetstagarorganisationer har ytterligare utredning i frågan om lagens tillämplighet gjorts under departementsbehandlingen. Resultatet redovisas i promemorian (Ds K 1972: 9) Sjömanslagens tillämplighet på person m. m.

I promemorian beskrivs den utveckling som ägt rum under senare år och som inneburit att olika arbetsuppgifter som tidigare utförts av redaranställd personal i ökad omfattning lämnas ut till särskilda entreprenörer. Så har särskilt varit fallet inom intendenturavdelningen. Det påpekas att begränsningen enligt kommittéförslaget av lagens tillämplighet till redaranställda skulle medföra en olämplig kategoriklyvning av personalen beroende på vem som formellt står som arbetsgivare.

I promemorian anges en lösning som innebär att lagen i sin helhet blir tillämplig på fartygsarbete och avtal om anställning för sådant arbete obcroende av vem som formellt står som arbetsgivare. Med fartygsarbete avses där arbete, som hänför sig till fartygets drift och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. Arbetet skall utföras för fartygets räkning ombord eller på annat ställe och av den som anställts för arbete på fartyg och följer med fartyget. Med en sådan definition skulle lagen omfatta anställningsavtal mellan redare eller annan arbetsgivare, som av redaren antagits som entreprenör, och arbetstagaren.

Det helt övervägande antalet remissinstanser hälsar den i promemorian framförda lösningen med tillfredsställelse. Endast arbetsgivarorganisationerna uttalar sig negativt och föredrar att kommitténs förslag följs. Sveriges redareförening anser att de tillägg som numera gjorts i kollektivavtal för att stärka entreprenöranställdas skydd är tillräckliga. Ett par instanser önskar att SjmL inte skall tillämpas på entreprenöranställda på färjor i närtrafik, där förhållandena nära ansluter till de landanställdas.

För egen del anser jag att de sociala bestämmelser, huvudsakligen till arbetstagarens skydd, som den nya SjmL bör innehålla, skall omfatta så många av arbetstagarna på ett fartyg som möjligt. En uppdelning efter arbetsgivare kan medföra otillfredsställande resultat. Avgörande bör i stället vara vilket arbete som utförs av den anställde och arbetsuppgiftens varaktighet på fartyget. Härför talar särskilt att parterna på kollektivavtalsområdet i huvudsak likställt entreprenörens arbetstagare med redarens. Med promemorians lösning uppnås denna likställdhet också i den centrala författningen i fråga om fartygsanställ-

ning. Någon skillnad i behandlingen av olika grupper entreprenöranställda bör inte förekomma. En uppdelning av dem efter vilken fart de arbetar i synes lätt kunna leda till tillämpningsproblem.

Allt arbete som utförs för fartygets räkning ombord på fartyget eller på annat ställe bör enligt min uppfattning i ny SjmL betecknas som fartygsarbete under förutsättning att det utförs av arbetstagare som följer med fartyget. Här bör inte förekomma några olikheter mellan arbetstagarna beroende på vem som har anställt dem. Emellertid anser jag att lagen i sin helhet och särskilt bestämmelserna om anställningen bör tillämpas endast på dem som anställts för fartygsarbete och som utför arbetsuppgifter ombord av annan än tillfällig art, dvs. på dem som fullgör det rutinmässiga arbetet för fartygets drift. Arbetstagare som har uppgifter av detta slag bör skiljas från andra arbetstagare ombord som visserligen utför fartygsarbete men där göromålen är av mera tillfällig karaktär, t. ex. arbete som utförs av resereparatörer, garantipersonal eller rederiets fartygsinspektörer. För att utmärka denna skillnad förordar jag den av kommittén föreslagna lösningen att arbetstagare vars huvudsakliga arbetsuppgifter avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål anses ha befattning på fartyg. Arbete som nu sagts utförs i de flesta fall av redaranställd personal men i de fall redaren överlåtit del av fartygsdriften till entreprenör kommer också dennes arbetstagare att anses ha befattning på fartyget.

Arbetstagare som anställs för fartygsarbete och som under sin tjänstgöringstid på fartyget innehar befattning ombord bör i ny SjmL betecknas sjöman. Denna beteckning bör däremot inte användas på arbetstagare ombord som fullgör fartygsarbete men som inte har befattning på fartyget. Denna personal är i en del fall anställd hos redaren, i andra fall hos annan arbetsgivare. Exempel på sådan personal har jag redan nämnt. De har vanligen arbetsuppgifter också i land. Arbetet ombord är av tillfällig art även om det ibland kan ta avsevärd tid i anspråk, t. ex. för garantimaskinister. Arbetet är emellertid inte att anse som ett naturligt led i fartygets sedvanliga drift. Det kan inte sägas vara av rutinkaraktär ombord. Inte heller har arbetstagarna vanligen primärt anställts för arbete på fartyg. I den mån kollektivavtal reglerar deras villkor är det i allmänhet inte avtal som ingåtts av sjöpersonalorganisation. I fråga om det arbete som utförs till sjöss anser jag dock i likhet med kommittén att lagens skydds- och ordningsbestämmelser i princip bör gälla.

Det synes självklart att lagen inte i någon utsträckning bör gälla för arbetstagare som inte utför fartygsarbete och inte följer med fartyget till sjöss. Detta överensstämmer med kommitténs uppfattning.

I nuvarande SjmL läggs arbetsgivaransvar endast på redaren. Kommittén föreslår ingen ändring i detta avseende. Med den lösning som jag nu förordar beträffande lagens tillämplighet uppkommer frågan om

vem som skall bära ansvaret för det skydd som tillkommer entreprenör-anställda. I departementspromemorian anvisas olika lösningar. Ansvaret kan läggas antingen på redaren eller på entreprenören eller på dem gemensamt. I sistnämnda fall skulle arbetstagaren kunna vända sig mot den som han med hänsyn till omständigheterna finner lämpligast. I förekommande fall skulle redaren ha regressrätt mot entreprenören-arbetsgivaren. Under remissbehandlingen har sistnämnda lösning föredragits.

För egen del finner jag att goda skäl kan anföras för båda dessa alternativ. Redaren har vanligen en väl utbyggd organisation för personalfrågor. Han kan genom entreprenadavtalet skydda sig för utgifter och besvär. Vissa av lagbestämmelserna är beroende av hur redaren disponerar sitt fartyg. Uppkomna tvister mellan entreprenör och hans anställda kan hindra driften. För att ansvaret bör läggas på entreprenören talar att man därvid följer sedvanliga arbetsrättsliga principer med arbetsgivaransvar. Det ligger i linje med vad redaren syftar till när entreprenör anlitas, nämligen att avlasta ansvaret för en del av verksamheten. I frågor som regleras av kollektivavtal står entreprenören arbetsgivaransvar. Emellertid brukar Svenska sjöfolksförbundet kräva garanti av redaren att entreprenören fullgör sina åtaganden. Brister denne får redaren uppfylla villkoren.

Enligt min uppfattning bör det alternativ föredras som ger arbetstagaren det bästa skyddet. Det är också fördelaktigt om man här kan söka en lösning som inte skiljer sig från det som gäller i kollektivavtalshänseende. En sådan bör kunna få arbetsmarknadsparternas förtroende. Jag finner det vara mest tillfredsställande om arbetstagaren valfritt kan vända sig mot redaren eller sin arbetsgivare. Det kan nämligen föreligga situationer när det är svårt för den anställde att snabbt få kontakt med arbetsgivaren. Då kan redaren eller företrädare för honom, såsom befälhavaren eller agent, ha större förutsättningar att t. ex. omedelbart föranstalta om sjukvård. Jag förordar att en bestämmelse med detta innehåll tas in i lagtexten. När det gäller redarens regressanspråk mot entreprenören i de fall som nu anges vill jag framhålla att olika utformningar är möjliga. Med hänsyn härtill är det lämpligare att denna fråga får regleras i avtal mellan redaren och entreprenören än att man författningsmässigt binder parterna vid en viss lösning. Med hänsyn till att såväl redaren som entreprenören kan förekomma i arbetsgivarställning enligt ny SjmL förordas att det i kommittéförslaget använda uttrycket redaren ersätts med beteckningen arbetsgivaren i de situationer där det är fråga om sådan arbetsgivarställning.

Under ärendets beredning i departementet har bl. a. från utrikesdepartementet och sjöfartsverket upplysts om att fall förekommer när svensk lagstiftning inte tillämpas på svenska fartyg. Det rör fartyg där driften helt eller delvis lejts ut till utlandet genom avtal om uthyrning

antingen av hela fartygsdriften på bare boat basis eller av del av fartygets drift, t. ex. intendenturavdelningen. I nämnda departementspromemoria diskuteras vissa lösningar av detta bare boat charter problem. Till en början slås fast att uthyrning av fartyg på detta sätt inte är ovanligt. Orsaken är sjöfartens internationella natur. Befraktaren inträder vid avtal om bare boat charter i en redares sedvanliga funktioner, bl. a. vid bemanningen av fartyget. Någon förändring av fartygets nationalitet medför avtalet dock inte i och för sig. Svensk offentligrättslig lagstiftning torde gälla så länge fartyget anses som svenskt. Några undantag härifrån föranledda av att den som handhar redarfunktionen inte är svensk finns ej.

Jag anser att det saknas anledning att utgå från annat än att nu berörd lagstiftning i princip är tillämplig i fråga om svenskt fartyg som hyrs ut till utländsk befraktare enligt avtal om bare boat charter. För SjmL:s del skulle — om lagens tillämplighet utsträcks till de entreprenöranställda — samtliga lagregler gälla för utländsk entreprenör med svenska eller utländska arbetstagare.

I promemorian redovisas olika orsaker till att svensk lagstiftning — trots att den formellt gäller — i vissa avseenden inte tillämpas. I de fall det rör sig om kan förbindelsen mellan fartyget och hemlandet anses ha blivit mycket försvagad. Genom långvariga avtal om bare boat charter sätts fartygen nämligen i trafik som inte berör Sverige. Besättningen är — ofta med undantag endast för befälhavaren — utländsk. De arbetsrättsliga och sociala förhållandena knyter naturligen an till förhållandet i ett främmande land. De anställda kan antas känna mera samhörighet med sina egna nationella arbetstagarorganisationer än med svenska. Undersökning rörande fartyg och utrustning företas av utländsk myndighet eller klassificeringsanstalt. Undersökningen och certifikat som utfärdas därefter godtas av svensk myndighet. Det kan inte uteslutas att utländska myndigheter och arbetstagarorganisationer i en del fall kan kräva att det landets författningar och arbetsrättsliga avtal skall tillämpas. Det kan föreligga av ekonomiska konkurrenshänsyn betingade skäl att ifrågasätta det lämpliga i att svensk lagstiftning skall tillämpas fullt ut. Vidare kan fartyget vara insatt i samtrafik med fartyg registrerade i annat land, varvid det kan synas naturligt och kanske vara nödvändigt att endast ett lands bestämmelser kommer att tillämpas. Besättningen har i dessa fall inte sin arbetsplats på bestämt fartyg utan alternerar från det ena till det andra. Personalen kan också bo i land under tid då den inte tjänstgör.

Den i departementspromemorian framförda synpunkten att man bör öppna möjlighet till dispens, som helt eller delvis undantar verksamheten ombord från tillämpningen av den nya SjmL, biträds av samtliga remissinstanser. LO framhåller att dispensgivning måste ske synnerligen restriktivt. Från arbetstagarhåll krävs att samråd sker med berörd arbets-

tagarorganisation innan beslut meddelas. Sjöfartsverket tillstyrker att dispensmöjlighet införs i nya SjmL under förutsättning att i lagen noga preciseras betingelserna för prövningen, som bör anförtros verket. Verket anser det också nödvändigt att författningsvägen tillskapa medel för att tvinga fram att dispensvillkoren efterlevs. Här nämns som lämpliga sanktioner i sammanhanget vite och förbud att nyttja fartyget.

Inledningsvis är jag för egen del angelägen att slå fast att svensk social skyddslagstiftning för fartygsanställda ävensom författningsregler om ordning och säkerhet på fartyg principiellt bör gälla på fartyg, som enligt reglerna i sjölagen anses som svenskt, oavsett vem som handhar driften ombord. Sådana fall förekommer dock där starka skäl talar för att en möjlighet till dispens från kravet på svensk SjmL:s tillämplighet öppnas. Remissinstansernas inställning bestyrker denna uppfattning. Jag vill därför förorda att i ny SjmL införs en regel som medger dispens från kravet på lagens tillämplighet. Enligt min uppfattning bör dispens medges endast under förutsättning att utredning föreligger i det enskilda fallet om att de anställda av lag, kollektivavtal och liknande reglering i annat land tillförsäkras ett skydd som i rimlig utsträckning svarar mot vad de skulle ha enligt svenska regler. För medgivande bör fordras att särskilda skäl föreligger för fartygets redare eller ägare att inlåta sig på fartygsdrift med svenskt fartyg under dessa villkor. Ett medgivande bör förbindas med tillräckligt preciserade villkor, t. ex. i fråga om viss fart, viss tidsperiod, vissa minimivillkor för de anställda. Det är viktigt att ändring i förhållandena omedelbart anmäls för förnyad prövning av medgivandets bestånd. Medgivande bör också kunna återkallas om däri föreskrivna villkor inte iakttas. Ett undantag får självfallet inte komma i konflikt med de internationella åtaganden Sverige gjort i fråga om skyddet för anställda på svenskt fartyg. Vid dispensprövningen bör enligt min mening även arbetsmarknadspolitiska hänsyn till svenskt sjöfolk beaktas.

Jag biträder det från arbetstagarhåll framförda förslaget att samråd bör ske innan beslut om tillstånd fattas. Samråd bör emellertid ske också med berörd redarorganisation, vilken kan ha betydelsefulla uppgifter att lämna i det enskilda fallet.

Dispens bör meddelas av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av sjöfartsverket.

Sanktion måste kunna tillämpas så att det skydd man vill ge arbetstagarna inte försummas.

Uppenbarligen bör den som åsidosätter de särskilda villkor som medgivandet är förenat med eller underlåter att göra anmälan om ändrade förhållanden kunna fällas till ansvar. Detsamma bör lämpligen också gälla befälhavaren på fartyget, vilken har ett direkt överinseende över förhållandena på detta.

Sjöfartsverket tar upp frågan om behov av särskilda sanktioner i de

fall fartyget hyrts ut under sådana förhållanden som nu redovisats och där svensk SjmL inte tillämpas men varken ägaren eller den utländske redaren begärt något medgivande om undantag från lagen. I sådana fall är man hänvisad till att vända sig mot befälhavaren, som enligt sjöbefälskungörelsen skall vara svensk medborgare, och den utländske redaren. En effektivisering av sanktionssystemet kan i och för sig ske genom regler om förbud att nyttja fartyget eller om ansvar eller vite mot fartygets ägare.

Detta skulle innebära en långtgående utvidgning av ägaransvaret särskilt med hänsyn till att ägarens möjlighet att öva inflytande över fartygets drift är begränsad.

Jag är därför f. n. inte beredd att förorda en sådan lösning. Frågan är emellertid av stor betydelse för de anställdas trygghet och får därför tas upp till förnyat bedömande om utvecklingen ger anledning till det.

I nuvarande SjmL liksom i kommitténs förslag saknas särskilda bestämmelser om lagens tillämplighet för offentligt anställda. Sedan från myndighetshåll under remissbehandlingen av kommittéförslaget anförts att tillkomsten av arbetsrättslig lagstiftning för offentligt anställda tjänstemäns förhållanden borde inverka på SjmL:s tillämplighet på dessa arbetstagare, har denna fråga ytterligare beretts inom kommunikations- och finansdepartementen. Överläggningar har därvid förekommit med företrädare för såväl arbetsgivare som arbetstagare inom den offentliga sektorn. Härvid har inte bara frågor om SjmL:s tillämplighet tagits upp utan också de problem som hänger samman med lagstiftningens nära anknytning till kollektivavtalen. I sistnämnda angelägenhet noterar jag med tillfredsställelse att parterna på den offentliga sektorn i stort kunnat ansluta sig till de riktlinjer för överföring av författningsbestämmelser till kollektivavtal som accepterats av kollektivavtalsparterna inom den privata sektorn och som jag senare skall återkomma till (avsnitt 10.4). Mellan arbetsgivar- och arbetstagarparterna på de statliga och kommunala områdena pågår förhandlingar för att i mån av behov tillföra avtalen de ändringar och tillägg som föranleds av ny SjmL.

När det gäller SjmL:s tillämplighet på offentligt anställda är att märka att den sjöfart som i allmänhet bedrivs av statliga myndigheter eller kommuner är av annat slag än handelssjöfart. Det är fråga om ickekommersiell sjöfart såsom t. ex. den verksamhet som bedrivs av polisväsendet, marinen, statens vägverk, sjöfartsverket eller tullverket. Statens järnvägar däremot driver färjtrafik, som är av kommersiell natur. En mellanställning intar fiskeristyrelsens verksamhet med fiskeriundersökningsfartygen. Kommunerna driver sjöfart, som i allmänhet består i bogserings- och färjtrafik inom hamnområden.

I kungörelsen om tjänstemannaanställning för arbetstagare hos staten definieras begreppet statlig tjänsteman. Där föreskrivs sålunda att ar-

betstagare hos staten skall anställas som tjänsteman. I kungörelsen undantas några få grupper, bl. a. vissa arbetstagare på statens fiskeriundersökningsfartyg.

På det kommunala området förekommer arbetaranställning för stora grupper. I kommunaltjänstemannalagen definieras inte begreppet kommunal tjänsteman. Det ankommer på kommunerna att själva bestämma vilka arbetstagare som skall inta ställning som tjänstemän. En viss praxis har utbildats under medverkan av de anställdas organisationer. Av tjänsteförteckning och anställningsform framgår som regel vilka arbetstagare som är tjänstemän.

Den art av sjöfart som stat eller kommun f. n. driver berörs endast delvis av bestämmelserna i nuvarande SjmL. Reglerna är uppenbarligen anpassade till de förhållanden som präglar handelssjöfarten. En inte obetydlig del av författningskomplexet kan dock få betydelse för statens och kommunernas sjöfart. Detta gäller för sjömannens sociala skydd väsentliga regler, som i lagen har fått en annan utformning än vad som är vanligt vid landanställning. I viss utsträckning innehåller lagen också regler som helt saknar motsvarighet för landanställda, t. ex. om frånträ-dandeort av avtal, frånträ-dandegrunder och närvaro vid sjöförklaring.

Jag anser inte att tjänstemän i offentlig anställning skall uteslutas från SjmL:s regler om skydd, rättigheter och skyldigheter. Frågan är emellertid var bestämmelserna härom bör tas in. En komplettering av lagstiftningen för de offentligt anställda tjänstemännen i dessa avseenden skulle leda till att helt nya och för andra offentliga tjänstemän ovidkommande frågor kom att belasta denna lagstiftning. Jag finner det därför lämpligare att den nya SjmL i princip blir tillämplig också på de offentligt anställda tjänstemännen när de utför fartygsarbete. Härigenom uppnås också likställdhet med offentligt anställda sjömän, som inte är tjänstemän. Som jag tidigare nämnt kommer flera bestämmelser i den nya SjmL inte att f. n. ha någon praktisk betydelse för huvudparten av de offentliga tjänstemännen i fartygsarbete på grund av den användning som fartygen har, men det saknas enligt min uppfattning tillräckliga skäl för att göra särskilt undantag för dessa anställda. Någon möjlighet att göra en uppdelning mellan olika offentligt nyttjade fartyg efter deras användningsområde finner jag inte heller föreligga. Med hänsyn till utvecklingen kan befaras att en sådan gräns snart blir föråldrad.

Emellertid bör enligt min uppfattning sådana regler i nya SjmL som har motsvarighet i andra författningsbestämmelser för offentliga tjänstemän undantas. Som exempel härpå vill jag peka på regler om anställningsavtalets form och regler om arbetskonflikter. Denna uppfattning har under överläggningarna delats av företrädarna för arbetsgivare och anställda inom den offentliga sektorn. När det gäller offentligt anställda tjänstemäns förhållanden är emellertid också att märka att endast vissa frågor förbehållits lagstiftningen. I övrigt har parterna rätt

att kollektivavtalsvägen bestämma anställnings- eller arbetsvillkor. Som följd härav har flera av de frågor som regleras i förslaget till ny SjmL fått sin lösning i avtalen för offentliga tjänstemäns del. Vid överläggningarna med kollektivavtalsparterna om principer för den nya SjmL:s tillämplighet har förordats att hänsyn också skall tas till dessa regler i kollektivavtalen. Jag instämmer häri.

Vissa undantag bör enligt avtalsparterna också göras för sådana arbetstagare hos kommun som inte är tjänstemän. Jag delar också denna bedömning.

Jag avser att i specialmotiveringen redovisa de undantag från ny SjmL:s tillämplighetsområde som bör göras för dem som är anställda i statlig eller kommunal tjänst. Jag vill emellertid redan här anmärka att dessa undantag inte gäller arbetstagare, som är anställda i statliga eller kommunala bolag, som driver sjöfart.

Jag har tidigare (avsnitt 4.2) redovisat vad kommittén anfört när det gäller förslagets begränsning i tiden. Där anges också att kommittén genom att föra in begreppet väntetid avsett att utsträcka arbetsgivarens ansvar för sjömannen i socialt hänseende till att omfatta andra perioder av anställningstiden än när fartygsarbete utförs. Väntetiden likställs i flera avseenden med tid under vilken fartygsarbete utförs.

Remissinstanserna godtar i allt väsentligt kommitténs uppfattning i denna del. Att väntetid inte skall omfatta tiden från det sjömannen anställs fram tills att han första gången tillträder befattning på fartyg kritiserar emellertid från arbetstagarhåll. Man anser att kommittén inte fullföljt grundsynen om tillräckligt anställningsskydd för arbetstagaren. Det skydd som tillförsäkras arbetstagaren under väntetid borde omfatta också ifrågasvarande anställningsperiod. En remissinstans upplyser att redarskyddet enligt arbetsrättslig praxis som f. n. tillämpas också omfattar denna tid.

Jag instämmer i det som kommittén anfört om lagförslagets begränsning i tiden. Jag finner värdefullt att skyddet för sjömännen i väsentliga avseenden kan utökas genom att det utsträcks att gälla också under väntetid. Detta bör enligt min åsikt verksamt bidra till att sjömännen knyts närmare till arbetsgivaren och följaktligen får fastare arbetsförhållanden.

Kommitténs förslag att inte låta tiden från det sjömannen anställts tills han tillträder befattning på fartyg ingå i väntetidsbegreppet har utsatts för kritik. För min del anser jag att denna fråga får särskild betydelse i de fall sjömannen anställs på en plats för att därefter behöva resa avsevärd sträcka för att nå det fartyg där han skall tillträda befattning. Ofta uppehåller sig sjömannen härunder i för honom ovan miljö. Risken för att under denna period drabbas av skada eller sjukdom är inte oväsentlig. Som framgår av ett remissyttrande utgår i praktiken skydd till sjömännen också under denna tid. Jag vill slutligen erinra om att den tid

det nu är fråga om också räknas med i de fall kvalifikationstid beräknas i den nya lagen, t. ex. för fri resa till hemorten. Det nu anförda anser jag utgöra tillräckliga skäl för att frångå kommittéförslaget i denna del. Jag förordar således att i väntetid räknas in också tid från anställningens början tills sjömannen tillträder befattning på fartyg.

10.4 Slopande av detaljregler i gällande sjömanslag. Överföring av vissa regler till kollektivavtal

Sjömännens anställningsvillkor och tjänsteförhållanden har som jag tidigare redovisat varit författningsreglerade sedan mycket lång tid tillbaka. Den från början omfattande och detaljerade regleringen har visserligen beskurets vid olika tillfällen, när lagstiftningen setts över, men SjmL innehåller alltjämt ett stort antal detaljföreskrifter. Som jag också tidigare anført spelar kollektivavtalen numera en väsentlig roll för dessa förhållanden. Såväl redare som arbetstagare är i stor utsträckning organiserade. Kollektivavtalen täcker därför praktiskt taget hela arbetsmarknaden.

Kommittén föreslår att vissa bestämmelser i SjmL slopas. Det gäller här dels regler som anses föråldrade och där skäl för författningsreglering inte längre anses föreligga, dels regler som bedöms böra föras över till kollektivavtalen.

Remissmyndigheterna godtar utgångspunkterna för kommitténs överväganden.

Jag biträder den förordade principen. Den snabba utvecklingen leder till ändrat behov av regler och det är självklart, att det som blivit föråldrat skall rensas ut vid en lagöversyn. Vidare anser jag att kollektivavtalen inom sjönäringsnumera har sådan betydelse för frågor som hänger samman med arbetstagarens anställningsförhållanden, att det är naturligt att vissa sådana frågor, som tidigare ansetts böra lagregleras, nu lämnas över till organisationernas bestämmande. Den höga graden av organisationstillhörighet både bland arbetsgivare och arbetstagare är likaledes av betydelse för frågan om att föra över regler från lag till avtal. Visserligen anses en oorganiserad arbetstagare som är anställd hos en kollektivavtalsbunden arbetsgivare inte kunna grunda någon rätt på kollektivavtalet. Enligt facklig praxis, som fastslagits av arbetsdomstolen, anses ett kollektivavtal emellertid i regel innebära att arbetsgivaren är skyldig att för den oorganiserade inte tillämpa sämre villkor än de i avtalet föreskrivna.

I det följande tar jag upp de särskilda bestämmelserna som kommittén föreslår skola slopas i lagen. Samtidigt skall jag beröra den överenskommelse som parterna träffat om att komplettera kollektivavtalen med vissa av dessa regler. Jag vill särskilt understryka den karaktär av

förhandlingsuppgörelse mellan kollektivavtalsparterna som förslaget har i denna del.

Genom regeln i 9 § SjmL har befälhavaren legal behörighet att ingå anställningsavtal på redarens vägnar såvitt rör besättningen på det fartyg där befälhavaren tjänstgör. Behörigheten är förbunden med skyldighet att på sätt närmare anges i paragrafens andra stycke inhämta förslag från och samråda med innehavare av andra chefsbefattningar ombord. Kommittén finner att regeln kan utgå. Som skäl härför anförs bl. a. att anställningsfrågor numera ankommer inte bara på befälhavaren utan också på andra i chefsställning ombord och framför allt på personalchefer på rederikontoren. Förhållandena är så varierande att en legal reglering på ett otillfredsställande sätt kan komma att binda utvecklingen.

Remissinstanserna har inget att erinra mot förslaget i denna del.

Jag biträder kommitténs förslag och förordar att motsvarighet till bestämmelsen i 9 § SjmL inte tas upp i den nya lagen. Som följd härav bör den i 64 § sjölagen intagna hänvisningen till SjmL utgå.

Bestämmelser om löneförmåner förekommer både i SjmL och i kollektivavtalen. Kommittén föreslår att en stor del av lagens löne-regler förs över till avtalen.

Remissinstanserna reser inte några invändningar mot kommittéförslaget.

I likhet med kommittén anser jag att nuvarande uppdelning av löneföreskrifter mellan lagen och kollektivavtalen gör regelkomplexet svåröverskådligt. Partsorganisationerna har i sina kollektivavtal redan inrättat sig för ett system enligt kommittéförslaget. I fråga om sjuklöne-regler gäller med kommitténs förslag att föreskrifter alltjämt skall komma att finnas både i lagen och avtalen. Det är här emellertid fråga om en väsentlig social förmån, där lagen ger sjömannen ett grundskydd och där kollektivavtalen kompletterar detta skydd med bättre förmåner för dem som varit anställda i ett rederi under längre tid. Även om en dubbelreglering uppstår på detta sätt finner jag ej anledning att frångå kommitténs förslag.

SjmL anger situationer när sjömannen har rätt att få omedelbart entledigande från sitt anställningsavtal utan att han behöver iaktta vad som avtalats om uppsägningsvillkor. Kommittéförslaget behåller flertalet av dessa bestämmelser. Jag hänvisar här till specialmotiveringen till 8—11 §§ i nya SjmL. I en del av dessa fall, när sjömannens rätt kan sägas bero på att honom tillkommande rättigheter enligt anställningsavtalet kränkts eller inte tillgodosetts på tillbörligt sätt, ges sjömannen enligt gällande lag lön och fri hemresa som om ett obehörigt avsked skett enligt 34 § SjmL. Kommittéförslaget innehåller inga regler om motsvarande löneförmåner. Bestämmelserna härom tas i stället in i kollektivavtalen. I de fall rätt till fri hemresa bör behåll-

las, återfinns regler härom i 29 § i kommittéförslaget. De övriga bestämmelser som föreslås slopade är föreskrifterna om rätt till entledigande enligt 39 § SjmL när sjömannen misshandlats m. m. ombord och enligt 40 § SjmL när fartyget säljs.

Remissinstanserna godtar förslaget. Jag biträder den förordade ordningen.

Sedan gammalt innehåller SjmL regler som ger redaren eller befälhavaren rätt att avskeda sjöman utan att bestämd uppsägningstid iaktas eller avtalets giltighetstid i övrigt beaktas. Avsked kan förekomma vid sjukdom eller skada, som sätter befälhavaren eller någon av övriga sjömän ur stånd att fullgöra sin tjänst. För besättningens del kan avsked förekomma också vid sjukdom som medför fara för de ombordvarande (4 och 32 §§ SjmL). Likaså kan oduglighet eller disciplinärt beteende utgöra avskedsgrund (5 och 33 §§ SjmL). Dessutom ges redaren rätt att när som helst skilja befälhavare eller annan sjöman från hans anställning utan att i lagen angivna grunder föreligger (3 och 34 §§ SjmL). Lagen reglerar också den rätt till lön och fri resa som kan tillkomma den avskedade.

Nuvarande reglering har tillkommit för att särskilt tillgodose säkerhetsintressena ombord. En sjuk, oduglig eller i disciplinärt avseende försumlig sjöman kan tvingas att snabbt lämna fartyget och ge plats för annan arbetstagare. Med hänsyn till de stora intressen i liv, fartyg och gods som anförtrots befälhavaren och till hans syssemanna- och fullmaktsförhållande till redaren har det också ansetts viktigt, att redaren när som helst skall kunna ersätta befälhavaren med annan person.

Kommittén föreslår att frågor om hävande av anställningsavtalet inte tas upp i ny lag. Dessa frågor lämnas i stället över till avtalsparterna som har att kollektivavtalsvägen söka lösningar efter de normer som utvecklats på allmänna arbetsmarknaden. Härvid får särskild hänsyn tas till sjöfartens speciella problem. Som skäl för denna förändring anförs att regleringen är oförenlig med utvecklingen på den allmänna arbetsmarknaden mot större anställningstrygghet och att den strider mot förslagens strävan att binda den anställda fastare till arbetsgivaren.

Behovet av att snabbt kunna få en sjöman att lämna fartyget och få honom ersatt med annan person skall enligt kommittéförslaget tillgodoses — utan att anställningsförhållandet upphör — med en befogenhet dels för redaren att när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget (16 § kommittéförslaget) och dels för befälhavaren att skilja annan sjöman från hans befattning ombord (17 och 18 §§ kommittéförslaget). De i kommittéförslaget angivna grunderna för när befälhavaren skall ha denna befogenhet motsvarar de situationer som f. n. enligt 32 och 33 §§ SjmL ger befälhavaren rätt att avskeda. Förslaget tar enligt nyssnämnda principer inte ställning till om anställningsavtalet skall upphöra i dessa situationer.

Kommitténs förslag ger i 17 och 18 §§ anvisningar om de skyldigheter befälhavaren har i fråga om sjömannens uppehälle i land, när denne skils från sin befattning på fartyget. Upphör i detta sammanhang ej anställningsavtalet, består redarens förpliktelser enligt avtalet gentemot arbetstagaren. För den händelse avtalet upphör efter uppsägning med eller utan iakttagande av uppsägningstid eller av annan grund, t. ex. om tidsbestämt avtal går ut, beaktas det sociala skyddet på flera sätt i kommittéförslaget. I 28 § regleras rätten till fri hemresa i sådana fall. I 31 och 32 §§ stadgas om rätt till sjuklön och i 34 och 35 §§ om rätt till sjukvård.

Vid sidan av den föreslagna författningsregleringen har parterna överenskommit att i kollektivavtalen ta in regler om skadestånd, när arbetsgivaren bringar anställningsavtalet att upphöra i strid mot kollektivavtalets villkor.

Remissinstanserna godtar kommittéförslaget i dessa delar.

Den generella rätt som SjmL ger redaren och befälhavaren att avskeda sjöman i vissa angivna situationer anser jag i likhet med kommittén otidsenlig. Den utveckling som under lång tid pågått framför allt på kollektivavtalsområdet för att begränsa möjligheterna att avskeda eller säga upp arbetstagare utan att saklig grund föreligger härför har blivit mera markerad på senaste tid. I sammanhanget kan hänvisas till den redan gällande lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare och det i betänkandet SOU 1973: 7 nyligen framlagda förslaget till lag om anställningsskydd, vilken avses skola gälla samtliga arbetstagare i allmän och enskild tjänst.

Det är viktigt att denna strävan efter större anställningstrygghet också omfattar sjömännen. Jag har för avsikt att i detta sammanhang lägga fram förslag om ändring av lagen om anställningsskydd för vissa arbetstagare så att den också kommer att gälla ombordanställda arbetstagare.

Sjöarbetsmarknadens parter omfattas ej av de huvudavtal som ingåtts mellan arbetsmarknadens huvudorganisationer. Ej heller föreligger mellan dessa organisationer något avtal, som reglerar frågor om när avsked eller uppsägning får tillgripas. Sveriges redareförening och befälsorganisationerna har tidigare kommit överens om att inrätta en uppsägningsnämnd till vilken kan hänskjutas frågor om skäligheten av vidtagen uppsägning av medlem av dessa arbetstagarorganisationer. Motsvarighet saknas dock för sådan däck-, maskin- eller intendenturpersonal som tillhör Svenska sjöfolksförbundet. I överenskommelsen mellan partsorganisationerna, vilken avses träda i kraft samtidigt med ny SjmL, har avtalats om skadestånd vid obehörigt avsked eller uppsägning. Skadestånd skall utgå i det fall arbetstagens anställningsavtal bringas att upphöra i strid mot kollektivavtalet och hävandet inte grundas på sådant förfarande från arbetstagens sida som berättigar redaren att omedelbart häva avtalet. Härigenom erhålls ett mot nuvarande lagstadganden svarande skydd för arbetstagnarna.

I stället för den lagreglerade rätten att avskeda sjöman bör man enligt min uppfattning från fall till fall förutsättningslöst pröva om det inte finns lämpligare åtgärder att vidta än omedelbart avsked, t. ex. en omplacering inom rederiet eller uppsägning med iakttagande av avtalad uppsägningstid. Ett sådant förfaringsätt harmonierar med förslagets strävan att knyta arbetstagaren fastare till redaren och att närma sjömannens förhållanden till dem som gäller för landanställda. Den föreslagna möjligheten att i dessa situationer skilja sjömannen från hans befattning i fartyget finner jag väl kunna tillgodose de krav sjösäkerheten ställer. Jag biträder därför kommitténs förslag att ur lagen mönstra ut de särskilda grunderna för rätt att avskeda arbetstagaren.

Kommittéförslaget innehåller viss reglering av det sociala skyddet för sjömannen, om en uppsägning eller ett avsked kommer till stånd i de situationer som enligt SjmL berättigar befälhavaren att avskeda sjömannen. F. n. regleras för avskedsfallen både sedvanlig lön, sjuklön, sjukvård och fri hemresa med underhåll. I enlighet med de principer som jag förut redogjort för behandlar förslaget i huvudsak inga andra lönefrågor än dem som hänger samman med lön vid sjukdom. Däremot behålls reglerna om sjukvård och fri hemresa med underhåll. Kommitténs förslag härutinnan finner jag böra godtas. Jag har för avsikt att i specialmotiveringen beröra de särskilda reglerna om i vilka fall förmån av sjuklön, sjukvård eller fri hemresa med underhåll skall utgå.

Enligt 6 § första stycket och 41 § första stycket SjmL **u p p h ö r** befälhavarens och annan sjömans t j ä n s t e a v t a l, om fartyget förolyckas till följd av sjöolycka. Avtalad uppsägningstid behövs ej iakttas. Hävs avtalet och blir arbetstagaren som följd härav arbetslös, uppbär han lön under arbetslöshetstiden, dock högst för två månader. Han äger också rätt till fri hemresa med underhåll. Lönen utges av arbetsgivaren. Kostnaden för resan bestrids av statsmedel.

Kommittén uttalar att stadgandena är en följd av lagens förutsättning att anställningen är bunden till fartyget och med förslagets ändrade syn på anställningen bör denna grund för avtalets förtida upphörande slopas. Härigenom skulle vid en uppsägning av arbetstagaren gälla vad avtalet mellan parterna stadgar i fråga om uppsägningstid och ort för anställningens frånträdande. Gällande kollektivavtalsregler kan emellertid ge vissa sjömän sämre förmåner än vad SjmL nu stadgar. I överenskomsten mellan kollektivavtalsparterna har man sökt undvika sådan försämring. Kommittén anser därigenom, att sjömannen kommer att erhålla samma skydd som hittills även om stadganden om lön och fri resa utgår ur lagen. Kommittén reser dock frågan om det stämmer överens med Sveriges åtagande enligt ILO-konventionen nr 8 om ersättning för arbetslöshet vid fartygs förolyckande att föra över regeln till kollektivavtalen.

Remissinstanserna har ingen erinran mot att slopa ifrågakarande

grund för anställningens upphörande och föra över bestämmelserna om lön och fri resa till kollektivavtalen. ILO-kommittén uttalar att konventionen ej uttryckligen kräver lagstiftning och att, såvitt kunnat utrönas, det synes tillräckligt att konventionens regler genomförs genom kollektivavtal. Andra av Sverige ratificerade ILO-konventioner, t. ex. nr 100 om lika lön, tillämpas genom kollektivavtal. Eftersom det finns grundad anledning anta att arbetstagarens trygghet blir lika väl tillgodosedd genom kollektivavtal som enligt lag motsätter sig ILO-kommittén inte förslaget.

Jag biträder kommittéförslaget att fartygs förlisning i samband med sjöolycka inte skall tas upp som grund för anställningsavtalets upphörande i ny SjmL.

I frågan om regler om arbetslöshetsersättningen skall tas upp i lag eller kollektivavtal delar jag ILO-kommitténs uppfattning, att formella hinder inte synes föreligga för att slopa regeln i lagen och föra över den till kollektivavtalen. Samtidigt vill jag understryka att Sverige genom att ratificera denna ILO-konvention åtagit sig att se till att dess bestämmelser tillämpas här i landet. Om man väljer den förordade lösningen är det således angeläget att avtalsparterna vidmakthåller regler som ger arbetstagarna minst de förmåner konventionen föreskriver. Genomförs förslaget i denna del blir överenskommelsen mellan kollektivavtalsparterna bestämmande för det fall anställningsavtalet upphör. Arbetstagaren får i så fall minst samma förmåner som nu utgår enligt SjmL. För det fall arbetstagaren åtnjuter längre uppsägningstid än två månader blir löneförmånen bättre. Med hänsyn härtill finner jag skyddet för sjömannen tillfredsställande.

Jag delar kommitténs av remissinstanserna biträdda uppfattning att frågan om ersättning för förlust av personlig egendom vid fartygets förolyckande inte behöver regleras författningsvägen. Som följd härav avser jag att innan den nya SjmL träder i kraft underställa Kungl. Maj:t förslag om att kungörelsen (1953: 322) angående ersättning åt sjöfolk för förlust av personlig egendom vid fartygs förolyckande m. m. upphävs.

Frågor om tvist angående tjänsteförhållandet får enligt 43 § SjmL prövas av mönstringsförrättare eller svensk konsul. Lagen reglerar också frågor om nedsättning av tvistigt belopp och utbetalning av beloppet. Tvist får inte dras inför utländsk myndighet. Vid sidan av SjmL:s föreskrifter finns stadganden i mönstringsförordningen om skyldighet för mönstringsförrättare — varmed i sammanhanget även avses konsul — att utöva tillsyn i samband med att anställningsavtalet upphör och att söka förlika uppkommen tvist. Kommittén vill inskränka mönstringsförrättares och konsulers åligganden så, att endast förpliktelserna enligt mönstringsförordningen kvarstår. Remissmyndigheterna godtar i allmänhet förslaget. Det vitsordas att tvistefrågor av detta slag

bör avgöras av parterna och de organisationer som företräder dem. Från några av de konsulater som uttalat sig anmärks dock, att vissa problem också i fortsättningen skulle komma att lösas smidigare om de fick avgöras på platsen.

Jag finner avgörande skäl tala för den lösning som kommittén föreslår. Kommunikationerna mellan fartyg och hemland har kraftigt förbättrats. Organisationernas ställning har förstärkts och deras möjlighet att ta upp dessa frågor har vidgats. Kollektivavtalsregleringen har byggts ut. Genom den nya SjmL förstärks avtalens betydelse samtidigt som regleringen i lag minskar. Genom den fastare anknytningen till redaren blir det naturligt att fler frågor avgörs genom kontakter mellan arbetsgivare och anställd eller dennes organisation.

Jag tillstyrker att nuvarande regler om tvist angående tjänsteförhållandet slopas i ny SjmL med undantag för regeln om att tvist inte får dras inför utländsk myndighet. Förslaget medför ändringar i mönstringsförordningen. Jag avser att närmare redogöra också härför i samband med specialmotiveringen till lagförslaget.

SjmL innehåller vissa ordningsföreskrifter. Det är av stor betydelse på en arbetsplats av den speciella typ som ett fartyg är att arbetstagaren iakttar avtalsenliga skyldigheter att inställa sig till tjänstgöring eller att anmäla förhinder härför om sådant föreligger. För sjömannen är det vidare viktigt att han bereds möjlighet att komma i land för att ordna egna angelägenheter, när fartyget uppehåller sig i hamn eller eljest på säker ankarplats. Jag delar emellertid liksom remissinstanserna kommitténs mening att ordningsregler av detta slag har sin plats i överenskommelser mellan parterna eller i instruktioner från arbetsgivaren. Avtal om fridag i land och om möjlighet till båtförbindelse med land föreligger redan mellan parterna. Förevarande bestämmelser bör därför kunna slopas.

SjmL innehåller regler om rätt för befälhavaren att anlita polismyndighet för att hämta sjöman, som avvikit från fartyget eller som inte inställt sig i tid till fartyget. Hämningsförfarandet utnyttjas alltjämt i ej obetydlig omfattning enligt vad en av kommittén företagen undersökning visar. Av denna framgår också att två tredjedelar av de befälhavare i fartyg i utrikes fart, vilka uttalat sig i frågan, ansåg det vara betydelsefullt att kunna tillgripa rätten.

Som skäl för hämningsrätten har tidigare anförts svårigheterna att ersätta den avvikne sjömannen, de ekonomiska konsekvenserna av att fartyget blir uppehållet, riskerna för disciplinstörningar ombord och de olägenheter som kan uppstå för sjömannen om han lämnas kvar på främmande ort. Kommittén anser dessa skäl ej längre utgöra tillräckliga motiv för att behålla en regel som innebär en befogenhet för arbetsgivaren att tvinga fram uppfyllandet av ett civilrättsligt avtal.

Remissinstanserna tillstyrker att hämningsrätten slopas. En instans menar dock att den bör finnas kvar i utländska hamnar.

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 sjöman, 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 anser jag emellertid inte behövas för åtgärder av detta slag.

För egen del finner jag det vara av betydelse för bedömningen av frågan om hämningsrättens slopande, att ILO:s expertkommitté vid flera tillfällen anmärkt på att regeln står i strid mot den av Sverige ratificerade konventionen om avskaffande av tvångsarbete. Att under sådana omständigheter behålla rätten fordrar synnerligen starka skäl. Sådana anser jag inte föreligga, varför jag biträder kommitténs förslag.

SjmL innehåller särskilda bestämmelser om befälhavarens tjänstevalet. Såsom kommittén uttalat saknas skäl att behålla denna särreglering. I detta sammanhang vill jag nämna att en remissinstans föreslår att regeln om minsta uppsägningstid för befälhavaren behålls i ny lag.

För befälhavarens del har kollektivavtalet i motsats till dem för övriga kategorier ombordanställda endast innehållit en regel om uppsägningstid efter minst tio års tjänstgöring hos samme redare (rederikoncern). I överenskommelsen mellan parterna tas emellertid in en bestämmelse som svarar mot nuvarande lagregel. Frågor om minsta uppsägningstid regleras allmänt i kollektivavtal eller i enskilda anställningsavtal, där sådana förekommer. Jag biträder därför förslaget.

Kommittén föreslår att vissa andra detaljbestämmelser i SjmL skall slopas. Detta gäller reglerna om sjömans uppförande, inskränkning i arbetet på sön- och helgdagar, rätt till gudstjänst och bön under dessa dagar och ersättning vid nedsättning av kosten m. m. Vidare föreslås att nuvarande regel om sammanhängande nattvila för sjöman under 16 år förs över till sjöarbetstidslagen. Förslaget har inte mött erinran från remissinstanserna. Jag biträder kommitténs förslag i denna del.

10.5 Slopande av regler om arbetsledningen ombord på fartyg

Nuvarande SjmL fastställer genom bestämmelser om arbetsuppgifter för sjöman i befälsställning hur arbetsledningen skall vara fördelad på fartygen (se avsnitt 6).

Kommittén utgår från att behovet av regler om arbetsledningen skall bedömas framför allt från säkerhetssynpunkt. Den reglering som kan behövas måste vara anpassad till den tekniska utvecklingen på sjöfar-

tens område. Det ansvar som en författning lägger på den enskilde befattningshavaren skall självfallet korrespondera med de tjänsteåligganden som i praktiken åvilar honom. Kommitténs överväganden utmynnar i att en ny SjmL inte bör innehålla några bestämmelser om arbetsledningen.

I fråga om styrmännen konstateras att bestämmelserna i sjölagen och sjösäkerhetslagen inte fordrar någon ytterligare författningsmässig komplettering från säkerhetssynpunkt. Stadgandet i SjmL är otidsenligt och ger ej uttryck för det självständiga ansvar som i praktiken har kommit att falla på styrmannen. Beskrivningen av arbetsuppgifterna är ej heller korrekt med hänsyn till den utveckling som skett. Behovet av flexibilitet i olika situationer gör också att arbetsuppgifterna bör bestämmas i vanlig ordning genom tjänstgöringsföreskrifter från redaren eller befälhavaren.

I fråga om maskinchefen konstaterar kommittén att det efter sjösäkerhetslagens tillkomst har uppstått en dubbling av författningsbestämmelser om hans arbetsuppgifter och ansvar. Saklig skillnad föreligger i huvudsak ej mellan de båda lagarnas utformning i detta avseende. Säkerhetssynpunkterna tillgodoses genom sjösäkerhetslagens regler, varför det inte finns skäl att föra över föreskrifterna i SjmL till ny lag.

Reglerna om ersättare för befälhavare eller maskinchef vid förfall m. m. föreslås också utgå. När det gäller befälhavaren finns numera föreskrift härom i 63 § sjölagen.

Också i fråga om ansvaret för ekonomiavdelningen finns enligt kommittén tillräcklig reglering i sjölagen och sjösäkerhetslagen. För radiotelegrafistens del är hans behörighet och närmare åligganden i den utsträckning som behövs bestämda i annan ordning.

Kommittén konstaterar att principen att befälhavaren skall bära det yttersta ansvaret för skeppsarbetet och ha den högsta myndigheten ombord ligger till grund för samtliga författningar som berör befälhavarens ställning och ansvar på fartyg. I nuvarande SjmL uttrycks denna princip i 44 § första stycket. Kommittén erinrar om att denna ställning också kommer till uttryck i förslaget, t. ex. i den självständiga befogenheten att på bestämda grunder skilja annan sjöman från hans befattning ombord. Den i nuvarande SjmL intagna bestämmelsen har därför ingen självständig betydelse. Principen får sitt innehåll bestämt genom andra stadganden. Eftersom regeln infördes i 1922 års SjmL när samtidigt detaljerade föreskrifter om arbetsledningen tillkom, är det enligt kommittén naturligt att den slopas i samband med att övriga regler om arbetsledningen utgår.

Remissinstanserna accepterar i huvudsak kommittéförslaget. Sveriges fartygsbefälsförening yrkar dock att bestämmelsen om befälhavarens högsta myndighet behålls i lagen. Eftersom kommittén ej av-

ser att göra saklig ändring i denna princip finner föreningen det anmärkningsvärt att vidta en så långtgående åtgärd som att slopa stadsgandet. Med kommitténs förslag kan osäkerhet komma att uppstå. I denna uppfattning instämmer SR. Maskinbefälsförbundet å andra sidan understryker att samtliga regler om arbetsledningen bör slopas.

I fråga om behovet av föreskrifter för andra befattningshavare i arbetsledande ställning än befälhavaren delar jag kommitténs uppfattning att sjösäkerhetsaspekten härvid skall vara bestämmande. De i lag fastlagda normerna för fördelningen av de huvudsakliga ansvarsområdena ombord bör finnas i sjösäkerhetslagen. Det saknas således skäl att i SjmL behålla reglerna om arbetsledningen för dessa befattningshavare. I stället måste övervägas om detta för med sig att befintliga bestämmelser i sjösäkerhetslagen skall kompletteras eller ändras.

Sjösäkerhetslagen saknar bestämmelser om styrmannen. Liksom kommittén och remissinstanserna anser jag emellertid att sådana bestämmelser inte behövs.

I fråga om maskinchefens ansvarsområde föreligger f. n. en dubbelreglering. Saklig skillnad mellan SjmL:s och sjösäkerhetslagens regler föreligger huvudsakligen däri, att sistnämnda lag saknar föreskrifter om maskinchefens rätt att leda arbetet och fördela arbetsuppgifterna mellan maskinisterna och om hans skyldighet att ha uppsikt över maskinpersonalen. Jag delar kommitténs uppfattning att dessa befogenheter måste anses innefattade i den ställning som maskinchefen har enligt sjösäkerhetslagen. Med hänsyn till att dessa frågor har stor betydelse för maskinchefens möjligheter att handha maskintjänsten i enlighet med sitt ansvar finner jag emellertid anledning att understryka, att det föreslagna slopandet i SjmL inte innebär ändring i maskinchefens befogenheter. I ansvaret för att maskineri med tillhörande anläggningar och inrättningar är i behörigt skick ingår att leda nödvändigt arbete och fördela detta mellan härför avsedd personal ombord. I mån av behov har maskinchefen också att öva uppsikt över denna personal. I fråga om ersättare för maskinchefen saknas enligt min uppfattning skäl till författningsmässig reglering.

Ansvaret för ekonomitjänsten ombord läggs enligt sjösäkerhetslagen i första hand på befälhavaren. Föreskriften häröm anser jag vara tillfyllest.

I fråga om radiotelegrafistens arbetsåligganden är dessa — liksom frågor om hans behörighet — reglerade i annan ordning. Föreliggande konvention liksom bestämmelsen i sjösäkerhetslagen lägger det yttersta ansvaret för denna tjänst på befälhavaren. Jag anser dessa frågor vara tillräckligt reglerade härmed.

När det gäller befälhavaren vill jag framhålla att samtliga moderna författningar som rör förhållandena ombord på fartyg utgår från att denne har den högsta myndigheten ombord och — vid sidan av

redaren — det yttersta ansvaret. Detta framgår av de centrala författningarna på området — sjölagen, sjösäkerhetslagen, sjöarbetstidslagen, mönstringsförordningen m. fl. Med hänsyn till den tekniska utvecklingen är det omöjligt för befälhavaren att bära ansvar för enskildheter i all tjänst ombord. Detta framgår klart av den ansvarsfördelning som både sjölagens och sjösäkerhetslagens ansvarsbestämmelser innehåller.

Det av mig förordade förslaget till ny SjmL innehåller inga avvikelser från gällande princip om befälhavarens ställning ombord. Genom reglerna om rätt att skilja envar av övriga sjömän från hans befattning ombord tillerkänns befälhavaren en exklusiv myndighet i ansvarshänseende helt i överensstämmelse med principen om hans myndighet ombord. Såsom kommittén påpekar infördes stadgandet om befälhavarens högsta myndighet i samband med att reglerna om arbetsledningen byggdes ut i 1922 års SjmL. Avsikten med stadgandet var ej att föra in någon ändring i befälhavarens tidigare ställning. I stället förefaller det naturligt att man vid detta tillfälle klart ville ange vem som högsta myndigheten ombord tillkommer, eftersom de närmast underlydande chefsbefattningarnas ansvarsområden reglerades. När föreskrifterna i fråga om övriga befattningshavare angående arbetsledningen slopas, finner jag inget behov föreligga att i SjmL behålla stadgandet om befälhavarens ställning. Principen om att befälhavaren har högsta myndighet ombord ligger till grund för sjölagens bestämmelser i befälhavarkapitlet, vilket innehåller de centrala föreskrifterna om arbets- och ansvarsfördelningen ombord.

10.6 Slopande av regler om den disciplinära bestraffningsrätten ombord på fartyg

Sjölagstiftningen har sedan gammalt innehållit regler om en disciplinär bestraffningsrätt ombord på fartyg. Tanken på att slopa den har varit uppe vid de senaste lagrevisionerna men avvisats. Enligt SjmL utövas bestraffningsrätten av en disciplinnämnd ombord. Denna består av befälhavaren som ordförande och två övriga ledamöter. Nämnden får ålägga sjöman disciplinbot om denne gjort sig skyldig till förseelse som anges i 62 § SjmL. Disciplinbot får åläggas på alla fartyg som inte går i inre fart eller i fart i Öresund. Maximalt får dömas ut mistning av lön för högst sju dagar. Dagslönen anses vanligen utgöra en trettiondel av det för månad bestämda beloppet.

Resultatet av utredningar som kommittén förtagit i denna fråga ger vid handen att disciplinbot används i ej obetydlig utsträckning. För ettvarvt av åren 1965—1968 redovisas 591, 441, 524 resp. 349 fall, som anmälts till sjöfartsverket. Härtill kommer de fall där befälhavaren utnyttjat sin rätt att efterskänka boten. Dessa anmäls nämligen inte

till verket och någon statistik över dem finns inte. Vidare framgår av kommitténs utredningar att olika former av utevaro från tjänsten, s. k. driftning, och berusning i tjänsten utgör de vanligaste förseelserna. Dessa båda former av förseelser uppgår sammanlagt till omkring 80 % av de för dessa år redovisade fallen.

Vid sidan av disciplinbotssystemet ger SjmL och mönstringsförordningen andra möjligheter att ingripa mot sjöman som åsidosätter ordning och skick ombord. I de grövre fallen kan förseelsen anges till åtal. Befälhavaren har rätt att använda tvång för att skaffa sig lydnad i de fall det är nödvändigt för att upprätthålla ordning och skick (60 § SjmL). Vid svårare brott skall befälhavaren se till att den brottslige inte lämnar fartyget och befälhavaren kan, där det anses nödvändigt, hålla den brottslige i fängsligt förvar ombord tills han kan överlämnas till konsul eller till polismyndighet här i riket (61 § SjmL). Indisciplinärt beteende kan vidare föranleda avsked enligt 33 § SjmL. Slutligen kan sjömansnämnden enligt 28 § mönstringsförordningen utfärda påmönstringsförbud för sjöman som på grund av grov misskötsamhet under anställningen ombord finns vara olämplig att utöva sjömansyrket. Har han visat grov misskötsamhet utan att han på den grunden kan anses olämplig för yrket, kan nämnden tilldela honom varning.

Kommittén föreslår att disciplinbotssystemet ombord på fartygen avskaffas. Som skäl härför anføres bl. a att tillräckliga motiv saknas att upprätthålla ett särskilt straffsystem för sjöman för att tvinga fram avtalsfullgörelse eller i övrigt befordra ett uppträdande enligt tjänstens och samlevnadens krav ombord. I stället skall huvudvikten läggas vid åtgärder som allmänt brukas på arbetsplatser för att lösa ordningsproblem, dvs. samtal, tillsägelser, varningar och omflyttningar av arbetskraft. I sista hand får uppsägning eller avsked tillgripas. Härigenom undviks enligt kommittén den dubbelbestraffning som f. n. förekommer i betydande utsträckning i form av såväl disciplinbot som avsked och avstängning. Ett viktigt skäl är vidare enligt kommittén att systemet mycket starkt kritiserats från arbetstagarsidan därför att befälhavaren och övrigt högre befäl har en alltför dominerande ställning i dessa frågor.

Kommittén förordar vidare att övriga medel som står till buds för att ingripa mot disciplinstörningar ombord behålls, dvs. rätten för befälhavaren att utöva visst våld (46 §), hålla sjöman i förvar (47 §) och ange vissa brott till åtal (48 och 49 §§). Möjligheterna att utfärda påmönstringsförbud berörs ej i förslaget. Som jag tidigare redogjort för innehåller förslaget inte längre någon lagstadgad rätt för befälhavaren att avskeda sjöman vid indisciplinärt beteende. Kommittéförslaget anvisar i stället möjligheten för befälhavaren att skilja sjömannen från befattningen ombord (18 §). Vid indisciplinärt beteende

finns dock självfallet en på arbetsrättsliga principer grundad rätt för arbetsgivaren att häva avtalet.

Slutligen förordar kommittén en rätt för den föreslagna skeppsnämnden ombord att tilldela misskötsam sjöman erinran (23 § andra stycket).

Kommittén har funnit att disciplinbotsinstitutet i viss utsträckning tillämpas för att ombord ingripa mot brott som faller under allmänt åtal. Att institutet används härför har enligt kommittén knappast täckning i SjmL men hänger samman med att sjömannen i allmänhet samtidigt också gör sig skyldig till disciplinär förseelse. Slopas disciplinbotssystemet, kan det medföra att allmänna åtalsbrott kommer att lämnas utan straffreaktion. Kommittén anser det uteslutet att behålla systemet för att användas som allmänt straffprocessuellt medel i dessa fåtaliga fall. Kommittén har diskuterat att införa ett särskilt straffprocessuellt förfarande för sjömän på fartyg för att lättare kunna ingripa vid smärre brott under allmänt åtal. Kommittén har lagt fram en skiss till sådan lagstiftning men rekommenderar inte att den genomförs.

En ledamot av kommittén anser att nuvarande disciplinstraffrättsliga system skall behållas med den inskränkningen att förseelser, vilka begås på fartyg som beräknas anlöpa svensk hamn inom en månad, inte skall tas upp av nämnd ombord utan av vederbörande svenska myndighet i land.

Huvudparten av remissinstanserna — däribland Sveriges redareförening och samtliga arbetstagarorganisationer utom Sveriges fartygsbefälsförening — godtar kommitténs förslag. Flera instanser pekar på att systemet är föråldrat och att det inte står i överensstämmelse med vad som är vedertaget på den privata arbetsmarknaden till lands. Från flera håll understryks att övriga medel som står till buds för att upprätthålla ordningen ombord är tillräckliga.

Ingen remissinstans vill behålla systemet enbart för att beivra gärningar, som faller under allmänt åtal. Riksåklagaren framhåller att systemet utnyttjas i ganska ringa utsträckning för detta ändamål, varför förslaget knappast får nämnvärda konsekvenser från kriminalpolitisk synpunkt. Remissinstanserna motsätter sig att ett särskilt straffprocessuellt förfarande för sjömän på fartyg införs.

Några remissinstanser är emellertid kritiska mot utredningens förslag. Bl. a. påtalas att ett genomförande av förslaget skulle öka antalet fall, där sjömannen måste skiljas från fartyget eller från anställningen. Detta drar med sig ökade hemreskostnader för redaren och olägenheter för denne och för sjömannen. Från andra håll betonas svårigheterna att göra jämförelser mellan tjänstgöringsförhållandena på ett fartyg i utrikes fart och dem på en arbetsplats i land. På ett fartyg kräver bl. a. lydnapplikten och frånvaron av eller i vart fall avståndet till svensk polisiär och rättslig myndighet möjlighet till snabbt

och smidigt ingripande. Av de kritiska remissinstanserna förordar de flesta ett system av det slag som den skiljaktige ledamoten skisserat.

Slutligen påpekar ämbetsansvarskommittén, som i och för sig godtar förslaget, att sjömanstjänst utgör ett verksamhetsområde där ett särskilt sanktionssystem ter sig befogat. Det behöver emellertid inte vara lagreglerat. Komplement till de föreslagna åtgärderna kan åstadkommas i kollektivavtalets form.

Den inställning som redovisas av flertalet remissinstanser ger enligt min mening vid handen att de ombordanställda — utom en majoritet av befälhavarna — saknar förtroende för nuvarande disciplinära bestraffningssystem. Samarbete och trivsel är väsentliga beståndsdelar för tjänstgöringen på en så speciell arbetsplats som ett fartyg i utrikes fart. Av stor vikt är att arbetstagarna i olika befattningar fullgör sina uppgifter, iakttar ordning och skick ombord och ej åsidosätter den lydnad som säkerheten ofta kräver. Det måste dock ifrågasättas om ett system som så starkt kritiseras från arbetstagarhåll kan bidra till att dessa förhållanden uppnås. Det är tydligt att vissa disciplinsvårigheter förekommer i handelsflottan. Jag instämmer i kommitténs uppfattning att dessa problem till stor del måste tillskrivas de pressande arbetsförhållandena och rekryteringssvårigheterna. I detta sammanhang vill jag peka på att lagförslaget innebär att sjömannen knyts fastare till redaren. Jag vill vidare erinra om de förbättringar i fråga om hemresa efter viss tjänstgöringstid som finns framför allt i kollektivavtalen men också i förslaget. Ansträngningar görs också för att fartygen skall kunna bemannas med bättre utbildade sjömän. Kraven på befattningshavarnas behörighet skärps samtidigt som antalet ombordanställda sjunker. Dessa åtgärder kommer sannolikt att så småningom medföra förbättrade disciplinförhållanden ombord. Likväl kan inte bortses från att disciplinstörningar kommer att uppstå också i fortsättningen. Jag delar den uppfattningen som kommit fram att tjänstgöringsförhållandena ombord inte kan likställas med förhållandena på arbetsplatser i land. Personalen på fartygen tillbringar både arbets- och fritid ombord. Slitningar kan lätt uppstå i förhållandet mellan de ombordanställda. Personliga besvär kan ofta förstoras under långa sjöresor. Korta liggetider i hamn med hektiskt arbete, som inskränker möjligheterna till rekreation i land, påverkar också förhållandena. Det kan därför som en remissinstans uttalat vara befogat att ha särskilda möjligheter till ingripanden. Härför talar också den lydnadsplikt som på grund av sjösäkerhetens krav måste upprätthållas. Det är väsentligt att arbetet ombord fullgörs på riktigt sätt så att fara för ombordvarande, fartyg och last ej uppstår. Detta intresse måste skyddas. Härför bör sanktionsmedel finnas.

Jag delar emellertid kommitténs uppfattning att de tjänsteförseelser för vilka disciplinbot tillämpas i första hand är att se som förseelser mot anställningsavtalet. För dessa bör, liksom i övrigt inom privata

anställningsförhållanden, arbetsrättsliga sanktionsmedel tillämpas. Här förekommer en rad åtgärder av olika grader från varningar till avsked. Kollektivavtalen inom detta område innehåller f. n. inga regler om särskilda sanktionsformer utan man har att lita till på arbetsmarknaden allmänt accepterade regler. Frågan är nu om man — liksom hittills — skall komplettera dessa åtgärder med författningsreglerad disciplinär bestraffning i form av varning och disciplinbot. Här vill jag framhålla, att disciplinbotssystemet hittills fungerat snabbt och smidigt. Emellertid föreligger stora svårigheter i att bestämma värdet av systemet. Det är osäkert om boten har någon avhållande effekt. Med hänsyn till de korta tjänstgöringsperioderna på fartygen är det omöjligt att uttala sig om antalet återfall. För personer med verkliga anpassningssvårigheter i yrket torde disciplinstraffet knappast ha någon inverkan. Många gånger kan möjligheten att ålägga disciplinbot medverka till att anställningsavtalet med en för yrket olämplig arbetstagare inte bryts i rätt tid, vilket kan bli till men för sjösäkerheten och arbetstrivseln ombord. Några remissinstanser påtalar risken för att antalet uppsägningar kommer att öka om rätten att ingripa med disciplinbot avskaffas. Även om detta i viss utsträckning kan vara riktigt anser jag för egen del det vara viktigt att arbetstagare, som inte passar för sjömansyrket, sätts i land. Jag vill i detta sammanhang också betona vikten av noggrannhet när arbetstagaren väljs ut. Vidare har från remisshöll påtalats svårigheten för sjöfolk att i åtskilliga hamnar kunna lämna fartyget och komma in i landet. Detta är till stor del en ekonomisk fråga för arbetsgivaren. Övervägande skäl talar för att denne hellre bör ta ansvaret för hemsändningskostnaden än att behålla en sjöman som betar sig indisciplinärt ombord. Härutöver vill jag anmärka att redarna inte haft något att erinra mot kommitténs förslag att slopa disciplinboten.

Ytterligare vill jag framhålla svårigheten att ombord rekrytera ledamöter till en nämnd med denna disciplinstrafrättsliga befogenhet. Till detta kommer det komplicerade förfarandet för att åstadkomma en på samma gång betryggande och snabb ordning för överprövning av disciplinärendena vid domstol eller av mönstringsförrättare.

Sammanfattningsvis vill jag konstatera att övervägande skäl talar för att disciplinbotssystemet inte är en lämplig reaktionsform när det gäller flertalet av de tjänsteföreselser för vilka den hittills tillämpats.

Nuvarande ordning används också som sanktion mot brott som faller under allmänt åtal. Av ekonomiska skäl kan den brottslige endast i grövre fall av brottslighet eller när särskilda omständigheter påkallar det föras till Sverige för lagföring. För mindre allvarliga fall av tillgrepp, våld eller skadegörelse åläggs den skyldige disciplinbot ombord på fartyget. Lagföring i land förekommer ej i dessa fall. En stor del av den svenska handelsflottan går i sådan trafik att fartygen sällan

eller aldrig kommer till Sverige. Arbetstagarna på dessa fartyg är till stor del bosatta utomlands. Möjligheterna till ingripande mot dessa sjömän inom ramen för samhällets vanliga straffrättsliga reaktionssystem är f. n. ringa. Jag finner dock uteslutet att för dessa relativt få fall av allmänna brott behålla en särskild straffprocess ombord i fartygen. Inte heller kan jag förorda den av kommittén skisserade ordningen med en särskild lag om bötesåläggande för sjöfolk. I stället bör möjligheterna att ingripa med sedvanliga medel förbättras. Kommittén förordar att — med den begränsning som 48 kap. 4 § rättegångsbalken innehåller — strafföreläggande får utfärdas beträffande de i förslaget upptagna brott för vilka stadgas böter eller fängelse i högst sex månader. Jag biträder kommitténs förslag om ökad användning av strafföreläggandeinstitutet och avser att senare föreslå Kungl. Maj:t nödvändig ändring i strafföreläggandekungörelsen (1970: 60, ändrad senast 1971: 846).

Med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka sjötjänstgöringen utförs — jag avser här i första hand säkerhetsrisken — måste särskilda sanktionsmedel finnas för grövre fall av disciplinärt beteende ombord. Viktigast i detta sammanhang finner jag vara att vederbörande sjöman kan skiljas från fartyget och i vissa fall avstängas från yrket. Det av kommittén föreslagna institutet skiljande av sjöman från befattningen ombord finner jag vara ändamålsenligt för dessa fall. Frågan om denna åtgärd skall kombineras med att anställningsavtalet hävs bör, som jag tidigare förordat, inte regleras i lagen. För fall när ett omedelbart ingripande ombord är nödvändigt bör befälhavarens rätt att använda tvångsmedel mot sjöman behållas. I mönstringsföreläggningen föreskrivs när avstängning från yrket skall ifrågakomma.

De nu nämnda åtgärderna är — vid sidan om rätten att ange särskilt nämnda grövre förseelser till åtal — enligt min mening tillräckliga för att tillgodose det allmänna sjösäkerhetsintresset vid fall av grövre disciplinära förseelser ombord.

När det gäller möjligheterna att ombord effektivt ingripa mot störningar vill jag dessutom erinra om de uppgifter som skall fullgöras av den fartygsnämnd som enligt vad jag senare skall återkomma till avses bli inrättad på de flesta fartyg (avsnitt 10.8).

Med hänvisning till vad jag nu anfört biträder jag kommitténs förslag att slopa den särskilda regleringen om disciplinbot för sjömän.

10.7 Införande av bestämmelser om stridsåtgärder

De för den privata arbetsmarknaden till lands gällande reglerna om rätt att vidta stridsåtgärder i förhållandet mellan avtalsparterna är i huvudsak tillämpliga också för sjöfartens arbetsmarknadsparter.

I praxis har förhållandena på sjöfartsområdet i vissa avseenden avlägsnat sig från vad som gäller för landanställda i privat tjänst. I

några avseenden råder också osäkerhet om hur parterna skall förfara. Jag tänker därvid främst på frågor om tidpunkten för rätten att vidta arbetsnedläggelse, skyldigheten att säga upp anställningsavtalet, rätten till neutralitet och skyldigheten att utföra skyddsarbete. För uppkomsten av dessa speciella förhållanden har SjmL:s regler och den särskilda arbetssituationen på fartygen spelat en avgörande roll.

Förhållandena har uppmärksammats vid tidigare lagrevisioner utan att någon lösning har åstadkommits. Från de ombordanställdas sida har rests bestämda krav på att dessa frågor skall lösas i detta sammanhang. Från såväl arbetsgivar- som arbetstagarhåll anförs att förhållandena i största möjliga utsträckning bör anpassas till dem som gäller för landanställda i privat tjänst och att en lösning bör föras in i ny SjmL.

Kommittén lägger fram förslag om lagreglering. Eftersom de speciella förhållandena rör sjömän som tjänstgör på fartyg, när stridsåtgärd blir aktuell, föreslås att bestämmelserna skall gälla endast under tid när sjömannen tjänstgör på fartyg. Här införs en rätt att vägra utföra arbete, som är föremål för lovlig arbetsinställelse, blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd. Rätten föreslås emellertid gälla endast när fartyget ligger i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn. Kommittén föreslår vidare att den som står utanför konflikten skall fullgöra sina vanliga arbetsåligganden och vara skyldig utföra skyddsarbete.

Remissinstanserna tillstyrker kommitténs förslag med undantag för detaljanmärkningar. Till dessa återkommer jag i specialmotiveringen.

Jag delar den principiella uppfattningen om lämpligheten av lagstiftning i denna fråga och förordar i huvudsak den lösning kommittéförslaget anvisar.

Kommittén tar särskilt upp frågan om samhällsfarliga konflikter och den därmed sammanhängande skyldigheten för arbetstagare, som är indragen i konflikt, att utföra skyddsarbete. Med hänvisning till att man såväl för offentligt anställda som för största delen av de privat anställda arbetstagarna har skapat regler om prövning inom en rådgivande nämnd av konfliktsituationer där skydd för ett allmänt intresse påkallas reser kommittén frågan, om man bör införa en liknande ordning för sjöfarten. Detta avvisas dock främst med tanke på organisationsstrukturen på området. Denna fråga liksom spörsmålet om skyldighet för den i konflikt indragne arbetstagaren att utföra skyddsarbete överlämnas åt parterna att lösas förhandlingsvägen.

Erinran häremot förs inte fram under remissbehandlingen.

Jag biträder kommitténs uppfattning i dessa frågor.

10.8 Fartygsnämnd

I nuvarande SjmL föreskrivs att det på fartyg skall finnas en disciplinnämnd bestående av befälhavaren och två för varje särskilt fall

utsedda ledamöter. Nämnden handlägger frågor om åläggande av disciplinbot (64 §). Förhör i nämnden skall hållas innan befälhavaren avskedar sjöman enligt 33 §. Vidare kan sjöman påkalla samråd med nämnden i frågor om uppsägning (14 §). SjmL upptar närmare regler om nämndens sammansättning, dess handläggningsformer och omröstning inom den. Vidare finns regler om besvär över nämndens beslut.

Som jag tidigare anfört (avsnitt 10.6) förordar jag kommitténs förslag att disciplinbotsreglerna slopas i ny SjmL. Kommittén har emellertid funnit att det också i fortsättningen finns behov av en nämnd ombord med representanter för de olika personalkategorierna. Kommittén föreslår därför att en nämnd, kallad skeppsnämnd, inrättas och anförtros vissa frågor bl. a. i samband med att anställningsavtalet upphör och att ordningsförelser begås ombord. När fråga kommer upp att skilja sjöman från befattningen ombord på grund av oduglighet eller indisciplinärt beteende eller att säga upp hans anställningsavtal på samma grund, föreslås nämndens medverkan vara obligatorisk. I andra fall av skiljande eller uppsägning ankommer det på sjömannen att begära nämndens medverkan. Sådan medverkan kan ske antingen genom samråd, som bör användas i enklare fall, eller genom att nämnden företar undersökning. I ordningsfallen föreslås skyldighet för nämnden att göra utredning. Nämnden kan här tilldela sjömannen en erinran, anmäla saken till sjömansnämnden för prövning om mönstringsförbud skall utfärdas enligt mönstringsförordningen eller vid allmänt brott anmäla det inträffade till åklagare eller polismyndighet i Sverige.

Kommittén anser att nämnden bör vara rådgivande och att den inte bör tilldelas beslutande funktion annat än när den beslutar att utfärda en erinran till sjöman. Vidare föreslår kommittén regler om nämndens tillsättning, sammansättning, sammankallande och om omröstning och handläggning inom den. Ledamöter i nämnden skall vara befälhavaren, som också är ordförande, och en representant för befälet. Som en nyhet föreslås att den tredje ledamoten i nämnden alltid skall vara representant för manskapet.

Remissinstanserna lämnar förslaget utan erinran. Från ett håll uttalas att man inte finner det tillfredsställande att manskapsrepresentanten skall delta i samtliga förekommande ärenden.

För egen del vill jag stryka under lämpligheten av att det finns en nämnd ombord som kan behandla vissa viktigare personalförhållanden där. När det gäller frågor som hänger samman med om sjöman på grund av oduglighet eller indisciplinärt beteende skall skiljas från sin befattning eller sägas upp är det viktigt — såväl för sjömannen och hans organisation som för arbetsgivaren — att förhållandena blir utredda snarast möjligt. Detta sker snabbast på fartyget. Det kan vidare vara en styrka för befälhavaren och för sjömannen att få saken diskuterad och eventuellt utredd inom nämnden. En sådan utredning torde

också bli av stort värde om frågans avgörande hänskjuts till partsorganisationernas eller domstols prövning. I fråga om fall av bristande ordning eller när allmänt brott begås ombord eller misstanke om sådant föreligger är det väsentligt att en nämnd ombord snabbt kan utreda vad som inträffat. I vissa lindrigare fall kan det vara tillräckligt med nämndens ingripande och utredning, eventuellt i förening med en erinran till den felande. I andra fall bör nämnden föra saken vidare till myndighet eller organisation i land.

Jag förordar således att en nämnd inrättas på fartyg i enlighet med kommitténs av remissinstanserna tillstyrkta förslag. Nämnden bör — med visst föreslaget undantag — endast vara rådgivande. Anledning att frågå kommittéförslaget föreligger endast i vissa detaljfrågor. Till en början vill jag förorda att nämnden kallas fartygsnämnd.

I fråga om nämndens sammansättning föreslår jag, att de personalkategorier som ej är befäl ombord skall ha två ledamöter i nämnden och ej — som kommittén föreslagit — endast en representant. Härigenom vinner man bättre balans mellan personalgrupperna ombord. Ökas antalet nämndledamöter måste en begränsning ske av kretsen av de fartyg på vilka nämnd bör inrättas. Nämnd behöver enligt min uppfattning inrättas endast på fartyg som har minst åtta personers besättning. Häri räknas befälhavaren in. Ändringen av antalet nämndledamöter föranleder en följdändring av kommitténs förslag till omröstningsregel i tredje stycket.

Vidare bör det uttryckligen anges att det åligger befälhavaren på fartyget att tillse att nämnd tillsätts så snart som möjligt. Dess sammansättning bör på lämpligt sätt meddelas de ombordvarande. För vissa andra mindre detaljändringar redogör jag i specialmotiven.

10.9 Rätt till fri hemresa

I 26 § SjmL stadgas rätt till fri hemresa för sjöman, som tjänstgjort på fartyget eller hos redaren i 18 månader i följd i utrikes fart och under det senast förflutna året inte haft tillfälle att lämna tjänsten eller att ta semester eller tjänstledighet i det land där han är bosatt. Beräknas fartyget inom två månader nå hamn, från vilken hemresan kan ordnas med avsevärt mindre kostnad eller omgång, är sjömannen berättigad till fri resa endast om han står kvar i tjänsten eller skjuter upp semestern eller tjänstledigheten tills fartyget når sådan hamn. Kostnaden för hemresan bestrids av staten och redaren med hälften vardera.

I kollektivavtalen meddelas bestämmelser som i viktiga hänseenden kompletterar lagföreskrifterna. Däri ges bl. a. regler om möjlighet för sjöman att få fri hemresa efter tid som är avsevärt kortare än den i lagen. Kostnaden för dessa resor bestrids av redaren. Kvalifikations-

tiderna är olika långa beroende på sjömannens befattning ombord, hans hemvist och på vilket slag av fartyg han tjänstgör. Jag hänvisar till min tidigare redogörelse (avsnitt 9.2).

Kommittén framhåller att nuvarande regel om fri hemresa endast kommer till begränsad användning. Detta beror dels på att man kollektivavtalsvägen för flertalet anställda kommit överens om bättre förmåner och dels på att den genomsnittliga seglotionstiden för personal i manskapsbefattningar är avsevärt kortare än 18 månader. Kommittén anser emellertid att en regel om fri hemresa efter viss tids kvalificerande tjänstgöring alltjämt bör finnas därför att ett rationellt avlösningssystem kan främja en utveckling som leder till att sjömännen binds fastare till redaren och stannar längre i yrket. En väsentlig nedskärning av kvalifikationstiden bedöms dock som nödvändig och kommittén föreslår en tid om nio månader.

Kommittén anser att staten alltjämt bör delta i kostnaderna för förmånen och föreslår att nuvarande kostnadsfördelning mellan staten och redaren behålls. Inte heller vill kommittén förorda någon ändring i fråga om kretsen av dem som bör få fri resa. En sänkning av kvalifikationstiderna leder enligt kommittén till högre kostnader men dessa är utomordentligt svåra att beräkna på grund av en rad ovissa faktorer, t. ex. den allmänna konjunkturutvecklingen inom sjöfarten, den framtida besättningsstorleken och utvecklingen på kollektivavtalsområdet. Kommittén uppskattar statens andel av utgifterna till omkring 1,9 milj. kr. vid en kvalifikationstid om nio månader.

Kommittén föreslår en bestämmelse med innehåll att den sjöman som erhåller semester eller annan ledighet eller frånträder anställningsavtalet i annat land än där han är bosatt får rätt till fri resa med underhåll till sin hemort, om han har nio månaders sammanhängande anställning i utrikes fart hos redaren eller på samma fartyg. Vidare förutsätts att sjömannen under de senaste sex månaderna inte haft tillfälle att åtnjuta semester eller annan ledighet eller att frånträda avtalet i bosättningslandet. Slutligen vill kommittén behålla regeln om skyldighet att stanna kvar i befattning på fartyget, om detta beräknas att inom två månader från den dag rätten till fri resa uppstår nå hamn, från vilken hemresan kan ske med avsevärt mindre kostnad. Under vissa omständigheter bör denna tid kunna förlängas till tre månader, om kollektivavtalsparterna träffar överenskommelse härom.

Remissinstanserna tillstyrker kommitténs förslag utom såvitt avser kvalifikationstidens längd, där man från arbetstagarhåll uttalar önskemål om ytterligare förkortning.

Jag delar kommitténs av remissinstanserna understödda uppfattning om värdet av en rätt till fri hemresa i skälig omfattning efter viss tids tjänstgöring på fartyg i utrikes fart. Alla skäl talar för att den isolering som är betecknande för sjömansyrket måste brytas med inte alltför

långa mellanrum. De förmåner som de ombordanställda under senare år fått genom kollektivavtalen visar den vikt som både de anställdas organisationer och redarna lägger vid denna fråga. Utvecklingen synes alltjämt vara på väg mot kortare kvalifikationstider i avtalen. Fasta avlösningstider blir alltmera vanligt inte bara inom färjtrafiken utan också inom lastfarten. För att klara den hårda konkurrensen inom den internationella sjöfarten måste de svenska redarna ofta förnya sitt tonnage och anskaffa fartyg som uppfyller senaste krav i fråga om tekniska hjälpmedel. För driften av dessa fartyg behövs alltmera välutbildade besättningar. Ett självklart önskemål är att personalen stannar i yrket och i rederiet under så lång tid som möjligt. Goda tjänstgöringsvillkor är en förutsättning för att redarna skall kunna hävda sig med landnäringarna i konkurrensen om välutbildad arbetskraft. Bland dessa tjänstgöringsvillkor intar rätten till täta hemresor en framskjuten plats. Sammanfattningsvis kan konstateras att näringen har stort intresse av att tjänstgöringsperioderna ombord görs så korta som möjligt. Möjligheterna härtill är framför allt beroende av om ekonomiska förutsättningar föreligger och om tillgång på avlösningspersonal finns i behövlig omfattning.

Jag delar kommitténs av remissinstanserna biträdda uppfattning att reglerna om fri hemresa bör tas med i den nya SjmL.

I fråga om kvalifikationstidens längd yrkar arbetstagarorganisationerna på förkortning av den av kommittén föreslagna niomånaderstiden. Jag är medveten om att en förkortning av niomånaderstiden skulle vara väsentlig för att få bättre rekrytering till sjömanskåren och för möjligheterna att få sjömannen att stanna i sin anställning och i yrket. En förkortning i förhållande till kommittéförslaget skulle därför särskilt kunna övervägas när det gäller hemresor för semester eller annan sådan ledighet. En sänkning av kravet på kvalifikationstid skulle emellertid kunna behöva förbindas med skyldighet för sjömannen att återvända till tjänstgöring på fartyget. Ett liknande system finns i kollektivavtalen. Enligt min mening är dessa problem så nära förknippade med anställningsfrågor att de lämpligen bör avgöras av kollektivavtalsparterna, medan man i ny SjmL bör inskränka sig till en regel som ger sjömännen det behövliga grundskyddet. Jag är därför f. n. inte beredd att förorda någon förkortning av den av kommittén föreslagna kvalifikationstiden om nio månader.

Kvalifikationstiden kan enligt kommitténs förslag förlängas, om sjömannen under de senaste sex månaderna före det hemresan blir aktuell har varit i det land där han är bosatt och då haft tillfälle att ta semester eller säga upp anställningen men underlåtit det. Har han gjort sådant besök men därunder inte haft möjlighet att få ledighet eller lämna anställningen avbryts inte kvalifikationstidsberäkningen.

Enligt min mening är en spärrtid om sex månader för lång. Berät-

tigad anledning att ta ut ledighet eller säga upp anställningen kan komma upp sedan sjömannen senast var i bosättningslandet. Den föreslagna regeln kan i sådant fall få olyckliga konsekvenser, om tidsperioden sätts för lång. Jag förordar därför att tiden sänks till 60 dagar. Sannolikt får detta ringa betydelse för hemresekostnadernas storlek.

Enligt kommittéförslaget skulle sjöman vara skyldig att dröja med sin hemresa i två månader utöver kvalifikationstiden, om fartyget under dessa månader hinner nå hamn, varifrån hemresan kan ske avsevärt billigare. Även denna tid är enligt min mening för lång och jag förordar därför en sänkning till 30 dagar. Under sistnämnda tid hinner fartygen många gånger förflyttas sådana sträckor att avsevärd kostnadslindring för den fria hemresan uppstår. Jag biträder dock kommitténs förslag att parterna kollektivavtalsvägen bör ges möjlighet att förlänga tiden till högst 90 dagar i fråga om tjänstgöring på fartyg i linjetrafik på Sverige. Avtal om förlängning bör enligt min mening få träffas endast, när särskilda skäl föreligger härför.

När det gäller frågan om statens delaktighet i ansvaret för kostnaderna för fria hemresor har det sociala ansvaret för att sjömännen får tillfälle att komma till sitt hemland strukits under vid tidigare lagstiftningstillfälle. Förändringar har emellertid inträffat sedan bestämmelsen om fri hemresa tillkom i 1952 års lag. Tyngdpunkten när det gäller kostnadernas bestridande har förskjutits mot rederinäringen. Detta är en följd av att kvalifikationstiderna enligt kollektivavtalen blivit allt kortare. Dessutom betyder kostnaden för sjömans hemresa allt mindre med hänsyn till utgifterna för avlösningsspersonals resor till och från fartygen och för sjömannens återresa till sitt fartyg. Redarnas under senare år kraftigt ökade åtaganden i detta hänseende leder enligt min uppfattning till att samhällets ansvar för att sjömännen i rimlig utsträckning får möjlighet till fria hemresor väsentligt försvagats i förhållande till vad som gällde när förmånen infördes.

Jag vill erinra om att den kvalifikationstid om nio månader som jag tidigare förordat närmast är att anse som ett grundskydd. Den återspeglar inte de hemseförmåner som gäller för flertalet sjömän. Med hänsyn härtill torde ett statligt deltagande i finansieringen ge ett mycket slumpmässigt bidrag till arbetsgivaren och kanske motverka arbetsgivarens intresse av att ytterligare förbättra hemresevillkoren, särskilt för manskapet.

Sammanfattningsvis finner jag alltså övervägande skäl tala för att det statliga bidraget till sjömannens fria hemresor slopas.

10.10 Avtal om avvikelser från sjömanslagen

I nuvarande SjmL saknas allmän regel som anger möjligheterna att avtalsvägen avvika från lagens bestämmelser.

Vid behandlingen i lagrådet av förslaget till SjmL konstaterade lagrådet att lagförslagets bestämmelser i stor omfattning begränsade kontrahenternas avtalsfrihet. Om sådan frihet förelåg, var emellertid inte alltid lätt att avgöra. I vissa paragrafer visade stadgandets avfattning att det skulle tillämpas endast när annat inte avtalats. I en del fall framgick, att ett lagbud var tvingande genom att dess åsidosättande var belagt med straff. Ofta gav emellertid lagen inte tydligt besked i vad mån avtalsfrihet förelåg. Lagrådet fann dock stora svårigheter möta mot att avhjälpa denna brist på grund av lagbestämmelsernas olika karaktär. Vissa bestämmelser, t. ex. om säkerheten till sjöss, ansåg lagrådet vara av den beskaffenheten, att de över huvud inte kunde sättas ur kraft genom avtal. Andra, som var av övervägande social natur, medgav väl överenskommelse, som utvidgade den lagfästa förmånen, men inte avtal, som uteslöt eller inskränkte denna.

Med hänsyn bl. a. till att frånvaron av klagörande bestämmelser inte vållat större olägenheter i rättstillämpningen, gjorde lagrådet inte någon framställning om ändring i förslaget.

I kommittéförslaget byggs bestämmelserna upp på samma sätt som i nuvarande SjmL. Remissinstanserna har inte något att erinra i denna sak.

I och för sig hade det varit önskvärt att av lagen entydigt framgick, i vilken utsträckning avtalsfrihet föreligger. Under årens lopp har emellertid bl. a. genom kollektivavtalen utvecklats en praxis som i huvudsak torde bygga på de principer som lagrådet redovisat men som är svårt att ange i ett enkelt och klart stadgande. En bestämmelse i ny SjmL skulle därför rubba grunden för delar av nuvarande avtal och därmed bli till förfång för båda parter. Jag anser betydelsefullt för frågans bedömning att de partsorganisationer som har att tillämpa lagen i praktiken inte under remissbehandlingen framfört önskemål om klarläggande regler.

Med hänsyn till det anförda förordar jag att särskild bestämmelse i nu angivna avseende inte tas upp i ny SjmL.

11. Specialmotiv till förslaget till ny sjömanslag

11.1 Inledande bestämmelser

1 § I en inledande paragraf bör anges vilka arbetstagare på fartyg som den nya SjmL skall vara tillämplig på. Enligt lagförslaget är lagen tillämplig på sjöman, dvs. arbetstagare som är anställd för fartygsarbete och som under den tid han tjänstgör ombord har sådan befattning som huvudsakligen avser fartygsarbete och gäller annat än enbart tillfälliga göromål. Definition av fartygsarbete upptas i 3 §. Arbetstagare som nu sagts kan vara anställd av redaren eller annan arbetsgivare

som har hand om del av fartygets drift. Jag hänvisar till den allmänna motiveringen (avsnitt 10.3). Av var jag där anfört framgår bl. a. när ett fartyg skall anses som svenskt (jfr 1 § sjölagen).

För arbetstagare ombord, som utför fartygsarbete men som ej har sådan befattning som nyss sagts, dvs. personal som arbetar ombord med sådana göromål av tillfällig art som vanligen inte kan sägas ingå i fartygets rutinmässiga drift, gäller lagens regler enligt andra stycket i begränsad utsträckning. Dessa arbetstagare omfattas av bestämmelserna om fartygsnämnden och dess utredning av ordningsfrågor och allmänna brott (24, 26 och 27 §§), om läkarundersökning (36 §), rätt till sjukvård (37 § första och andra styckena) och till begravning (42 § första och andra styckena), om arbetsgivarens rätt till ersättning av statsverket för vårdkostnad vid könssjukdom i smittsamt skede (41 §) och för sjukvårdsutgift i vissa fall där utgiften inte ålegat arbetsgivaren (44 §), om lydnadsplikt (47 § första stycket), stridsåtgärder (48 §), medtagande av gods ombord (51 §), tvångsmedel (53 och 54 §§), om hemsändande av löne-medel (55 §) och medgivande till dispens (59 §), om lagens tillämplighet på utländskt fartyg (60 §), om straffansvar i vissa fall (65, 67—70 §§, 72 § andra stycket och 74 §) och om laga domstol (75 och 76 §§). En motsvarighet till detta stycke finns i 71 § nuvarande SjmL.

När det gäller möjligheterna för fartygsnämnden att enligt 26 § anmäla misskötsamhet till den i mönstringsföreläsningen angivna sjömansnämnden bör observeras, att förordningen f. n. inte omfattar arbetstagare anställda hos annan än redaren. Enligt 13 § i förordningen föreligger dock möjlighet för befälhavaren att låta påmönstra besättning, oaktat mönstringsskyldighet inte föreligger. Denna rätt för befälhavaren behålls i det förslag till ändring i 13 § mönstringsföreläsningen som läggs fram i samband med sjömanslagsförslaget. Mönstras sådan arbetstagare som avses i 1 § andra eller tredje stycket ny SjmL på fartyget, blir följaktligen reglerna i mönstringsföreläsningen, t. ex. om sjömansnämnden, tillämpliga på denne.

I tredje stycket bör upptas en regel om lagens tillämplighet på sjöman som tas med ombord enligt 346 § sjölagen. Den har sin motsvarighet i nuvarande 72 § SjmL.

2 § I enlighet med de principer för vilka jag redogjort i den allmänna motiveringen (avsnitt 10.3) förordar jag att ny SjmL skall gälla för arbetstagare i offentlig tjänst. För dessa gäller emellertid också andra bestämmelser som reglerar vissa i den nya SjmL upptagna frågor. Här avses författningsregler som beslutats av riksdagen eller Kungl. Maj:t, föreskrifter meddelade av kommun, landsting eller annan allmän inrättning som avses i 1 § andra stycket kommunaltjänstemannalagen och kollektivavtalsöverenskommelser. För att undvika dubbelregle-

ring bör undantag för SjmL:s tillämpning göras i de fall bestämmelser av detta slag finns. I denna paragraf räknas dessa undantag upp. Reglerna om anställningsavtalets form (4 §), frånträdanöret vid uppsägning (6 §) och rätt att bli fri från anställningen efter nio månaders anställning (7 §) undantas. Samma är förhållandet i fråga om reglerna om befattning på fartyg (15—19 §§), om fartygsnämnd (20—28 §§), om fri resa efter viss kvalifikationstid (29 §), om sjuklön (34 och 35 §§), om skyldighet att underkasta sig läkarundersökning (36 § första och tredje styckena), om kostnad för sjömans begravning (43 §), om hemsändande av lönedel (55 §), om dragsedel m. m. (56 §) och om ansvar (62 § tredje stycket, 64 § och 72 § första stycket). Nu nämnda undantag avser arbetstagare, som antingen är statstjänsteman eller också är anställd av kommun.

För statstjänsteman bör inte heller gälla bestämmelserna i den nya SjmL om sjukvård (38—40 §§) och om lydnadsplikt och ansvar för den som åsidosätter denna plikt (47, 70 §§ och 72 § andra stycket). Är stats- eller kommunaltjänstemannalagen tillämplig, gäller inte heller den nya SjmL:s bestämmelser om stridsåtgärder (48 §). Sistnämnda regler omfattar dock annan arbetstagare i kommunal eller landstingskommunal anställning.

3 § Under avsnitt 10.3 har jag närmare redogjort för innebörden av de definitioner som denna paragraf innehåller.

I fråga om begreppet väntetid vill jag ytterligare anföra följande. Detta avser anställningstid som i flera avseenden, när det gäller socialt skydd, jämföras med tid under vilken sjöman har befattning ombord, se 34 §, 37 § tredje stycket, 38 § andra stycket, 42 § tredje stycket och 43 § i lagförslaget. Med väntetid avses viss anställningstid när sjömannen inte har befattning på fartyg. Det kan vara fråga om en tidsrymd mellan perioder när sjömannen innehar sådan befattning. Han kan också ha lämnat sin befattning i avsikt att sluta anställningen och uppsägningstiden löper. För att denna tid när sjömannen inte har befattning ombord skall få räknas som väntetid fordras antingen att sjömannen utför arbete åt arbetsgivaren eller står till dennes förfogande för arbete eller att han har fritid, som utgör vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för overtidsarbete. Bestämmelse om vederlag finns i 10 § sjöarbetstidslagen. Denna skillnad mellan väntetid och annan fritid, t. ex. semester, kräver ett system hos arbetsgivaren som kan redovisa arten av ledigheten.

11.2 Anställningsavtal

4 § Föreskrift om skriftligt anställningsavtal finns i SjmL endast när det gäller befälhavaren. I 1 § SjmL åläggs redaren att sörja för att

avtalet med befälhavaren upprättas skriftligt. För övriga sjömän fyller den i 11 § första stycket SjmL nämnda avräkningsboken motsvarande funktion.

Kommittén föreslår att kravet på skriftligt avtal skall gälla samtliga sjömän. Remissinstanserna har inte framställt någon erinran mot förslaget.

Jag biträder kommittéförslaget.

5 § Paragrafen motsvarar 12 § SjmL. Frågor som hänger samman med anställningsavtalets ingående och upphörande överlämnas i ny SjmL — liksom i stor utsträckning enligt den nuvarande — åt parternas fria bestämmande. Frågor om var anställningen får frånträdas regleras i kollektivavtalen. I denna och följande paragraf tas upp bestämmelser för det fall att överenskommelse saknas.

Enligt 12 § SjmL gäller om sjömannen antagits för bestämd tid och tiden går ut under resan 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 har kommittén funnit för snäv och föreslår att avtalet får upphöra i samtliga hamnar utom hamn, som fartyget anlöper enbart för bunkring, landsättning av sjuk eller skadad person eller för kortvarigt besök av hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet. Jag förordar kommitténs förslag som lämnats utan erinran av det helt övervägande antalet remissinstanser.

Nuvarande 12 § avser också det fall att avtalet träffats med förbehåll om bestämd uppsägningstid och tiden går ut under resan. Kommittéförslaget jämför detta fall med dem som behandlas under följande paragraf. Jag finner ingen anledning till erinran häremot.

6 § Paragrafen innehåller bestämmelser av samma slag som de i 2 och 13 §§ SjmL.

Kollektivavtalen för sjömän innehåller bestämmelser om villkoren för anställningsavtalets upphörande i fråga om såväl uppsägningstidens längd som platsen för frånträdan. Arbetsgivare och arbetstagarer kan dessutom stödja sig på en omfattande rättspraxis inom arbetsrätten och på sedvänjor som utbildats inom sjöfartsnäringsen. För det helt övervägande antalet anställningsavtal saknar därför bestämmelser i lag om anställningens upphörande betydelse. Reglerna om uppsägningstidens längd i 13 § tredje stycket SjmL har uteslutits ur kommittéförslaget (se 5.1.1 och 5.1.2). Jag biträder detta förslag.

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 osäkerhetssituation för den anställde som kan te sig besvärande. Det är därför rimligt att i lagen ta in en bestämmelse som kan tillämpas i sådana fall. I enlighet med kommitténs förslag som lämnats utan erinran av remissinstanserna förordar jag, att sjömannen inte får sägas upp att frånträda avtalet på annan ort än i hamn, som är belägen i det land där han har sin hemort, eller där han ingick anställningsavtalet. Regleringen bör som kommittén föreslagit gälla även sjömannens egen rätt att säga upp anställningsavtalet.

Det skulle kunna invändas att regeln om frånträdanort när det gäller sjömannens rätt att säga upp sig i väl hög grad begränsar hans möjligheter att lämna anställningen. Han blir nämligen genom den föreslagna regeln så länge han är i befattning på fartyg beroende av att fartyget kommer till uppsägningshamn. Arbetsgivaren däremot har i princip möjlighet att, om skäl till uppsägning föreligger, säga upp sjömannen oavsett var fartyget befinner sig, om han bekostar sjömannens resa till uppsägningshamn. Den föreslagna regeln bör, när sjömannen säger upp avtalet, endast tillämpas under tid när han har befattning på fartyg och under väntetid. Föreskrift härom bör tas in i paragrafens andra stycke.

Enligt praxis behöver bestämmelserna om uppsägningshamn inte iakttas när sjöman avskedades enligt 33 § SjmL, som innehåller regler om avsked vid oduglighet eller disciplinärt beteende. Uppsägning av avtalet på grund av sådana förhållanden regleras som jag tidigare sagt inte i den nya SjmL. Vad som skall gälla i fråga om frånträdanort vid sådan uppsägning i de fall kollektivavtal eller tjänsteavtal inte reglerar frågan får bero av den arbetsrättsliga praxis som utvecklar sig.

7 § Paragrafen motsvarar 2 och 15 §§ SjmL, vilka stadganden ger sjömannen en ovillkorlig rätt att efter ett års tjänstgöring på ett fartyg bli fri från avtalet efter i lagen föreskriven uppsägningstids utgång.

Jag delar kommitténs uppfattning att det med hänsyn till sjömansyrkets påfrestande natur, bl. a. på grund av den isolering från övrigt samhällsliv som yrkesutövningen ofta innebär för den enskilde, finns skäl att behålla en sådan ovillkorlig regel. Rätten bör som kommittén också föreslagit inträda redan efter nio månaders anställning.

Betraktas sjömannen i fortsättningen som knuten till arbetsgivaren och ej i första hand till fartyget är en naturlig konsekvens, att uppsägningsrätten inträder även efter viss tids anställning hos samme arbetsgivare. Möjligheten att bli fri från avtalet bör också stå till buds, om sjömannen tjänstgjort den föreskrivna minimitiden på ett och samma fartyg, även om fartyget under tiden bytt ägare. Den omständigheten att sjömannen under niomånaderstiden utnyttjar ledighet för

semester eller för någon tid på grund av sjukdom faktiskt inte är i tjänstgöring bör — liksom enligt SjmL — ej inverka på rätten att bli fri från avtalet.

Har sjömannen befattning ombord, bör hans rätt dock inträda först när fartyget anlöpt hamn för lossning, lastning eller uppläggnig.

Den anställningsbundenhet som lagförslaget medger under högst nio månader finner jag i enlighet med kommitténs förslag böra kunna förlängas om sjömannen samtycker därtill. Sådant samtycke skall vara skriftligt. För att sjömannen inte skall bli otillbörligt bunden bör föreskrivas, att samtycket inte får ges tidigare än en månad före utgången av tid som avses i paragrafens första stycke. Det får ej heller avse längre tid än nio månader.

8 § Paragrafen motsvarar 35 § SjmL och överensstämmer i huvudsak med denna.

Lagförslaget förutsätter ej att det är den frånträdande som skaffar efterträdaren. Arbetsgivaren kan i regel antas ha större förutsättningar att skaffa ersättare. I några fall kan dessutom befodringsordningen inom företaget medföra att efterträdaren bör vara en befattningshavare, som redan är anställd i företaget. Inträffar omständighet som gör det till en välfärdsfråga för sjömannen att bli fri från anställningen gäller enligt SjmL samma regler om ersättare som i fall när högre tjänst erbjuds. Uttrycket välfärdsfråga tar närmast sikte på fall, då andra än ekonomiska grunder skall beaktas. 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 oöverstigligen ekonomiska hinder för honom att bekosta ersättare. I enlighet med kommitténs förslag bör därför gällande absoluta regel om sjömannens kostnadsansvar mildras så, att villkoret i dessa fall helt eller delvis skall efterges, om det är skäligt. Härvid skall hänsyn tas till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren 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. Lagförslaget avser i första hand sjöman, som har befattning på fartyget. Rätten att frånträda anställningsavtalet omfattar emellertid också den sjöman som anställts men ännu inte tillträtt befattning på det riskhotade fartyget. Samma möjlighet har den, som arbetsgivaren beordrat att följa med fartyget utan att där inneha någon befattning. Avsikten kan t. ex. vara att befodra sjömannen till hamn där han skall tillträda befattning på annat fartyg. En förutsättning för att sjömannen skall ha

rätt att frånträda avtalet är, att han inte tidigare godtagit att följa med fartyget under de krigs- eller smittrisker 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 att omedelbart häva avtalet.

I motsats till SjmL gäller stadgandet också befälhavaren.

Beträffande de sjukdomar som nämns i andra stycket hänför sig uttrycket allmänfarlig sjukdom till den indelning som återfinns i smittskyddslagen (1968: 231, ändrad senast 1972: 667) och i smittskyddskungörelsen (1968: 234, ändrad senast 1970: 56). Smittsamma sjukdomar indelas enligt 4 § smittskyddslagen i allmänfarliga sjukdomar, veneriska sjukdomar och övriga smittsamma sjukdomar. I kungörelsen anges uttömmande vilka sjukdomar som hänförs till allmänfarliga eller veneriska sjukdomar. Den föreslagna paragrafen tar hänsyn endast till sådan smittsam sjukdom som är hänförlig till gruppen allmänfarliga sjukdomar. Regler om fri resa med underhåll efter anställningsavtalets upphörande återfinns i 31 §.

10 § Bestämmelsen motsvarar 37 § SjmL.

Överenskommelser av detta slag träffas numera främst med studerande som vill skaffa sig sjöpraktik mellan studieterminerna. För dem kan det vara av betydande intresse att den avtalade resan inte ändras väsentligt så att tjänstgöringstiden förskjuts. Regler om fri resa med underhåll efter anställningsavtalets upphörande återfinns i 31 §.

11 § Paragrafen motsvarar 38 § SjmL.

De centrala författningsbestämmelserna om den offentliga kontrollen över sjösäkerheten och hälsoförhållandena ombord återfinns i sjösäkerhetslagen. Kommittén konstaterar att risken för att en sjöman skall behöva fullgöra arbete på ett svenskt fartyg som inte är sjövärdigt numera får antas vara obetydlig men att man inte kan utesluta möjligheten av att allvarliga brister i ett fartygs sjövärdighet uppstår. Kommittén föreslår därför ett stadgande som motsvarar 38 § SjmL, men som har anpassats redaktionellt till sjösäkerhetslagens 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. Kravet på att bristen skall medföra 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 hälsovådlig. Denna grund till entledigande utvidgas i kommittéförslaget 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 frånträder avtalet.

Under remissbehandlingen uppmärksammade LO frågan om vilken faregrad som skall krävas för rätt till entledigande och ansåg att det var tillräckligt med en lägre faregrad. Den anställde bör kunna bli fri från anställningen om fara för hans liv och hälsa föreligger. Enligt LO är det väsentligt att den anställde på detta sätt får ett betydligt starkare inflytande över sin arbetsmiljö än vad som f. n. och med den föreslagna lagregeln blir fallet. Kommer inte någon saklig ändring till stånd, bör enligt LO åtminstone ordet livsfara bytas ut mot orden allvarlig fara.

Jag biträder kommitténs förslag att allvarliga brister i fartygets sjövärdighet eller i skyddet för de anställda mot ohälsa och olycksfall också i fortsättningen bör föranleda rätt för sjömannen att snarast bli fri från avtalet, om det kan antas att de ombordvarande genom bristerna blir utsatta för fara under resa. Jag delar kommitténs uppfattning att bestämmelsen bör knyta nära an till reglerna i sjösäkerhetslagen om förbud mot nyttjande. I enlighet med LO:s förslag anser jag dock att en lägre faregrad än den kommittén föreslagit bör kunna accepteras. Rätt till entledigande bör föreligga när de ombordvarande på grund av fartygets brister m. m. kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan. Med en sådan formulering avses således inte att fara föreligger för de ombordvarandes liv.

Bestämmelser om fri resa med underhåll vid anställningens frånträdande enligt detta stadgande upptas i 31 §.

12 § Paragrafen motsvarar 17 § SjmL. Enligt nuvarande stadgande har sjömannen både plikt och rätt att stanna kvar i tjänsten, tills fartyget når ort där avmönstring kan äga rum utan att myndigheterna ställer krav på säkerhet. Skyldigheten att stanna kvar i tjänsten är ovillkorlig medan möjligheten att få stanna ombord är beroende av att detta inte medför avsevärd olägenhet för redaren.

Jag finner i likhet med kommittén att det också i ny SjmL finns behov av en bestämmelse som löser anställningsfrågan, om sjömannen inte kan lämna fartyget på grund av inreseförbud. Det är i praktiken vanligt att utländsk myndighet, för att sjömannen skall få komma in i landet, fordrar att redaren svarar eller ställer säkerhet för kostnader, som kan uppstå i samband med sjömannens vistelse i landet och för hans resa till hemlandet eller annat land där han får resa in. Som kommittén föreslagit bör anställningsavtalet förlängas automatiskt tills fartyget kommer till ort, där hinder inte finns mot att frånträda avtalet. Den automatiska förlängningen av anställningsavtalet bör inte äga rum, om arbetsgivaren eller, vilket innebär en nyhet, sjömannen kan förebära avsevärd olägenhet av att avtalet fortsätter. Arbetsgiva-

ren kan redan ha anställt annan man i sjömannens ställe under förlitande på att sjömannen inte skulle bli nekad tillträde till land och fortsatt anställning kan därför 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.

Avtalets förlängning innebär att sjömannen fortsätter att arbeta åt arbetsgivaren på samma villkor som tidigare. Har avtalsförlängning skett, behövs inte någon ytterligare uppsägning från någondera parten utan sjömannen frånträder så fort fartyget når hamn, där särskilda villkor för hans rätt att komma in i landet inte ställs upp.

13 § Paragrafen motsvarar 16 § andra stycket och 41 § första stycket SjmL. Föreskrifter om sjöförklaring återfinns bl. a. i 301—315 §§ sjölagen.

Förslaget behåller skyldighet för sjöman att vara tillgänglig vid sjöförklaring när hans närvaro påkallas. Detta gäller oavsett om anställningsavtalet består eller ej. En nyhet är emellertid att det inte är nödvändigt att sjömannen stannar kvar på fartyget eller förrättningsorten under väntetiden. Personliga skäl eller tjänstgöringsförhållanden kan motivera, att sjömannen avvaktar sjöförklaringen på annan ort. Han skall dock på kallelse snabbt kunna infinna sig på platsen för sjöförklaringen. För den tid som sjömannen står till disposition för sjöförklaringen skall han, även om avtalet löpt ut, uppbära lön och underhåll av redaren.

14 § Sådan tvist angående tjänsteförhållandet mellan befälhavaren och någon av besättningen som uppstår under tid när fartyget befinner sig på utrikes ort får hänskjutas till konsuls avgörande. Tvisten får inte dras inför utländsk myndighet. Enligt 33 § andra stycket punkten 5 SjmL har befälhavaren rätt att avskeda sjöman, som åsidosätter sistnämnda föreskrift.

Som framgår av den allmänna motiveringen föreslår jag att regeln om konsuls rätt att avgöra tvister rörande anställningen slopas (avsnitt 10.4). 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. Överträds förbudet, kan befälhavaren enligt 18 § första stycket punkten 6 skilja sjömannen från hans befattning på fartyget.

11.3 Befattning på fartyg

15 § Paragrafen har motsvarighet i 11 § SjmL. I 3 § lagförslaget föreslås att arbetsgivaren sörjer för att skriftligt anställningskontrakt upprättas med den som anställs för fartygsarbete. Detta innebär att ett

sådant anställningsliknande förfarande som förutsätts i 11 § SjmL inte behöver upprepas varje gång den anställde tillträder befattning på fartyg. Den nuvarande avräkningsboken förlorar sin betydelse som bevis om anställning.

För den period av anställningstiden när sjömannen tjänstgör i befattning på fartyg fordras enligt kommittén ofta att det skriftliga anställningsavtalet kompletteras i vissa avseenden. Här avses uppgifter om den befattning i vilken sjömannen skall tjänstgöra och om de närmare tjänstevillkoren ombord. Sjömannen skall t. ex. utöver avtalad tarifflönen uppbära tillägg såsom tankfartygs- och farttillägg. Kommittén föreslår att sådana kompletterande uppgifter förs in i en handling som upprättas när tjänstgöringen ombord tillträds.

Jag förordar i enlighet med kommittéförslaget att en särskild handling upprättas när sjömannen tillträder befattning på fartyg. Handlingen får ett annat innehåll än den nuvarande s. k. avräkningsboken. Efter kontakt med utredningen (K 1970: 44) om mönstring av sjömän, som överser mönstringsförordningen, föreslår jag att handlingen benämns tjänstgöringsbesked. Ett sådant skall utfärdas av arbetsgivaren eller befälhavaren på fartyget. Tjänstgöringsbesked bör upprättas enligt fastställt formulär.

16 § Paragrafen har motsvarighet i 3 § första stycket SjmL, enligt vilket stadgande redaren när som helst kan skilja befälhavaren från hans befattning. Regeln förs över till ny SjmL med en mindre redaktionell ändring. Innebörden av den nya bestämmelsen 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 jag redogjort för tidigare, inte sikte på befälhavarens anställning hos redaren utan på hans tjänstgöring på det enskilda fartyget. Det kan, t. ex. av säkerhetsskäl, ligga i redarens intresse, att befälhavaren blir skild från befälet på det fartyg som anförtrotts honom.

Arbetsgivares rätt att, när skäl föranleder därtill, skilja en anställd från tilldelade arbetsuppgifter torde i allmänhet inte kräva särskilt stöd i lag utan kan tas upp till bedömande efter sedvanliga arbetsrättsliga grundsatser och praxis inom yrket. Jag delar emellertid kommitténs uppfattning, att befälhavarens ställning med dess offentlighetsrättsliga inslag och hans funktioner som företrädare för lastägarna motiverar ett uttryckligt stadgande, som klargör redarens rätt. 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 befälhavares åligganden. Detta torde vara förutsatt i 63 § sjölagen.

17 § Paragrafen har i huvudsak sin motsvarighet i 32 § SjmL, som ger befälhavaren rätt att vid vissa fall av sjukdom eller skada avskeda den ombordanställda.

Förhållandena ombord på fartyg, bl. a. de begränsade personalresurser som där står till förfogande, gör det nödvändigt att snabbt kunna ersätta sjöman, som drabbats av smittsam sjukdom eller skada eller sjukdom som drar ut på tiden. Det ansvar som åvilar befälhavaren för fartygets drift och för säkerheten för ombordvarande, fartyg och last, gör det nödvändigt, att befälhavaren utrustas med befogenhet att föra i land sjöman i dessa fall. Ibland kan en sådan åtgärd bli nödvändig att genomföra mot den sjukes vilja. Detta uppnås f. n. genom den möjlighet till omedelbart avsked som 32 § SjmL ger. Att avskeda den anställda i dessa situationer strider emellertid mot den tidigare redovisade grundprincipen för anställningen. I stället ges befälhavaren en ovillkorlig rätt att i motsvarande situationer skilja sjömannen från hans befattning ombord på fartyget. Rätten bör uteslutande tillkomma befälhavaren. Hans befogenhet får ej inskränkas genom avtal med arbetsgivaren eller genom instruktioner c. d. från denne.

Smittsam sjukdom förutsätts — liksom i gällande lag — medföra sådan fara för övriga ombordvarande, att krav inte ställs upp på att sjömannen i övrigt skall vara tjänsteoduglig för att befälhavarens rätt skall inträda. Samma kan förhållandet vara med vissa slag av mentala sjukdomstillstånd. Vid annan sjukdom och vid skada behålls kravet på att sjukdomen eller skadan skall förorsaka längre tids arbetsoduglighet. En nyhet är att havandeskap jämställs med sjukdom, om det utgör hinder för ombordanställd att utöva sin befattning.

Föreskrifter om rätt att begära samråd eller påkalla undersökning inom fartygsnämnden tas upp i 22 § andra stycket lagförslaget. Om rätt till fri resa med underhåll finns regler i 31 §. Bestämmelser om lön och sjukvårdskostnader medan sjömannen är arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada tas upp i 34, 35 och 38—40 §§.

18 § I 33 § SjmL ges befälhavaren rätt att avskeda sjöman som i vissa avseenden visat sig oduglig eller väsentligt åsidosatt sina förpliktelse i tjänsten eller begått vissa särskilt angivna brott.

I enlighet med kommitténs förslag förordar jag, att motsvarande missförhållande i en ny SjmL anges som grund för befälhavarens rätt att skilja sjömannen från hans befattning. I stadgandet bör uttryckligen anges att upprepat missbruk av annat berusningsmedel än alko-

holhaltiga drycker, t. ex. narkotika, ger befälhavaren rätt att skilja sjömannen från hans befattning.

Uppräkningen i punkterna 1—6 är i och för sig inte avsedd att vara uttömmande. En utvidgning av paragrafens tillämplighet till att avse t. ex. fall där sjömannen mönstras på mot direkt förbud anser jag emellertid inte möjlig, eftersom det i den situationen skulle återopas annan grund för skiljandet än vad som är avsikten i denna paragraf. Som har framhållits under remissbehandlingen bör institutet användas med stor försiktighet. Beslutet bör inte komma som en överraskning för sjömannen utan han bör tidigare ha varnats av förman ombord. Åtgärden skall vidare ha föregåtts av undersökning inom fartygsnämnden i de fall där sådan finns ombord. Bestämmelse härom finns intagen under 22 § i förslaget. Jämför också 23 §.

Rätt till fri resa för den som frånträder sin anställning av skäl som anges i denna paragraf kan endast uppkomma enligt 29 § i lagförslaget. Om inskränkning i rätt till sjuklön stadgas i 35 § andra stycket. Där- emot inskränks inte rätten till sjukvård enligt 38 och 39 §§.

19 § Sjöman som skils från befattning på fartyg är alltjämt anställd hos arbetsgivaren, om inte anställningsavtalet upphört efter uppsägning, avsked eller annan grund. Liksom kommittén anser jag lämpligt att denna grundregel, som är helt ny, kommer till uttryck i ny SjmL.

Eftersom avtalet med arbetsgivaren förutsätts bestå efter det att sjömannen skilts från fartyget, har arbetsgivaren kvar sina avtalsenliga förpliktelser, bl. a. för sjömannens uppehälle, så länge avtalet varar. Kommittén har föreslagit skyldighet för befälhavaren att underrätta arbetsgivaren när befälhavaren utnyttjar sin befogenhet enligt 17 eller 18 §. Eftersom ett sådant skiljande, särskilt om sjömannen är sjuk, under vissa omständigheter kan medföra speciella påfrestningar för den som på detta sätt tvingas lämna den plats, där han dittills haft såväl logi som kost, föreslås att befälhavaren, innan sjömannen lämnar befattningen ombord, skall övertyga sig om, att det är sörjt för dennes uppehälle i land. Om sjömannens rätt till sjukvård finns bestämmelser i 37 § lagförslaget. Slutligen föreslås obligatorisk underrättelse till närmaste svenske konsul, om sjuk eller skadad sjöman lämnas kvar i utlandet. I fall av skiljande från befattning enligt 18 § behöver konsulen enligt kommittéförslaget endast underrättas, om det är påkallat med hänsyn till sjömannens välfärd.

Jag förordar att kommitténs förslag följs med vissa under remissbehandlingen föreslagna ändringar. Således bör svensk utlandsmyndighet alltid underrättas när sjöman utomlands skils från befattningen ombord enligt 17 eller 18 § nya SjmL. Efter samråd med chefen för utrikesdepartementet förordar jag att i ny SjmL används uttrycket svensk

utlandsmyndighet. Härmed avses svensk beskickning eller svenskt konsulat men däremot inte svensk delagation hos mellanfolklig organisation eller svenskt informationskontor.

11.4 Fartygsnämnd

20 och 21 §§ Jag har tidigare (avsnitt 10.8) motiverat mitt ställningstagande angående kommittéförslaget att inrätta en nämnd ombord på fartyg. Jag har där också utvecklat skälen för den av mig förordade sammansättningen av nämnden.

22 § Bestämmelserna i första stycket har sin motsvarighet i föreskriften i 33 § andra stycket SjmL om att förhör skall hållas i disciplinnämnden innan befälhavaren avskedar sjöman jämlikt denna paragraf.

Jag föreslår i enlighet med kommitténs förslag att så snart fråga kommer upp om att förflytta en sjöman från hans befattning ombord på grund av förhållande som nämns i 18 § ny SjmL undersökning skall ske genom fartygsnämndens försorg, innan beslut fattas. Det har härvid ingen betydelse, om beslutet att skilja sjömannen från befattningen kommer att träffas av befälhavaren enligt 18 § eller av arbetsgivaren. Kravet på föregående undersökning inom nämnden gäller också, om arbetsgivaren eller den han befullmäktigat på samma grund vill säga upp anställningsavtalet att upphöra omedelbart eller med iakttagande av uppsägningstid. För att nämnden skall kunna medverka med undersökning i dessa fall gäller, att sjömannen är kvar i sin befattning på fartyget. Blir frågan om uppsägning av sjömannen aktuell först sedan han lämnat sin befattning ombord och t. ex. i land avvaktar arbete på nytt fartyg, saknas förutsättningar för fartygsnämnds medverkan enligt denna paragraf.

Andra stycket motsvarar 14 § SjmL om samråd.

Också i andra fall av uppsägning eller skiljande från befattningen ombord än dem som avses i första stycket kan sjömannen ha ett befogat intresse av att få konsultera fartygsnämnden eller få åtgärden närmare undersökt i nämnden. 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 upptagen i nämnden.

Begäran om samråd eller undersökning bör framställas i så god tid som möjligt för att åtgärden skall få verklig mening. Det är uppenbart att arbetsgivaren eller befälhavaren i så god tid som möjligt bör varsko sjömannen om sådana förändringar i hans anställningsvillkor som kan föranleda, att sjömannen själv vill påkalla samråd eller undersökning. Någon viss fixerad tid, inom vilken begäran skall göras, uppställs inte. Det ligger emellertid i sakens natur att begäran måste ske

innan sjömannen lämnar fartyget. Om sjömannen kommer alltför sent med sitt önskemål, kan följden bli att nämnden inte hinner kallas samman. I fall av tidsnöd kan fråga komma upp om nämnden då uppfyllt lagens krav. Det är tydligt att kravet på samråd och undersökning kan tillgodoses 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 se till att sjömannens begäran och skälet till att samråd eller undersökning inte kunnat komma till stånd antecknas i skeppsdagboken. Inte sällan kan dock en undersökning vara av betydelse, även om den sker i efterhand sedan sjömannen lämnat fartyget. I så fall skall den begärda utredningen äga rum och anteckning göras i skeppsdagboken om skälet till att undersökning skett först i efterhand.

Enligt gällande lag är rätten till samråd förbehållen arbetstagare, vars anställning varat sex månader. Principen, som är hämtad från Saltsjöbadsavtalet, grundar sig på den uppfattningen att samrådsinstitutet skall förbehållas arbetstagare, som har fastare anknytning till företaget och därför har särskilt anspråk på trygghet i anställningen. Jag förordar i överensstämmelse med kommittéförslaget att denna inskränkning slopas.

23 § Motsvarighet saknas i SjmL. Anledningen till att sjömannen inte inställt sig ombord vid tiden för fartygets avgång 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 snarast utreds av fartygsnämnden. I vissa fall kan sjömannen återförenas med fartyget genom rederiagents eller svensk utlandsmyndighets försorg. I andra fall är detta uteslutet. Undersökningen skall dock äga rum, oavsett om sjömannen kommer åter till fartyget eller ej.

24 § I samband med mina överväganden om slopande av disciplinär bestraffningsrätt ombord på fartyg har jag (avsnitt 10.6) antytt den roll som fartygsnämnden bör ha för behandlingen av disciplinära och liknande frågor.

Kommittéförslaget nämner dels fall när någon allvarligt försummat sig i tjänsten eller grovt brutit mot ordning och skick ombord, dels fall när brott, som hör under allmänt åtal, förövats eller när misstanke om sådant brott föreligger. När förhållande som nu sagts genom anmälan eller på annat sätt kommer till nämndens kännedom, har den att ta upp saken till undersökning.

Mera obetydliga avtalsförseelser finner jag naturligen endast böra

föranleda tillsägelse utanför ramen för ett formellt förfarande inför fartygsnämnden. Däremot delar jag den uppfattning som kommit till uttryck vid remissbehandlingen, att förseelser i tjänsten och överträdelser av vad skick och ordning ombord på ett fartyg bjuder bör utredas i nämnden även om gärningen inte kan betecknas som allvarlig eller grov.

Det är 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 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. sjölagen. Däremot kan nämndens utredning ej ersättas av annan utredning, som utländsk myndighet, t. ex. polismyndighet, kan komma att verkställa.

Nämnden bör ha samma sammansättning vid handläggning av dessa utredningsuppgifter som när det gäller samråd och undersökning i frågor om anställningsavtalet.

61 § första stycket SjmL om förhör inför disciplinnämnden ombord när allmänt brott begåtts gäller enligt 170 § sjölagen också när sådant brott förövats av passagerare. I lagförslaget motsvaras innehållet i 61 § första stycket SjmL av bestämmelsen i 24 §. Liksom kommittén förordar jag inte någon ändring i denna ordning. Följdändring bör göras i sjölagen.

25 § I denna bestämmelse, som är ny, ges fartygsnämnden en möjlighet att tilldela sjömannen erinran. En sådan åtgärd från nämndens sida kan ibland göra större intryck än enbart en tillsägelse från överordnad och därför vara bättre ägnad att hos den felande inskräpa det allvarliga i vad han låtit komma sig till last.

Enligt kommittéförslaget saknar erinran rättslig innebörd i den meningen, att nämnden ej har några befogenheter att ingripa med andra disciplinära medel i händelse erinran nonchaleras. Sjömannen föreslås inte heller få rätt att överklaga nämndens beslut om erinran. Under remissbehandlingen har framförts att sjömannen bör få överklaga ett sådant beslut på samma sätt som ett beslut enligt 65 § SjmL om varning f. n. kan överklagas till mönstringsförrättare eller domstol.

Jag delar inte den framförda uppfattningen. Fartygsnämndens beslut om erinran bör närmast ses som en reprimand i lindriga fall mot den som inte kunnat uppfylla arbetsavtalets krav eller som uppträtt störande ombord. Denna enkla åtgärd från nämndens sida bör inte uppfattas som en sådan disciplinär bestraffning vilken skall kunna överprövas av domstol. Anser nämnden att en mera ingripande åtgärd bör vidtas, skall det i 26 § första stycket anvisade tillvägagångssättet tillgripas. Jag tillstyrker därför kommittéförslaget.

26 § I 26 § första stycket ges föreskrifter om skyldighet för fartygsnämnden att när sjöman grovt misskött sig under anställningen ombord anmäla sjömannen till den i mönstringsförordningen angivna sjömansnämnden för prövning av om påmönstringsförbud eller varning skall meddelas honom. Det bör påpekas att fartygsnämndens prövning huruvida anmälan skall ske till sjömansnämnden inte utesluter att anmälan till sjömansnämnden kan göras av enskild person ombord.

Andra stycket motsvarar 24 § i kommittéförslaget. Liksom kommittén finner jag att fartygsnämnden skall ha rätt att vid bagatellförelser underlåta att göra anmälan för rättslig prövning. Nämnden kan sålunda vid t. ex. mycket lindriga fall av misshandel, egendomstillgrepp eller åverkan finna, att vad som förekommit i saken är av så bagatellartad beskaffenhet, att det inte påkallar ingripande av rättslig art. Det är emellertid uppenbart att nämnden bör utnyttja denna möjlighet restriktivt.

Slutligen föreskrivs i tredje stycket att det ankommer på befälhavaren att se till att de anmälningar eller underrättelser som skall göras blir översända till angivna myndigheter. Till anmälan eller underrättelsen bör befälhavaren foga det utredningsmaterial som fartygsnämnden förfogar över.

27 § Paragrafen motsvarar 64 § fjärde—sjätte styckena SjmL. Den handläggningsordning som föreslås gälla för fartygsnämnden när nämnden företar undersökning enligt 22—24 §§ ny SjmL överensstämmer i huvudsak med vad som hittills gällt för disciplinnämnden.

Vid samråd kan förfarandet vara enklare och mera formlöst än när nämnden företar undersökning. Protokoll behöver inte föras. Det är tillräckligt att anteckning om att samråd skett görs i skeppsdagboken.

Av vikt är att ledamot av fartygsnämnden vinnlägger sig om opartiskhet och omsorg vid behandling av förekommande ärenden. Ledamots skyldighet i detta avseende är straffbelagd i SjmL och jag förslår en liknande bestämmelse i 64 § ny SjmL.

28 § Under remissförfarandet har riksåklagaren betonat vikten av att den utredning som fartygsnämnden företar utförs med största noggrannhet. Möjligheterna för åklagaren att komplettera utredningen är nämligen i praktiken mycket begränsade och varje komplettering föranleder i regel att handläggningen fördröjs avsevärt. Hittillsvarande erfarenheter visar enligt riksåklagaren att goda utredningar kan presteras men att kvaliteten hos utredningarna växlar i hög grad. Riksåklagaren finner det därför önskvärt att råd och anvisningar utarbetas till ledning för nämnderna. Också blanketter med lämplig ledtext kan

vara ett gott hjälpmedel vid utredningarnas bedrivande. Riksåklagaren är beredd att lämna den medverkan som kan önskas.

I denna paragraf föreslås att sjöfartsverket efter samråd med riksåklagaren får meddela ytterligare föreskrifter om fartygsnämnden.

11.5 Fri resa

29 § Jag har tidigare (avsnitt 10.9) redovisat mina överväganden i fråga om sjömans rätt till fri hemresa efter viss kvalifikationstid. Jag hänvisar till den redogörelsen.

30 § Bestämmelsen föreskriver att framställning om fri resa enligt 29 § skall ske skriftligen i samband med att sjömannen begär semester eller annan ledighet eller säger upp sitt anställningsavtal.

31 § Paragrafen motsvarar 28 § SjmL.

Lagförslaget hänför sig till de sjukdoms- och därmed jämförliga förhållanden som anges i 17 § nya SjmL. Skils sjömannen endast från befattningen på fartyget på grund av sådant förhållande, blir denna paragraf inte aktuell, eftersom redarens förpliktelser enligt avtalet består gentemot sjömannen i enlighet med 19 § andra stycket. Vid tillämpning av första stycket andra punkten är det inte 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. Detta överensstämmer i sak med vad som gäller f. n.

I överensstämmelse med kommittéförslaget förordar jag 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; sistnämnda inskränkning gäller inte om sjukdomen är könssjukdom. Vid fall av havandeskap skall fri hemresa kunna vägras endast om kvinnan förtigit sitt tillstånd, när hon ingick anställningsavtalet. I fråga om skälen för dessa inskränkningar hänvisar jag till vad kommittén uttalat i sitt betänkande (s. 137).

32 § Kommittén ansluter i sitt förslag till nuvarande ordning. Enligt förslaget kan således förmånen av fri resa med underhåll inte utgå i de fall avtalet upphör enligt 10 § (35 § SjmL) på grund av att sjömannen får anställning av högre grad på annat fartyg eller därmed jämställt förhållande eller enligt 11 § (36 § SjmL) på grund av fara för krigshandlingar eller allmänfarlig sjukdom. Den fria reseförmånen skall enligt förslaget finnas kvar i de fall avtalet upphör enligt 12 eller 13 §, dvs. när sjöman antagits för bestämd resa och denna ändras väsent-

ligt (37 § SjmL) eller när fartyget ej är sjövärdigt för resa i avsedd fart m. m. (38 § SjmL).

Under remissbehandlingen har framförts krav på utökning av rese-rätten till de situationer som anges i 10 och 11 §§ kommittéförslaget.

För egen del anser jag inte att sjömannen bör ha rätt till fri hemresa i de fall som avses i 8 § (10 § kommittéförslaget). Däremot finner jag det skäligt att den reseförmån som förevarande paragraf innehåller också skall omfatta fall när sjömannen frånträder sin anställning på grund av de förhållanden som sägs i 9 § (11 § kommittéförslaget), dvs. vid krigsfara eller allmänfarlig sjukdom.

Förmånen bör avse fri resa med underhåll till närmaste ort, där avtalet skulle ha upphört efter uppsägning från redarens sida.

33 § Paragrafen motsvarar 26 § andra stycket SjmL. Vid lagförslagets utformning har hänsyn tagits till det förhållande som länge rått i praktiken, nämligen att redaren eller hans agent i första hand sköter om de anställdas resor. Endast i undantagsfall träder utlandsmyndigheten till. Under remissbehandlingen har framförts förslag om föreskrift att resorna skulle ordnas av redaren i samverkan med konsul. Någon sådan föreskrift finner jag emellertid inte påkallad. Det är naturligt, att sådan samverkan sker i de fall anledning föreligger.

Jag biträder kommittéförslaget att slopa skyldigheten dels för redaren att på begäran ställa säkerhet, om resan ordnas av konsul, och dels för sjömannen att anta tjänst under hemresan.

Kommittén har föreslagit en föreskrift om att sjömannen skall rätta sig efter de anordningar för resan som arbetsgivaren eller konsuln föreskriver. Här avses t. ex. föreskrifter om färdväg, färd sätt och tidpunkt för resan. I arbetsgivarens skyldighet att svara för och ordna resan ligger att resan i enlighet med den praxis som utvecklats sig skall ske på det sätt som är rimligt med hänsyn både till arbetstagarens intresse och de kostnader som uppkommer för arbetsgivaren. Att sjömannen är skyldig att godta de villkor som ställs upp för sådan fri resa är självklart. Det synes inte vara riktigt att föreskriva en skyldighet att godta anordningar härutöver. Med hänsyn härtill kan jag inte förorda den av kommittén föreslagna bestämmelsen.

11.6 Lön och vård till följd av sjukdom eller skada, m. m.

34 § Paragrafen motsvarar 4 § och 18 § andra stycket andra punkten SjmL.

Som jag tidigare (avsnitt 5.2.1 och 10.4) anfört bör reglerna om sjuklön liksom övriga stadganden om sjömannens rättigheter vid sjukdom eller skada finnas i den nya SjmL.

I första stycket av förevarande paragraf föreskrivs att sjömannen har rätt till lön under tid när han är sjuk eller skadad ombord. Denna rätt gäller också enligt nuvarande SjmL men framgår endast indirekt av bestämmelserna om lön i 18 § första stycket och andra stycket första punkten SjmL. Eftersom reglerna om sedvanlig lön föreslås slojade i lagen, finner jag det nödvändigt att föra in en särskild sjuklöneföreskrift.

Sjuklön enligt andra stycket till den som lämnat sin befattning ombord utgår oavsett om sjömannen i samband därmed har frånträtt anställningen eller står kvar i arbetsgivarens tjänst.

Den tid under vilken sjuklönen längst skall utgå är i lagförslaget i princip densamma som i SjmL men anges av praktiska skäl i dagar. Ett under remissbehandlingen framfört yrkande om förlängd tid kan jag inte biträda. Förmånen är avsedd som ett socialt grundskydd. Det får ankomma på kollektivavtalsparterna att träffa avtal om utvidgade förmåner.

Sjömannens rätt till sjuklön är oberoende av om sjukdomen eller skadan givit sig tillkänna innan han lämnade befattningen ombord. Avgörande är att sjömannen hade sjukdomen eller skadan vid det tillfälle då han lämnade sin befattning. Det kan exempelvis vara fråga om en till synes obetydlig skada, som efter någon tid förvärras så att arbetsförmåga uppstår eller om en sjukdom med viss inkubationstid.

I lagförslaget utsträcks sjuklöneförmånen till att gälla också den som på grund av sjukdom eller skada blir arbetsförmögen under väntetid. Den tid under vilken lönen i sådant fall skall utgå räknas från dagen efter den då sjömannen blev arbetsförmögen.

35 § Paragrafen motsvarar bestämmelser i 18 § andra och tredje styckena samt 33 § tredje stycket SjmL.

Kommittéförslaget behåller de inskränkningar i rätten till sjuklön som nuvarande SjmL innehåller. En remissinstans har anmärkt att sjuklön borde utgå också när sjömannens anställningsavtal sagts upp på grund av oduglighet eller disciplinärt uppträdande (jfr 18 §). Som motivering härför anförs att sjuklönereglerna är att anse som ett socialt grundskydd, som gör sig lika starkt gällande i sådana fall.

Som framgår av 29 § föreslår jag att rätten till fri hemresa efter viss kvalifikationstid inte skall påverkas av uppsägningsgrunden. Jag avser också föreslå att reglerna om sjukvård på arbetsgivarens bekostnad enligt 38 och 39 §§ skall gälla även den som blivit uppsagd av förhållande som avses i 18 § lagförslaget. Jag finner dessa regler utgöra ett tillräckligt grundskydd och biträder därför kommittéförslaget.

36 § Paragrafen motsvarar 27 § första stycket SjmL. Någon saklig ändring föreslås inte.

37 § Paragrafen motsvarar 27 § andra stycket SjmL.

Liksom enligt nuvarande SjmL bör befälhavaren svara för att sjuk eller skadad sjöman på fartyget får behövlig vård. Ett motsvarande ansvar för arbetsgivaren bör emellertid finnas också under väntetid.

I anslutning till detta vill jag framhålla att bestämmelserna i nuvarande SjmL om samarbete med konsul i praktiken betyder att befälhavaren genom att överlämna sjömannen i konsuls vård eller underrätta denne kan avlasta sitt ansvar enligt 27 § andra stycket. I och med att föreskriften om överlämnande eller underrättelse slopas, utsträcks befälhavarens eller arbetsgivarens vårdansvar i motsvarande mån. Någon utvidgning av arbetsgivarens regressrätt gentemot statsverket (jfr 31 § andra stycket SjmL och 44 § lagförslaget) bör inte ske. I likhet med kommittén finner jag inget behov av att i ny SjmL ha bestämmelse om skyldighet att omhänderta sjuk eller skadad sjömans tillhörigheter (jfr 27 § tredje stycket SjmL). Denna skyldighet torde utan vidare följa av arbetsavtalet och bör uppfattas som en självklarhet.

Motsvarighet till nuvarande bestämmelse (27 § fjärde stycket SjmL) om befälhavarens skyldighet att på begäran underrätta sjuk eller skadad sjömans närmaste anhöriga har tagits in i kollektivavtalen och kan utgå ur lagen.

Enligt 27 § sista stycket SjmL skall befälhavaren överlämna i utlandet kvarlämnad sjuk eller skadad sjöman åt konsuls försorg. Föreskrift om utlandsmyndighets allmänna skyldighet att lämna ekonomiskt bistånd åt svenska medborgare finns i 35 § instruktionen (1967: 83) för utrikesrepresentationen. Närmare bestämmelser om konsuls medverkan i dessa situationer när det gäller ombordanställda finns i 53 § förordningen (1928: 49, ändrad senast 1967: 291) angående beskickningar och konsulat samt i 53 § allmän instruktion den 15 februari 1928 för beskickningar och konsulat. 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 lämnas kvar för vård i utlandet.

Frågor om utlandsmyndighets medverkan i fall när sjuk eller skadad sjöman lämnas kvar utomlands torde i fortsättningen helt kunna regleras i administrativ väg. Anledning saknas att i ny SjmL ta upp bestämmelser som motsvarar 27 § fjärde stycket SjmL.

38 § Paragrafen motsvarar 28 § första och andra styckena SjmL.

I fråga om kostnad för sjukvård som utges av redare för svenskt fartyg har denne regressrätt mot försäkringskassa enligt 2 kap. 7 § sista stycket lagen om allmän försäkring. Samma är förhållandet med sådan utgift som redare haft för sjömans sjukvård utom riket och som omfattas av bestämmelserna i kungörelsen (1962: 388) om er-

sättning för sjukvård utom riket enligt lagen om allmän försäkring. Kungörelsen gäller utgifter för sjukvård utom riket i fråga om den som omfattas av lagen om allmän försäkring. Ersättning kan utgå för läkarvård och sjukhusvård men inte för sjukresor utom riket.

Ytterligare bestämmelser om bistånd åt sjöfolk ges i förutnämnda förordning angående beskickningar och konsulat (se under 27 §).

Bestämmelser om sjukvård förekommer f. n. inte i kollektivavtalen.

I överensstämmelse med vad som i sak gäller f. n. föreslås, att kostnaden för all erforderlig sjukvård bestrids av arbetsgivaren så länge sjömannen har befattning ombord på fartyget. Lämnar sjömannen befattningen och är han därvid sjuk eller skadad, föreslås han också under begränsad tid därefter få fri sjukvård på arbetsgivarens bekostnad. Detta bör gälla oavsett om sjömannen stannar kvar i anställningen eller ej. Upphör anställningsavtalet i samband med att sjömannen lämnar sin befattning ombord, har grunden för avtalets upphörande ingen betydelse för rätten till fri sjukvård. Förmånen skall sålunda utgå även i det fall att sjömannens avtal sagts upp på grund av förhållande som sägs i 18 §. Förmånen utgår så länge behov föreligger, dock ej utöver 42 dagar vid vård i det land där han är bosatt eller 84 dagar, om han vårdas i annat land. Dessa tider motsvarar de i SjmL angivna perioderna om sex resp. tolv veckor. Nuvarande bestämmelse har i praxis tolkats så att sjöman, som hemsänds från utlandet för fortsatt vård i hemlandet, vid hemkomsten kan komma i åtnjutande av vård på arbetsgivarens bekostnad under den tid som återstår av stadgade tolv veckor, dock ej utöver sex veckor från hemkomsten. Den nya bestämmelsen bör tillämpas på motsvarande sätt.

Vad nu sagts bör i enlighet med kommittéförslaget också gälla om sjömannen drabbas av sjukdomen eller skadan under väntetid. Detta innefattar en utvidgning av förmånen jämfört med gällande ordning.

39 § Paragrafen saknar motsvarighet i SjmL. Enligt denna 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 crbjudas den vård han behöver beroende på långa väntetider för sjukhusvård och läkarbehandling. 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 arbetsgivaren eller den anställde råder över föreslås i enlighet med kommittéförslaget, att arbetsgivarens kostnadsansvar för sjukvård under de i 38 § nämnda tidsperioderna utsträcks i tiden. Hans skyldighet föreslås upphöra, om vården inte åt-

njuts 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. De flesta vårdfall förutsätts kunna behandlas inom denna tid. 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 i sista stycket att tiden, under vilken arbetsgivarens kostnadsansvar för sjukhusvård och därmed sammanhängande utgifter kan tas i anspråk, 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 har kunnat åtnjuta vården tidigare. Som exempel härpå kan nämnas platsbrist vid sjukhus eller väntetid hos specialläkare vid sjukhus.

Den i 38 § angivna tiden för fri vård — 42 dagar resp. 84 dagar — skall falla inom de i denna paragraf angivna tidrymderna, sex månader eller ett år. Påbörjas vården så sent att viss del faller utanför sexmånaders- eller ettårsgränsen, bortfaller arbetsgivarens ansvar för den delen.

40 § Paragrafen motsvarar 28 § tredje stycket SjmL och överensstämmer med nuvarande ordning.

41 § Paragrafen motsvarar 28 § fjärde stycket SjmL.

Arbetsgivarens ansvar för vård av sjöman när denne lämnar befattning på fartyg och har venerisk sjukdom följer av 38 § andra stycket. Är sjukdomen i smittsamt skede, bör arbetsgivarens kostnader i likhet med vad som gäller enligt SjmL ersättas av statsverket. Detta får ses mot bakgrund av smittskyddslagens (1968: 231, ändrad senast 1972: 667) bestämmelser om kostnadsfri behandling av veneriska sjukdomar för den som vistas i Sverige.

Den enligt 41 § ersättningsgilla vården omfattar liksom enligt SjmL sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel. Det är utan betydelse om sjömannen, sedan han lämnat befattningen på fartyget, är kvar i redarens tjänst eller har frånträtt anställningen.

I detta sammanhang erinras om den i Bryssel den 1 december 1924 undertecknade och av Sverige ratificerade överenskommelsen rörande vissa lättnader för sjömän, tillhörande handelsflottan, vid behandling för könssjukdom. I hamnar i de länder som godkänt överenskommelsen skall finnas läkarmottagning, där fartygspersonal får kostnadsfri behandling för venerisk sjukdom. Enligt kungörelsen (1968: 235) med särskilda bestämmelser för beredande av vård åt sjömän vid venerisk sjukdom svarar befälhavaren för att fartygspersonalen känner till de

meddelanden om läkarmottagning som enligt överenskommelsen skall finnas på fartyget. Saknas sådant meddelande skall befälhavaren skyndsamt inhämta upplysningar om läkarmottagning och delge personalen dessa.

42 § Paragrafen motsvarar 29 § SjmL.

Lagförslaget behåller i huvudsak gällande regler. Befälhavaren bör sörja för att den avlidne sjömannens anhöriga underrättas, att begravning eller hemsändning av urna innehållande askan vid eldbegängelse sker och att kvarlåtenskapen ombord på fartyget omhändertaras. Detta gäller vid dödsfall, som inträffar när sjömannen innehar befattning på fartyg. Avlider sjömannen under väntetid föreslås också, vilket är en nyhet, att arbetsgivaren skall se till att dessa åligganden blir utförda.

Befälhavaren ser till att kvarlämnad egendom och förteckning över tillhörigheterna snarast möjligt kommer dödsboförvaltningen tillhanda. Självfallet kan det i det enskilda fallet visa sig lämpligt att på sätt som är föreskrivet i gällande SjmL överlämna egendomen till svensk utlandsmyndighet för omhändertagande och hemtransport. Särskild föreskrift härom synes dock inte erforderlig. Har egendomen måst avyttras, bör redovisningen av försäljningssumman ske direkt till dödsboet.

43 § Paragrafen motsvarar 30 § SjmL.

Enligt förslaget skall arbetsgivaren också i fortsättningen vidkännas kostnader som föranleds av sjömans begravning eller eldbegängelse, om dödsfallet inträffar antingen under tid när sjömannen har befattning på fartyg, under väntetid eller medan sjömannen vårdas på arbetsgivarens bekostnad enligt 38 och 39 §§. I det sistnämnda fallet har det ingen betydelse för betalningsskyldigheten, om sjömannen hade kvar anställningen vid dödsfallet eller ej. Avgörande är att sjömannen avlidit vid en tidpunkt när han erhåller vård som bekostas av arbetsgivaren. I förhållande till nuvarande regel är att uppmärksamma, att vårdperioden om högst 42 resp. 84 dagar kan komma att förskjutas inom en ettårsram enligt 39 § lagförslaget. Om dödsfall inträffar i tiden mellan en tjänstgöringstid ombord eller en vänteperiod samt en vårdperiod och dödsfallet inte föregåtts av vård, för vilken arbetsgivaren står kostnaden, bär han inte heller något ansvar för begravningskostnader.

44 § 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 enligt 28 eller 30 § SjmL. Här avses utgifter, som är betingade av föreskrifterna i 27 och 29 §§ SjmL om befälhavarens skyldighet att sörja för sjukvård och begravning. Det kan t. ex. röra sig om utgifter för vård av självförvårdad sjukdom.

Redaren kan dock inte regressvis vända sig mot staten för kostnader, som går utöver de tidsgränser som 28 och 30 §§ SjmL anger. Har han med hänsyn till främmande immigrationslagstiftning tvingats utge t. ex. vårdkostnad för längre tid än i 28 § SjmL stadgade tolv veckor, ikläder sig staten inget betalningsansvar för den överskjutande tiden (se NJA 1949 s. 330). En förutsättning för denna regressrätt är att befälhavaren inte kunnat få bistånd av svensk konsul med åtgärden.

Befälhavarens-arbetsgivarens skyldighet att bereda sjuk eller skadad sjöman behövlig vård är ovillkorlig också enligt 37 § lagförslaget. Som jag anført i anslutning till sistnämnda paragraf har också gjorts en viss utvidgning i befälhavarens-arbetsgivarens vårdansvar. Lagförslaget behåller arbetsgivarens regressrätt gentemot staten. Däremot bör, som jag också anført under 37 §, någon utvidgning av regressrätten på motsvarande sätt som av vårdansvaret inte ske. Detta framgår av andra punkten i 44 § lagförslaget.

Enligt 31 § andra stycket SjmL har arbetsgivaren motsvarande regressrätt för begravningskostnad som för sjukvårdskostnad. Eftersom arbetsgivarens ansvar för begravningskostnad enligt lagförslaget är vidsträcktare än hans skyldighet att ombesörja begravning, kan dock regressrätten aldrig aktualiseras. Regressrätt för begravningskostnad är därför utesluten ur lagförslaget.

Regressrätten föreslås utvidgad att omfatta också utgift som gjorts för här i riket bosatt utländsk sjöman.

11.7 Fartygsarbete

45 § Paragrafen motsvarar 10 § SjmL och ger föreskrifter om minimiålder för arbetstagare som skall användas i fartygsarbete.

Vid tiden för SjmL:s tillkomst var den grundläggande skolutbildningen regelmässigt avslutad när barnet uppnått 15 års ålder. Enligt gällande skollag (1962: 319, ändrad senast 1971: 630) upphör skolplikten, om den inte fullgjorts dessförinnan, med utgången av vårterminen det kalenderår, när barnet fyller 16 år.

Kommittén har föreslagit att minimiåldern för yngling att användas i fartygsarbete anpassas till den förlängda obligatoriska skolgången.

Jag biträder kommitténs av remissinstanserna förordade förslag till generella minimiåldersregler.

Under remissbehandlingen har *Sveriges redareförening* anført att kravet på 18 års ålder för eldare hindrar rekrytering av personal. Yngling kan nämligen efter avslutad skolgång genomgå nödvändig utbildning och praktisk tjänstgöring för innehav av sådan befattning ombord, innan han fyller 18 år. Enligt föreningens uppfattning är det olyckligt, om han då på grund av åldersregeln hindras från att ta anställning till sjöss som eldare.

Svenska sjöfolksförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening har motsatt sig att minimiåldersgränsen för eldare sänks. *Arbetskyddsstyrelsen* finner att skäl till undantag kan föreligga, om den minderårige har genomgått lämplig utbildning för arbetet. Sjöfartsverket har utfärdat föreskrifter om utbildning och praktisk tjänstgöring för innehav av tjänst som eldare på fartyg.

För egen del vill jag stryka under att eldartjänst på fartyg medför ett betydande säkerhetsansvar varför åldersgränsen generellt bör fastställas vid 18 år. Den som fått nödvändig utbildning för sådan tjänstgöring kan emellertid vara skickad att anförtros detta ansvar även om han inte uppnått denna ålder. Jag föreslår därför att bestämmelsen kompletteras med föreskrift att yngling, som uppfyller de i paragrafens första stycke föreskrivna villkoren, kan få användas i fartygsarbete som eldare, innan han fyllt 18 år, om sjöfartsverket medger det.

46 § Stadgandet i 55 § SjmL 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 se till att de ombordanställda 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. Jag biträder kommitténs förslag att de föreskrifter för skeppsarbetets anordnande som nuvarande lag innehåller i 55 § förs över till ny lag.

47 § Paragrafen motsvarar 50 § första stycket och 71 § andra stycket SjmL.

Den lydnaplikt som f. n. gäller enligt 50 § första stycket SjmL är inte underkastad några uttryckliga inskränkningar. Arbetstagaren är skyldig utföra de åligganden som föreskrivs i anställningsavtalet.

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.

Kommittén har övervägt att slopa nuvarande uttryckliga lagregel om lydnaplikt. Den framhåller emellertid bl. a. att lydnaplikten ombord på fartyg har en delvis annan innebörd än den man lägger in i lydnapförhållandet vid anställningsavtal till lands. Detta hänger

samman med de särskilda krav som måste uppställas från säkerhets-synpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande eller last skall utsättas för fara krävs, att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjö-tjänsten förutsätter också — i motsats till vad som vanligtvis är regeln inom det övriga arbetslivet — att arbetstagaren, när säkerheten ombord kräver särskilda 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 befattningsha-vare måste kunna beordras till en riskfylld arbetsuppgift för att före-bygga allvarligare fara. Med hänsyn härtill anser kommittén princi-piella och praktiska skäl tala för att lydnadsplikten får stöd i en ut-trycklig lagregel av innehåll att sjöman skall efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

På de grunder som nu anförts biträder jag kommitténs av remiss-instanserna tillstyrkta förslag.

48 § Paragrafen saknar motsvarighet i SjmL.

Jag har tidigare (avsnitt 10.7) redogjort för nuvarande rättsläge och de överväganden som ligger till grund för 48 § lagförslaget.

I enlighet med kommitténs förslag föreslås att sjöman i befattning ombord ej är skyldig utföra arbete, som är föremål för stridsåtgärd. Kommittéförslaget innebär att neutralitetsrätt föreligger endast under villkor att den ifrågavarande stridsåtgärden är lovlig, varmed torde förstås lovlig enligt lag och avtal. Under remissbehandlingen har fram-hållits att denna begränsning inte bör gälla vid fall av lockout. Jag biträder denna uppfattning.

En regel om rätt att vägra utföra arbete kan av hänsyn till sjö-säkerheten inte ges obegränsad tillämpning. Det är självklart att strejk ombord inte får bryta ut medan fartyget befinner sig till sjöss. Detta bör också gälla sådan personal, t. ex. intendenturbiträden, som har befattning på fartyget men vars arbetsuppgifter i vanlig mening kan sägas sakna betydelse för säkerheten ombord. Nedläggs arbetet inom sådana servicefunktioner kan det menligt inverka på rutinerna om-bord och bör därför inte få förekomma så länge fartyget inte är i hamn. I enlighet med kommittéförslaget föreslås därför att stridsåtgärd får vidtas endast när fartyget uppehåller sig i hamn. För att utesluta tillfälliga hamnanlöp utomlands, som för bunkring, mindre reparation o. d., bör regeln uttryckligen gälla — förutom svensk hamn — endast utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn.

Under väntetid gäller vanliga regler för arbetskonflikt.

Bestämmelsen bör avse samtliga sjömän och omfatta både det fallet att konflikt brutit ut inom det fack sjömannen tillhör och det att kon-flikten avser andra arbetstagare, i förhållande till vilka sjömannen vill

stå neutral. Han skall sålunda — med vissa begränsningar — inte vara skyldig att överta konfliktdrabbat arbete, som normalt utförs av annan arbetstagarkategori. Häri ryms såväl sådant arbete som utförs av andra kategorier ombord som sådant som utförs av landbaserade arbetstagare.

Den reglering som föreslås i första stycket utesluter ej att parterna på arbetsmarknaden kommer överens om längre gående fredsplikt.

I praxis har som tidigare sagts konflikt i regel brutit anställningsförhållandet. Lagförslaget torde i detta avseende principiellt likställa sjömännens med övriga arbetstagargrupper. Lämna sjömannen sin befattning på fartyget för att delta i strejk, bör han dock avmönstras.

Med skyddsarbete skall jämnställas 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. sjölagen eller sjösäkerhetslagen 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.

49 § Paragrafen motsvarar 51 § andra stycket 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. Föreskrift om rätt för sjömannen att under fritid gå i land synes med denna utgångspunkt inte vara nödvändig. Däremot är motiverat att enligt kommitténs förslag föreskriva en viss inskränkning i denna fritid, om det är påkallat med hänsyn till fartygets, de ombordvarandes eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhållning. Sjömannen skall i sådant fall stanna ombord under fritid. Bestämmelsen hindrar ej att en sjöman — enligt träffat kollektivavtal — under hamnuppehåll beordras till arbete på fartyget eller till att stå till föfogande ombord (s. k. stand-by).

Med denna regel blir nuvarande straffbestämmelse för befälhavare, som utan laga skäl vägrar sjöman att gå i land under fritid, obehövlig.

50 § Paragrafen motsvarar 53 § SjmL.

Lagförslaget behåller med redaktionella ändringar i huvudsak de nu-

varande reglerna utom särregeln för sjöman som rymt. En särskild preskriptionstid för dessa fall synes inte längre motiverad.

Nuvarande SjmL innebär — bortsett från det fall sjöman rymt — skyldighet för arbetsgivaren att, i den mån redovisning inte kan ske till sjömannen, hålla försäljningssumman för kvarlämnad egendom avskild för dennes räkning intill dess reglerna om tioårig preskription inträder. Detsamma kommer givetvis att gälla också enligt lagförslaget.

51 § Paragrafen motsvarar 54 § SjmL, som rör besättningsmedlems rätt att föra med sig ombord förnödenheter för personligt bruk och handelsvaror, och 68 § tredje stycket sjölagen, som ger motsvarande regel för befälhavaren i fråga om handelsvaror.

I 54 § SjmL ges befälhavaren också en rätt att låta undersöka besättningens utrymmen, om det finns anledning anta att gods medtagits olovligen.

Sjömans rätt att ombord föra med sig personliga förnödenheter behöver numera enligt min uppfattning 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 också i fortsättningen föreskriva att sjömannen inte får ta med något ombord som kan utsätta fartyg, ombordvarande eller last för äventyr eller vålla oordning. En sådan bestämmelse upptas i första stycket och omfattar såväl befälhavaren som övriga sjömän. Regeln i 68 § tredje stycket sjölagen bör samtidigt upphävas.

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 övriga sjömäns handelsvaror.

Skyldighet att erlagga frakt eller ersätta uppkommen skada för det fall gods tagits med i strid mot föreskrifterna i första stycket bör behållas.

Den undersökningsrätt som nuvarande SjmL ger befälhavaren bör ses i sammanhang med stadgandet i 7 § lagen (1960: 418, ändrad senast 1972: 194) om straff för varusmuggling. Enligt detta lagrum 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 anförtrots annan person av befälsgrad, gäller ansvarsskyldigheten denne. I enlighet med kommitténs förslag förordar jag att gällande regel överförs till ny lag med en mindre redaktionell ändring.

Bestämmelserna i 54 § SjmL är enligt 170 § sjölagen tillämpliga också på passagerare. Förslaget innebär inte någon ändring av gällande ordning. Bestämmelsen i sjölagen bör ändras så, att hänvisning sker till 51 § i lagförslaget.

11.8 Tvångsmedel

53 § I 24 kap. 2 och 3 §§ brottsbalken stadgas rätt för vissa befattningshavare att bruka våld för att genomföra en tjänsteåtgärd om de under tjänsteutövning möts eller angrips med våld eller hot om våld. Reglerna är inte tillämpliga på befälhavare ombord på handelsfartyg.

Den isolering, som präglar livet ombord på fartyget, särskilt när det seglar på utländska hamnar, innebär bl. a., att fartyget långa tider är avskuret från den allmänna polisiära samhällsmakten. Vanligen ger detta inte upphov till några problem. I lagstiftningen kan dock inte undvaras bestämmelser för sådana särskilda tillfällen, när ordningen ombord inte kan upprätthållas med vanliga medel. Gällande SjmL innehåller sådan reglering och kommittén har ansett det vara ofrånkomligt att behålla bestämmelser, som ger befälhavaren rätt att i yttersta fall använda tvång för att upprätthålla ordningen ombord.

Jag biträder denna uppfattning. Reglerna bör utformas i nära överensstämmelse med den nämnda föreskriften i 24 kap. 2 § brottsbalken. Reglerna i 24 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken om straffrihet för den som befinner sig i en nödvärnssituation eller som handlar i nöd kan tjäna till ledning för när tvång får tillgripas. Graden av våld måste anpassas efter situationen. För att komma till rätta med en myterisituation eller ett fall där fartygets säkerhet står på spel kan behövas kraftigare våld än när det gäller att återföra en enstaka sjöman till ordningen.

Den som för tillfället tjänstgör i befälhavarens ställe äger samma rätt som befälhavaren.

Används större våld än som är försvarligt med hänsyn till omständigheterna, kan straff ådömas enligt tillämpligt lagrum i brottsbalken. Straffansvar kan också inträda enligt 66 § lagförslaget, som handlar om missbruk av befogenheten att bruka våld. Omständigheterna kan emellertid ofta vara sådana, att det förelegat svårigheter att överblicka situationen. För sådana fall bör finnas möjlighet att efterge eller sätta ned straffet. Jag förordar därför kommitténs förslag att i andra stycket ta in en bestämmelse, som ger samma möjlighet till ansvarsfrihet eller strafflindring som 24 kap. 5 § brottsbalken.

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 nämnts i 24 kap. 1 och 4 §§ brottsbalken.

54 § Paragrafen motsvarar 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 förvar ombord. Efter påpekande från en remissinstans föreslås, att lagrummet får så-

dan avfattning att det också täcker fall när brottet begåtts i svensk hamn men upptäcks först senare.

Befälhavare som missbrukar sin rätt att ta någon i förvar kan bestraffas enligt 66 § lagförslaget.

Nuvarande regel är enligt 170 § sjölagen också tillämplig på passagerare. Förslaget innebär ingen ändring. Hänvisningen i 170 § sjölagen bör ändras till att avse 54 § lagförslaget.

11.9 Särskilda bestämmelser

55 § Paragrafen motsvarar 19 § tredje stycket SjmL. I enlighet med lagförslagets principiella uppbyggnad omfattar bestämmelsen inte bara lönedel som uppburits enligt anställningsavtal med redaren utan också enligt avtal med annan arbetsgivare ombord. Rätten föreligger också i fråga om medel, som förvärvats genom sjömansarbete på utländskt fartyg. Förmånen avser samtliga sjömän utan inskränkning i fråga om nationalitet. Bestämmelsen medger endast att lönedel sänds till Sverige.

Jag avser att senare underställa Kungl. Maj:t förslag att ersätta kungörelsen (1965: 493) om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans penningmedel från utlandet till Sverige med nya bestämmelser som ansluter till lagförslaget.

56 § Paragrafen motsvarar 20 § SjmL som reglerar systemet med dragsedlar, dvs. månatlig utbetalning av viss del av lönen till bestämd person här i landet eller till konto i svensk bank för sjömannens räkning.

Kommittén konstaterar att systemet med dragsedlar har visat sig vara av stor praktisk betydelse för sjömannen och föreslår att det behålls. Kommittén finner vidare att nuvarande begränsning av antalet samtidigt löpande dragsedlar till tre kan medföra olägenheter för sjömannen. I vissa fall kan finnas ett fullt legitimt behov av att få utbetalning efter flera än tre dragsedlar och farhågor som uttryckts vid tidigare lagrevision för en alltför stor arbetsbelastning för arbetsgivaren, om antalet skulle öka, förefaller ogrundade. Nuvarande begränsning föreslås därför slopad.

Jag biträder kommittéförslaget. Skulle behov uppkomma att reglera antalet dragsedlar torde denna fråga kunna lösas förhandlingsvägen.

Kommittén föreslår att den särskilda förmånsställning i kvittningshänseende som dragsedelsbelopp har enligt nuvarande stadgande behålls. Stadgandet har länge inneburit en avvikelse från vad som i allmänhet gällt för lönefordringar, som varit underkastade de kvittningsregler som gällt för fordringar i allmänhet. Denna fråga regleras nu-

mera genom lagen (1970: 215) om arbetsgivares kvittningsrätt, som trätt i kraft den 1 juli 1970. Där görs inget undantag för sjömanslön. Genom kommittéförslaget skulle dragsedelsbeloppet 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 enligt lag eller annan författning är skyldig att göra, t. ex. för skatteskuld, böter, vissa underhållsbidrag eller till kvittning av arbetsgivarens motfordran i de fall detta är medgivet enligt nyssnämnda lag om arbetsgivares kvittningsrätt.

Jag biträder kommittéförslaget också i denna del.

57 § Lagförslaget innehåller inte någon motsvarighet till befälhavarens skyldighet enligt 31 § första stycket SjmL att överlämna sjuk eller skadad sjöman, som kvarlämnats i utlandet, åt konsuls försorg. I praktiken har man i stor utsträckning gått ifrån denna lagstadgade ordning. Frågor om vård av sjuka eller skadade sjömän handläggs numera genom rederikontoren och ingår som ett normalt led i rederirörelsen. De fall där svensk utlandsmyndighets 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 lagförslaget. Det finns inte tillräcklig anledning att för dessa relativt få fall behandla redarnas kostnadsansvar för sjömän på annat sätt än när utlandsmyndigheten biträder med att ordna motsvarande angelägenheter för andra yrkesgrupper. För staten torde den nuvarande regeln om skyldighet att ställa säkerhet sakna praktisk ekonomisk betydelse.

I förevarande paragraf upptas i anslutning till kommittéförslaget en motsvarighet till regeln i 31 § första stycket SjmL att förfallen lön till sjöman skall tillställas svensk utlandsmyndighet i de fall där denna av välfärdshänsyn bör biträda sjömannen. Här avses i första hand de fall där sjömannen kvarlämnats utomlands och han är sjuk eller skadad. Det kan gälla fall där han skilts från befattningen, t. ex. enligt 17 § på grund av sjukdom eller skada eller där han på egen begäran lämnat sin befattning. Även om sjukdom eller skada inte föreligger, kan sjöman som skils enligt 18 § lagförslaget på grund av oduglighet eller disciplinärt betcende vara i sådan situation att bestämmelsen i denna paragraf bör vara tillämplig.

En förutsättning för att lönen inte skall betalas i vanlig ordning direkt till sjömannen bör vidare vara, 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 tillhanda på vederbörligt sätt, t. ex. om sjömannen blivit omhändertagen av utländsk myndighet. I sådana si-

tuationer ligger det i sjömannens intresse, att hans lön betalas ut till utlandsmyndigheten, som vidarebefordrar den till sjömannen i den ordning som är lämplig med hänsyn till omständigheterna. Är sjömannen oförmögen att sköta sina angelägenheter, t. ex. på grund av sjukdom, skall myndigheten t. v. innehålla beloppet och endast göra de utbetalningar för sjömannen som finns vara oundgängliga.

58 § I denna paragraf har sammanförts föreskrifterna i SjmL om skyldighet att hålla tillgängligt ombord exemplar av kollektivavtal (11 § tredje stycket) samt av sjömanslag och semesterlag (89 §). I enlighet med ett påpekande under remissbehandlingen finner jag lämpligt att i den nya SjmL också föreskrivs, att de centrala författningarna på sjösäkerhetens område, sjösäkerhetslagen och dess tillämpningskungörelse, skall finnas ombord. Undantag kan dock vara befogat i fråga om vissa mindre fartyg i inrikes fart. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t eller sjöfartsverket att meddela föreskrifter härom.

Jag vill i sammanhanget erinra om att sjöfartsverket bemyndigats att utfärda författningar i åtskilliga frågor av stor betydelse för sjösäkerheten. Det är angeläget att också dessa författningar medförs på fartyget. Särskild lagföreskrift härom anser jag dock inte vara nödvändig.

I likhet med kommittén finner jag inte att den föreslagna regeln behöver vara straffsanktionerad.

59 § Paragrafen saknar motsvarighet i nuvarande SjmL. Jag har tidigare (avsnitt 10.3) redovisat mina överväganden om lagens tillämplighet i de fall fartygets ägare eller redare helt eller delvis upplåtit fartygets drift till annan.

60 § Denna bestämmelse är ny. Jag hänvisar till mina överväganden i den allmänna motiveringen (avsnitt 10.3).

61 § Denna bestämmelse är ny. Redogörelse för innebörden av stadgandet finns i allmänna motiveringen (avsnitt 10.3).

11.10 Ansvarsbestämmelser

62 § Paragrafen motsvarar 73 § SjmL.

Enligt lagförslaget kan den straffas som bryter mot regeln i 15 § första eller andra stycket att förse sjöman med tjänstgöringsbesked eller att ange i beviset när sjömannen lämnar sin befattning. Vidare straffas med böter den som underlåter att enligt 20 § första stycket tillsätta fartygsnämnd eller att enligt 21 § första stycket kalla samman nämnden i de fall som anges i 22—24 §§. Underlåtenhet att sända anmälan eller underrättelse enligt 26 § tredje stycket eller avskrifter en-

ligt 27 § tredje stycket kan också medföra bötesstraff liksom underlåtelse enligt 37 § att sörja för vård av den som är sjuk eller skadad. Slutligen stadgas böter för befälhavare som bryter mot minimiåldersregeln enligt 45 §.

Arbetsgivaren kan bli fri från ansvar vid förseelse mot 15 § första eller andra stycket, om han visar att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen.

Arbetsgivaransvaret i verksamhet, som drivs av staten eller kommun, torde enligt allmänna specialstraffrättsliga principer gälla arbetsföreståndaren. Jag anser inte nödvändigt att särskilt ange detta i lagen. (Jfr 15 § allmänna arbetstidslagen 1970: 103, prop. 1970: 5 s. 139 och 7 § lagen 1971: 202 om vissa åtgärder för att främja sysselsättning av äldre arbetstagare på den öppna arbetsmarknaden, prop. 1971: 107 s. 154.)

63 § Första stycket innehåller en regel om arbetsgivarens s. k. husbondeansvar, om befälhavaren bryter mot 37 § första eller andra stycket eller 45 §. Straffet är böter.

I andra stycket utsträcks redarens ansvar för det fall 15 § första eller andra stycket, 37 § första eller andra stycket eller 45 § åsidosätts i fråga om arbetstagare som är anställd av annan än redaren. Det hänger samman med det ansvar redaren har enligt 61 § lagförslaget för dessa anställda. Redaren kan dock bli fri, om han visar att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen.

Tredje stycket motsvarar en föreskrift i 73 § tredje stycket SjmL om ansvar för minderårig arbetstagares vårdnadshavare.

64 § Den föreslagna paragrafens första stycke har motsvarighet i 75 § SjmL. Innehållet i andra stycket är nytt. Nämndens 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 således kan komma att anförtros honom i denna hans egenskap. Tystnadsplikten bör också gälla det som förekommit vid nämndens överläggningar.

65 § Paragrafen motsvarar 80 § SjmL.

66 § Paragrafen motsvarar 74 § första stycket SjmL. Den innehåller en regel om straffansvar vid missbruk av de befogenheter som 53 § första stycket och 54 § ger befälhavaren i fråga om tvångsmedel. I enlighet med kommittéförslaget föreslås att stadgandet i 74 § första stycket SjmL om straff för befälhavare, som gör sig skyldig till onödig hårdhet mot ombordanställd, slopas. De fall som här åsyftas och vilka

bör föranleda straffreaktion torde utan undantag vara underkastade straffansvar enligt brottsbalken, t. ex. för misshandel, ofredande eller förolämpning. I den mån otillbörligt uppträdande från befälhavarens sida ej är att hänföra under något straffstadgande utanför SjmL synes saken böra rättas till som ett tjänsteavtalsrättsligt mellanhavande.

Vad gäller den nuvarande regeln i 74 § andra stycket SjmL om förlust av rättighet att föra fartyg, skall erinras om föreskriften i 330 § sjölagen. 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 åligganden 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 66 § avser. Enligt kommitténs mening, vilken jag biträder, bör det vara tillräckligt att sådant missbruk förernas med straffpåföljd. Något förslag som motsvarar 74 § andra stycket SjmL upptas därför ej.

Påföljd för behörighetsmissbruk bör kunna ådömas också annan än befälhavaren som har rätt att ingripa med våld enligt 53 § första stycket.

67 § Paragrafen motsvarar föreskrifterna i 77 § andra stycket SjmL.

68 § Paragrafen motsvarar 78 § SjmL. 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 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 med en mindre redaktionell bearbetning överfört straffbestämmelsen i 78 § SjmL till den nya lagen. Jag biträder kommitténs förslag.

69 § Paragrafen motsvarar 82 § SjmL.

70 § Ohörsamhet behandlas i SjmL i första hand som ett disciplinbrott och kan då föranleda disciplinbot. Flera av de allmänna åtals-

brott som behandlas i SjmL avser också beivran av bristande hörsamhet. 76 § stadgar straff för sjöman som undandrar sig tjänsten genom att rymma. 77 § första stycket straffbelägger fall där ombordanställd 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.

Sjömans skyldighet att följa order och givna föreskrifter kommer till uttryck i 47 § första stycket lagförslaget. Förscelser mot denna regel bör dock inte generellt vara straffbelagda. I lindrigare fall får rättelse vinnas med de medel som i allmänhet står en förman till buds gentemot en försumlig underordnad. Enligt 18 § lagförslaget får befälhavaren också skilja sjöman från hans befattning ombord, bl. a. om sjömannen 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.

De straffbestämmelser som finns i annan lagstiftning, t. ex. i sjölagen och sjösäkerhetslagen, 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. I förevarande paragraf föreslås i enlighet med kommittéförslaget en straffbestämmelse som tar sikte på allvarligare fall av bristande hörsamhet. 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 motorman av maskinbefälet fått i uppdrag att göra ett visst arbete och fått medhjälpare till sitt förfogande, bör således motormannen anses ha fått förmansställning i förhållande till medhjälparna. Motormannen är förhandsman och hans arbetsanvisningar skall följas.

Underlåtenhet bör bestraffas endast om den skett av uppsåt. Utanför det straffbelagda området faller således bristande orderuppfyllelse, som berott på missförstånd eller förbiscende. För straffbarhet bör vidare fordras att ordern eller föreskriften har betydelse för fartygets, ombordvarandes eller lastens säkerhet och att sjömannen insett detta. Paragrafen är i allmänhet tillämplig på order som gäller den nautiska tjänsten, maskintjänsten, lasthanteringen, förtöjning och säkerhetstjänst ombord. Lydnadsplikten omfattar sålunda bl. a. de föreskrifter som rör arbetarskyddet ombord. Från tillämpningen undantas åsidosättande av order och föreskrifter, som har ordningskaraktär och inte tjänar säkerheten ombord.

Den föreslagna bestämmelsen blir tillämplig på en del av rymningsfallen i 76 § SjmL. Förutsättning för att sjöman skall kunna straffas för underlåtenhet att inställa sig ombord eller för avvikelser från tjänsten torde — med hänsyn till kravet att hans gärning skall medföra fara

för säkerheten ombord — vara att sjömannen har befattning ombord. Lagrummet torde således inte vara tillämpligt på fall där sjömannen undandrar sig tjänstgöring, t. ex. under väntetid. Är sjömannen å andra sidan i befattning ombord, kommer frågan om rymning kan straffas att bli beroende av, om sjömannen därigenom brutit mot en eller flera 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 sjöman, vars arbetsuppgifter inte rör säkerheten ombord, torde order om inställelse ombord sakna betydelse från säkerhetssynpunkt.

Straffet föreslås till dagsböter eller fängelse i högst sex månader.

Genom förslaget faller regeln i 77 § första stycket SjmL bort. Den har vid upprepade tillfällen utsatts för kritik från ILO:s särskilda organ för kontroll av ratificerade konventioners tillämpning, den s. k. expertkommittén. Regeln har ansetts stå i strid med den av Sverige ratificerade konventionen nr 105 angående avskaffande av tvångsarbete.

71 § Bestämmelsen är ny. Jag hänvisar till den allmänna motiveringen (avsnitt 10.3).

72 § Första stycket om åtal vid brott mot tystnadsplikt är nytt.

Paragrafens andra stycke motsvarar 83 § SjmL. Den befogenhet att ange brott till åtal som 83 § SjmL särskilt ger befälhavaren bör i enlighet med kommittéförslaget utökas att omfatta också redaren.

Brott av här ifrågavarande slag kan också anses rikta sig mot ett offentligt intresse. Jag biträder därför kommitténs förslag att de nämnda inskränkningarna i åtalsrätten inte skall gälla i fall där åtal är påkallat från allmän synpunkt.

73 § I paragrafen uttalas att vid tillämpningen av bestämmelserna i ansvarskapitlet jämföras med befälhavaren den som trätt i befälhavarens ställe. Motsvarighet härtill finns f. n. i 73, 74 och 78 §§ SjmL.

74 § Kommittén har föreslagit en bestämmelse om att brottsbalkens medverkansregler skulle tillämpas vid vissa brott, som förskyller fängelse. Enligt rättspraxis torde de allmänna medverkansreglerna i brotts-

balken vara tillämpliga inom specialstraffrätten även utan särskilt stadgande, i varje fall när det gäller brott som kan förskylla fängelsestraff. Jag kan därför inte biträda kommitténs förslag i denna del.

Kommittéförslaget innebär emellertid dessutom en utvidgning av medverkansansvaret till vissa bötesbrott, nämligen brott som avses i 48 § kommittéförslaget. Jag finner inte tillräckliga skäl för en sådan utvidgning.

Paragrafen innehåller bestämmelse om konkurrens med annan lag, såsom t. ex. brottsbalken, sjölagen och sjösäkerhetslagen.

11.11 Laga domstol

75 § Paragrafen motsvarar 85 § SjmL.

76 § Paragrafen är ny. Under remissbehandlingen har *riksåklagaren* fäst uppmärksamheten på att det inte sällan händer f. n. att varje anknytning till svensk domstol saknas, när brott begås ombord på svenskt fartyg. Ett reservforum borde därför övervägas.

Jag ansluter mig till denna uppfattning och förordar att Göteborgs tingsrätt får ta upp mål om ansvar för brott, som avses i denna lag i det fall behörig domstol inte finns enligt 19 kap. rättegångsbalken.

11.12 Övergångsbestämmelser

Enligt kommitténs uppfattning bör ny SjmL, med undantag för vissa fall som anges i övergångsbestämmelserna, generellt bli tillämplig på sjömännens anställningsförhållanden från och med lagens ikraftträdande. De nya reglerna ersätter således dem i 1952 års lag även i fråga om anställda, som har anställningsavtal ingångna medan den äldre lagen var i kraft. Tillämpningen av ny lag följer därmed samma princip som i allmänhet gäller för nya kollektivavtal. Det nära sambandet mellan lagförslaget och kollektivavtalen medför också att fortsatt tillämpning av den gamla lagen skulle stöta på praktiska svårigheter.

Jag biträder kommitténs förslag, mot vilket inte framförts någon erinran.

På grund av att praktiska besvär kan uppkomma i det fall regeln i 29 § om förkortad kvalifikationstid sätts i kraft omedelbart, förordar jag en uppdelning av ikraftträdandet på det sättet att endast den som under tolv månader eller längre tid har kvalificerat sig för resan får rätt till sådan från och med den dag lagen träder i tillämpning. Den som har rätt till fri resa enligt 29 § men vars sammanlagda kvalifikationstid understiger tolv månader är skyldig att, om arbetsgivaren begär det, skjuta upp resan, dock längst till den 1 oktober 1973.

12. Specialmotivering till förslag till följändringar i annan lagstiftning

12.1 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)

Ändringarna i 64 och 68 §§ sjölagen är en följd av förslaget till ny SjmL.

I 170 § sjölagen hänvisas i fråga om passagerare till vad som stadgas i 54 och 61 §§ nuvarande SjmL. 54 § ersätts enligt förslaget till ny SjmL av 51 §. Jag hänvisar till specialmotiven till sistnämnda paragraf. Innehållet i nuvarande 61 § SjmL delas i förslaget upp i 24 §, som motsvarar 61 § första stycket SjmL, och 54 §, som svarar mot 61 § andra stycket SjmL. Innehållet i 54 § i förslaget är i huvudsak oförändrat i förhållande till nuvarande lydelse.

Däremot utvidgas i 24 § lagförslaget nämndens ombord skyldighet att ingripa när brott, som faller under allmänt åtal, begås ombord. I gällande SjmL föreligger sådan skyldighet endast vid brott, för vilket är stadgat fängelse i ett år. Den föreslagna utvidgningen av nämndens verksamhet får betydelse för passagerarna, något som kritiserats från en remissinstans. Jag vill med anledning härav understryka att nämndens uppgift är utredande och att dess verksamhet ombord ofta ersätter den som utförs av polismyndighet i land. Jag vill också erinra om att undersökning i vissa fall som anges i 25 § kan underlätas.

I 346 § första stycket föreslås att skyldigheten att ta med sjömän på svenskt fartyg utvidgas att gälla också utlänningar. Vidare föreslås, vilket likaledes är en nyhet, att skyldigheten omfattar också resa enligt 31 § ny SjmL vid sjukdom och 32 § när sjöman i vissa fall blir fri från anställningen.

Ändring av bestämmelsen bör föranleda följändring i kungörelsen (1965: 493) om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans löne-medel från utlandet till Sverige. Jag har för avsikt att senare föreslå Kungl. Maj:t nödvändiga ändringar.

12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Ändringen i 3 kap. 7 § torde inte kräva kommentar.

Jag har tidigare (avsnitt 10.3) behandlat möjligheterna att överlåta fartygsdriften helt eller delvis på annan företagare, som antagits av redaren som entreprenör. Som också redovisats i flera sammanhang föreligger enligt lagförslaget ingen skillnad i fråga om lagens tillämplighet när det gäller redar- och entreprenöranställd personal. Kommittén föreslår emellertid den begränsningen i redarens frihet att överlåta på annan företagare att som entreprenör anställa personal för

fartygsdriften, att den som ingår i sådan minimibesättning som avses i 6 kap. 2 § sjösäkerhetslagen och tillhör däck- eller maskinavdelningen inte får vara anställd av annan än redaren eller den som i redarens ställe brukar fartyget. Stadgande med detta innehåll tas upp i 9 kap. 1 § sjösäkerhetslagen. Det kan enligt kommitténs uppfattning inte vara förenligt med redarens och befälhavarens ansvar för sjösäkerheten, att sådan personal i sitt anställningsförhållande är beroende av annan än redaren.

Jag biträder kommitténs uppfattning, som lämnats utan erinran av remissinstanserna.

Emellertid vill jag förorda den begränsningen i kommitténs förslag att anställningsförhållande som nu sagts skall få förekomma endast med den som är att anse som redare. Är fartyget uthyrt på bare boat basis inträder befraktaren, som jag tidigare utvecklat (avsnitt 10.3), i en redares sedvanliga funktioner, bl. a. vid bemanningen av fartyget.

I 10 kap. 3 § föreslås en straffbestämmelse om regeln i 9 kap. 1 § åsidosätts. Ansvaret bör kunna riktas både mot redaren och befälhavaren. Straffet bör vara böter eller fängelse i högst sex månader. Det förekommer i de flesta rederier att såväl rederikontor som befälhavare anställer personal. Under senare år har skett en förskjutning så att rederikontorens andel av anställningarna ökat. Anledning saknas att anta annat än att befälhavarnas rätt att anta personal kommer att bestå och utnyttjas i inte obetydlig utsträckning. Med hänsyn till den uppdelning av ansvaret vid nyanställningar som således förekommer i praktiken finner jag det rimligt med en regel som kan befria redaren eller befälhavaren från ansvar för att anställning skett i strid mot 9 kap. 1 §.

I 9 kap. 3 § föreslår kommittén tillägg till reglerna som berör arbetarskyddet ombord. I första stycket finns f. n. en bestämmelse om redarens och arbetsledningens ombord skyldighet att vid arbetets bedrivande ta hänsyn till vad som fordras för att förebygga att ombordanställd ådrar sig ohälsa eller olycksfall i arbetet. Kommittén föreslår att bestämmelsen ändras så att kravet på arbetsledningens fördelning av arbetsuppgifterna med hänsyn till personalens förutsättningar också syftar till att tillgodose sjösäkerhetens intresse. Vidare föreslår kommittén att till 9 kap. 3 § fogas ett nytt stycke vari man — efter mönster från 26 § arbetarskyddslagen — ålägger befälhavaren särskild tillsyn när minderårig används i skeppsarbete till förekommande av olycksfall och ohälsa.

Jag förordar att förslagen, som lämnats utan erinran under remissbehandlingen, genomförs.

12.3 Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)

I 10 § sjöarbetstidslagen slopas andra stycket som konsekvens av att regeln i 51 § tredje stycket nuvarande SjmL om rätt till ledighet för sjöman för att ordna egna angelägenheter i land inte tas med i förslaget till ny SjmL.

Tillägget till 12 § andra stycket sjöarbetstidslagen motsvarar 57 § nuvarande SjmL om sammanhängande vilotid för sjöman under 16 år. Förutom att regeln är en skyddsföreskrift för unga arbetstagare medför den, att en sjöman måste vara 16 år för att kunna tilldelas tjänst, som är vaktindelas. Härigenom utesluts från sådant arbete alltför unga och okvalificerade personer.

Undantagsföreskrifterna i 12 § fjärde stycket får avseende på samtliga bestämmelser i paragrafen. I fråga om minderårig motsvaras de av 57 § andra stycket SjmL.

Vid tillkomsten av 1952 års lag upptogs med hänsyn till den mindre skeppsfartens särskilda betingelser som ett tredje stycke i 57 § SjmL ett stadgande, som medger undantag från huvudregeln i paragrafen, såvitt angår fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 registerton. Någon dispens enligt denna bestämmelse har inte getts under de år lagen varit i kraft och jag anser skäl saknas för att behålla undantagsregeln.

12.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare

Från denna lags tillämpningsområde undantas f. n. arbetstagare som omfattas av gällande SjmL, dvs. redaranställda men inte entreprenöranställd personal. I prop. (1971: 107 s. 120) med förslag till lag om anställningsskydd för vissa arbetstagare anförde fördragande departementschefen i anslutning till detta undantag, som hade utsatts för kritik under remissbehandlingen, att SjmL förutsatte att anställningen avser fartyget eller viss resa och att denna anställningsform gällde omkring två tredjedelar av de ombordanställda. Innan SjmL ändrades enligt grundprinciperna i sjömanslagskommitténs förslag, var det vanskligt att låta lagen om anställningsskydd för vissa arbetstagare gälla för sjömän. Härtill kom att endast drygt 15 % av Svenska sjöfolksförbundets medlemskår uppnått 45 års ålder. Denna åldersfördelning skilde sig markant från vad som är vanligt inom handels och industrins organisationer.

I motioner (1971: 1450, 1472 och 1476) i anledning av propositionen yrkades att undantaget skulle utgå. Inrikesutskottet (InU 1971: 18 s. 18) instämde i motionärernas uppfattning men fann att detta måste medföra ändringar i SjmL. Med hänsyn till pågående arbete

med ny SjmL ansåg utskottet lämpligt att frågan om att slopa undantaget togs upp i samband med detta arbete. Riksdagen beslöt i enlighet med propositionens förslag (rskr 221).

Syftet med förslaget till ny SjmL är som jag tidigare redovisat bl. a. att sjömännen skall knytas fastare till arbetsgivaren. Förslaget grundas på det på arbetsmarknaden till lands gängse betraktelsesättet att arbetsgivare och anställd står i omedelbart avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats, dvs. fartyget, endast är ett led i fullgörandet av anställningsvillkoren. De särskilda grunderna i nuvarande SjmL för avtalets hävande från arbetsgivarens sida slopas i förslaget. Det är således att anta att anställningsförhållandena för sjömän i fortsättningen kommer att bli mindre särpräglade än vad de hittills varit. Dessa omständigheter talar för att något undantag för sjömän i lagen om anställningsskydd för vissa arbetstagare inte behövs. Därmed uppnås också den fördelen att den otillfredsställande uppdelningen mellan redar- och entreprenöranställda faller bort, vilket är helt i linje med huvudprincipen i den nya SjmL. Jag föreslår således att nuvarande undantag i 2 § 4 lagen om anställningsskydd för vissa arbetstagare slopas för den som omfattas av nya SjmL.

12.5 Förslaget till kungörelse om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87)

De bestämmelser i mönstringsförordningen, som har anknytning till sjömans anställningsförhållande på fartyg, grundas på de principer om anställningens ingående och frånträdande som nuvarande SjmL innehåller. I enlighet med kommitténs förslag, som lämnats utan erinran av remissinstanserna, förordar jag att förordningens bestämmelser anpassas till nya SjmL. Detta innebär också att den skillnad som SjmL och mönstringsförordningen gör mellan redar- och entreprenöranställd personal bör försvinna. Jag förordar därför att i 2 § mönstringsförordningen införs en föreskrift om att begreppet sjöman i förordningen används i samma betydelse som i SjmL. Som följd av den ändrade principiella grundsynen bör 50 § i förordningen slopas. Vidare föreslås en omskrivning av 13 § i förordningen så att förordningen kan bli tillämplig också på sådan personal som avses i 1 § andra eller tredje stycket nya SjmL.

I förordningen bör också tas hänsyn till att sjöman i enlighet med nya SjmL:s bestämmelser bör ha såväl anställningsavtal som tjänstgöringsbesked (se 21 § i förslaget till ändring i förordningen).

Övriga ändringar i förordningen torde inte fordra särskild kommentar.

13. Hemställan

Jag hemställer att Kungl. Maj:t

dels föreslår riksdagen att antaga förslagen till

1. sjömanslag,
2. lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
4. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105),
5. lag om ändring i lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare,

dels bereder riksdagen tillfälle att yttra sig över förslaget till

6. kungörelse om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87).

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

Ur protokollet:

Margit Edström

Bilaga
(Sjömanslagskommitténs lagförslag)

1 Förslag till

Sjömanslag

Härigenom 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 frånträda 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 bliva 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 bliva 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 bliva 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, jämställes havandeskap, som utgör hinder för att utöva befattningen.

Innan befälhavaren skiljer sjömannen från hans befattning ombord, skall han underrätta 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 åtyda 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 underrätta 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 skils 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-, däcks- 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. Detsamma 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 utredning till vederbörande åklagare i Sverige samt underrätta närmaste svenska beskickning eller konsulat. Är fartygets närmaste bestämelsehamn 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 bosättningslandet.

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 arbetstagsidan 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 konsulen 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 uppsåtligen 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 nämnes 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 åtnjutes inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde, dock icke från tidigare tidpunkt än när sjömannen senast lämnade befattning på redarens fartyg. Nämda 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 uppsåtliga eller genom grovt vållande.

Har sjöman som lämnat befattning på fartyg könssjukdom i smittsamt 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 hemsändes.

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 eldbegängelse, 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 förhållning.

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 svårligen 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 under rättelse skr enligt 23 § första stycket och 24 § eller att avskrifter av skeppsdagboken tillställs redare och sjöman enligt 25 § andra stycket.

50 § Missbrukar befälhavare den tvångsrätt 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 § Brotts, 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 jämföras 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 konsulen 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 omfördäld 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. Ätnjuter 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.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)

Härigenom förordnas, att 64, 68, 170 och 346 §§ sjölagen (1891 nr 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

64 §¹

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.

¹ Senaste lydelse 1967: 48.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

Medel för — — — — — god tro.

Befälhavaren skall — — — — — för redaren.

68 §²

När redaren — — — — — förfarit svikligen.

I redovisning — — — — — att skaffa.

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

170 §³

Passagerare vare — — — — — ombord föreskrives.

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

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

346 §⁴

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.

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

² Senaste lydelse 1967: 48.³ Senaste lydelse 1936: 276.⁴ Senaste lydelse 1967: 48.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom förordnas, att 3 kap. 7 §, 9 kap. 1, 3 och 11 §§ samt 10 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg skall ha nedan angivna lydelse.

(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 dücks- 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 bedrives, 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 bedrives, 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.

Det åligger befälhavaren att särskilt tillse, att underårigs användning i skeppsarbete icke medför fara för olycksfall eller för överansträngning eller annan menlig

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

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 §

Iakttagar 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 — — — — —.

4 Förslag till**Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)**

Härigenom förordnas, att 10 och 12 §§ sjöarbetstidslagen (1970: 105) skall ha nedan angivna lydelse.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

10 §

Överstiger ordinarie — — — — — tredje stycket.

Från den tid för vilken vederlag utgår skall avräknas ledighet som sjömannen åtnjutit enligt 51 § tredje stycket sjömanslagen.

12 §

Sjöman får — — — — — i följd.

Sjöman skall — — — — — tillräcklig längd.

Sjöman under sexton år skall under tiden mellan klockan 20 och

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

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 —————

6 Förslag till

Förordning om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87)

Härigenom förordnas, att 12, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 38, 50, 51 och 54 §§ mönstringsförordningen (1961: 87) skall ha nedan angivna lydelse.

(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,

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

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

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 §¹

Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas

Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas

- a) att sjömannen ————— har sjöfartsbok,
b) att hinder ————— fartyget, samt
c) att mellan sjömannen och fartygsbefälhavaren upprättas an- c) att sjömannen har skriftligt anställningskontrakt, som tillför-

¹ Senaste lydelse 1969: 311.

(Nuvarande lydelse)

ställningskontrakt, 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 § sjömanslagen stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta *vård och fri hemresa*.

Av anställningskontraktet — — — — — den anställde.

(Föreslagen lydelse)

säkrar 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 stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta *fri hemresa och vård*.

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 tillgodogjutt löm och övriga förmåner enligt *tjänst*avtalet samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med *tjänstens* 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.

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

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

22 §²

När sjömansrulla, som utfärdats enligt 34 §, upphör att gälla, *skola* befälhavare och besättning avmönstras med iakttagande av vad i 21 § stadgas. *De*, som kvarstår 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.

² Senaste lydelse 1969: 311.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

24 §

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

38 §³

Om frånträde eller tillträde av *tjänst ombord å* fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta sjömansregistret.

När sjöman tillträder eller frånträder *befattning på* fartyg med manskapsförteckning, skall befälhavaren göra anteckning 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 §⁴

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.

³ Senaste lydelse 1969: 311.⁴ Senaste lydelse 1969: 311.

(Nuvarande lydelse)

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.

(Föreslagna lydelse)

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 — — — — —

Innehåll

	sid.
Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	
Förslag till sjömanslag	3
Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)	15
Förslag till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg	17
Förslag till lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)	19
Förslag till lag om ändring i lagen (1971: 199) om anställnings- skydd för vissa arbetstagare	20
Förslag till kungörelse om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87)	20
Utdrag av statsrådsprotokollet den 2 mars 1973	25
1. Inledning	25
2. Allmän översikt	27
2.1 Huvuddragen i gällande lagstiftning	27
2.2 Lagstiftningen i övriga nordiska länder	28
2.3 Huvuddragen i kommitténs förslag	28
2.3.1 Grundsynen på anställningsförhållandet	29
2.3.2 Övriga viktiga förändringar	29
2.3.3 Förhållandet till övriga nordiska länder	31
2.4 Remissyttranden	32
3. Anställningsförhållandet	32
3.1 Gällande ordning	32
3.2 Kommittén	34
3.3 Remissyttranden	36
4. Lagens tillämplighet	38
4.1 Gällande ordning	38
4.2 Kommittén	40
4.3 Remissyttranden över kommittéförslaget	43
4.4 Departementspromemoria om sjömanslagens tillämp- lighet på person m. m.	46
4.4.1 Allmänt	46
4.4.2 Entreprenöranställda	47
4.4.3 Resereparatörer	48
4.4.4 I promemorian angivna riktlinjer för ny lag- stiftning i fråga om entreprenöranställda och resereparatörer	49
4.4.5 Bare boat charter m. m.	52
4.5 Remissyttranden över departementspromemorian ..	56
4.6 Överläggningar om sjömanslagens tillämplighet för offentligt anställda	57
5. Slopande av detaljregler i gällande sjömanslag. Överföring av vissa regler till kollektivavtal	58
5.1 Allmänt	58
5.1.1 Gällande ordning, kommitténs överväganden ..	58
5.1.2 Remissyttranden	60

5.2	De särskilda bestämmelserna	60
5.2.1	Gällande ordning, kommitténs överväganden	60
5.2.2	Remissyttranden	71
6.	Slopande av regler om arbetsledningen ombord på fartyg	74
6.1	Allmänt	74
6.1.1	Gällande ordning	74
6.1.2	Kommittén	75
6.2	De enskilda befattningshavarna	76
6.2.1	Gällande ordning	76
6.2.2	Kommittén	79
6.2.3	Remissyttranden	81
7.	Slopande av regler om den disciplinära bestraffningsrätten ombord på fartyg	82
7.1	Gällande ordning	82
7.2	Kommittén	83
7.2.1	Erfarenheter av gällande system	83
7.2.2	Slutsatser	86
7.3	Remissyttranden	88
8.	Införande av bestämmelser om stridsåtgärder	91
8.1	Gällande ordning	91
8.2	Kommittén	95
8.3	Remissyttranden	97
9.	Andra betydelsefulla frågor i ny sjömanslag	97
9.1	Fartygsnämnd	97
9.2	Rätt till fri hemresa	99
9.3	Avtal om avvikelse från sjömanslagen	105
10.	Departementschefen	107
10.1	Inledning	107
10.2	Anställningsförhållandet	108
10.3	Lagens tillämplighet	112
10.4	Slopande av detaljregler i gällande sjömanslag. Överföring av vissa regler till kollektivavtal	122
10.5	Slopande av regler om arbetsledningen ombord på fartyg	129
10.6	Slopande av regler om den disciplinära bestraffningsrätten ombord på fartyg	132
10.7	Införande av bestämmelser om stridsåtgärder	137
10.8	Fartygsnämnd	138
10.9	Rätt till fri hemresa	140
10.10	Avtal om avvikelse från sjömanslagen	143
11.	Specialmotiv till förslaget till ny sjömanslag	144
11.1	Inledande bestämmelser 1—3 §§	144
11.2	Anställningsavtal 4—14 §§	146
11.3	Befattning på fartyg 15—19 §§	152
11.4	Fartygsnämnd 20—28 §§	156
11.5	Fri resa 29—33 §§	160
11.6	Lön och vård till följd av sjukdom eller skada, m. m. 34—44 §§	161
11.7	Fartygsarbete 45—51 §§	167
11.8	Tvångsmedel 53 och 54 §§	172
11.9	Särskilda bestämmelser 55—61 §§	173
11.10	Ansvarsbestämmelser 62—74 §§	175
11.11	Laga domstol 75 och 76 §§	180

11.12	Övergångsbestämmelser	180
12.	Specialmotivering till förslag till följdändringar i annan lagstiftning	181
12.1	Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891 nr 35 s. 1)	181
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg	181
12.3	Förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)	183
12.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1971: 199) om anställningsskydd för vissa arbetstagare	183
12.5	Förslaget till kungörelse om ändring i mönstringsförordningen (1961: 87)	184
13.	Hemställan	185
	Bilaga: Sjömanslagskommitténs författningsförslag	186

