

---

# EN NY SJÖMANSLAGSTIFTNING

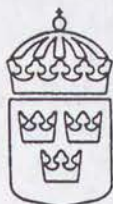
---

**SOU** 1991:103

Betänkande av 1990 års sjömanslagsutredning

---

Ref KB Oc



Statens offentliga utredningar  
1991:103  
Kommunikationsdepartementet

# En ny sjömanslagstiftning

Betänkande av 1990 års sjömanslagsutredning  
Stockholm 1991

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget  
Kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Tel 08/739 96 30  
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malmtorgsgatan 5, Stockholm.

## Till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 30 november 1989 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över sjömanslagen (1973:282) och anslutande lagstiftning och att lägga fram ett fullständigt underlag för ett ställningstagande till ett svenskt tillträde till ILO-konventionerna nr 165 och 166 om social trygghet för sjömän resp. om sjömäns hemresa. Med stöd av bemyndigandet förordnades den 12 februari 1990 som särskild utredare fr.o.m. den 1 februari 1990 regeringsrådet Bertil Voss.

Till experter förordnades samtidigt direktören i Sveriges Redareförening Billy Fransson, direktören i Sveriges Fartygsbefälsförening Christer Lindvall, ombudsmannen i Svenska Sjöfolksförbundet Roger Sjöstrand, verkställande direktören i Svenska Maskinbefälsförbundet Christer Themnér och avdelningsdirektören i sjöfartsverket Lars Tygesen.

Till sekreterare i utredningen fr.o.m. den 1 februari 1990 förordnades den 8 januari hovrättsassessorn Ove Lindström.

Utredningen har antagit namnet 1990 års sjömanslagsutredning.

Regeringen beslutade den 2 maj 1991 att uppdra åt utredningen att överväga om sjömän längre skall ha full kompensation för inkomstbortfall vid sjukdom, när andra försäkrade fått vidkännas en ökad självrisk inom den allmänna sjukpenningförsäkringen.

Utredningen har efter remiss avgett yttrande till socialdepartementet över riks försäkringsverkets rapport den 31 maj 1990 om möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem samt till justitiedepartementet över dels departementspromemorian (Ds 1991:54) Sveriges tillträde till Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av

domar på privaträttens område, dels departementspromemorian (Ds 1991:70) angående Sveriges tillträde till 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen).

Utredningen får härmed överlämna sitt betänkande (SOU 1991:103) En ny sjömanslagstiftning. Utredaren och experterna är överens om att särskilda yttranden till betänkandet inte skall medges.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i december 1991

Bertil Voss

/Ove Lindström

## Innehåll

<i>Förkortningar</i> . . . . .	9
<i>Sammanfattning</i> . . . . .	11
<i>Lagförslag</i> . . . . .	17
1. Förslag till sjömanslag . . . . .	17
2. Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) . . . . .	48
3. Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring . . . . .	50
4. Förslag till lag om ändring i lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. . . . .	53
5. Förslag till lag om ändring i lagen (1977:267) om krigsskadeersättning till sjömän . . . . .	55
6. Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673) . . . . .	56
7. Förslag till lag om ändring i lagen (1987:813) om homosexuella sambor . . . . .	57
8. Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49) . . . . .	59
1 <i>Inledning</i> . . . . .	63
1.1 Utredningens direktiv m.m. . . . .	63
1.2 Arbetets uppläggning . . . . .	64
2 <i>Allmänna överväganden om utformningen av en ny sjömanslagstiftning</i> . . . . .	67
2.1 Kort tillbakablick . . . . .	67
2.2 Svensk sjöfart . . . . .	68
2.3 Sjömansyrket . . . . .	70
2.4 Grunderna för en modern sjömanslagstiftning . . . . .	71
3 <i>Avmönstring vid krigsrisk</i> . . . . .	73
3.1 Sammanfattning . . . . .	73
3.2 Gällande rätt . . . . .	73
3.3 Den rättsliga regleringen rörande krigsskadeersättning . . . . .	76
3.4 Den avtalsmässiga regleringen rörande krigsrisktillägg och krigsolycksfallsförsäkring . . . . .	77

3.5	Reformkrav . . . . .	78
3.6	Överväganden . . . . .	78
3.6.1	Krigsrisk . . . . .	78
3.6.2	Smittfara . . . . .	81
3.6.3	Allvarlig fara för de ombordvarande på grund av fartygets fel och brister . . . . .	81
4	<i>Minimiålder för fartygsarbete</i> . . . . .	83
4.1	Sammanfattning . . . . .	83
4.2	Gällande rätt och dess bakgrund . . . . .	83
4.3	Överväganden . . . . .	87
5	<i>ILO-konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän samt ILO-konventionen (nr 166) och ILO- rekommendationen (nr 174) om sjömäns hemresa</i> . . . . .	91
5.1	Sammanfattning . . . . .	91
5.2	Bakgrund . . . . .	91
5.3	ILO-konventionen nr 165 . . . . .	94
5.3.1	Konventionens huvudsakliga innehåll . . . . .	94
5.3.2	ILO-kommitténs handläggning rörande konventionen . . . . .	96
5.4	ILO-konventionen nr 166 och ILO-rekommendationen nr 174 . . . . .	98
5.4.1	Konventionens huvudsakliga innehåll . . . . .	98
5.4.2	Rekommendationens huvudsakliga innehåll . . . . .	100
5.4.3	ILO-kommitténs handläggning rörande konventionen nr 166 . . . . .	100
5.4.4	ILO-kommitténs handläggning rörande rekommendationen nr 174 . . . . .	103
5.5	Överväganden . . . . .	104
5.5.1	Allmänna synpunkter . . . . .	104
5.5.2	Artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 . . . . .	106
5.5.3	ILO-rekommendationen nr 174 . . . . .	113
5.5.4	Sjömäns sjuklön . . . . .	114
6	<i>Sjömanslagstiftningens tillämplighet på offentliganställda sjömän</i> . . . . .	121
6.1	Sammanfattning . . . . .	121
6.2	Inledning . . . . .	121
6.3	LOA-utredningen . . . . .	122
6.4	Gällande rätt . . . . .	123
6.5	Överväganden . . . . .	126



7	<i>Handläggningen av sjömansärenden vid de svenska utlandsmyndigheterna</i> . . . . .	141
7.1	Sammanfattning . . . . .	141
7.2	Överväganden . . . . .	141
8	<i>Vissa ändringar i sjömanslagen som har aktualiserats under utredningsarbetet</i> . . . . .	151
8.1	Sammanfattning . . . . .	151
8.2	Väntetid . . . . .	151
8.3	"Välfärdspermission" . . . . .	153
8.4	Skiljande av sjöman från hans befattning på fartyget . . . . .	155
8.5	Fartygsnämnd . . . . .	156
8.6	Lydnadsplikt . . . . .	157
8.7	Konflikträtt . . . . .	158
8.8	Förbud mot att dra en tvist om en sjömans anställningsförhållande inför en utländsk myndighet . . . . .	160
8.8.1	Gällande rätt . . . . .	160
8.8.2	Lagstiftningen i övriga nordiska länder . . . . .	161
8.8.3	Luganokonventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område . . . . .	161
8.8.4	Överväganden . . . . .	162
9	<i>EG-aspekter</i> . . . . .	165
10	<i>Specialmotivering</i> . . . . .	167
10.1	Nya sjömanslagen . . . . .	167
	1 kap. Inledande bestämmelser . . . . .	167
	2 kap. Anställning . . . . .	170
	3 kap. Befattning på fartyg . . . . .	172
	4 kap. Fartygsarbete . . . . .	180
	5 kap. Arbetstid . . . . .	184
	6 kap. Fri resa, sjuklön, sjukvård m.m. . . . .	189
	7 kap. Fartygsnämnd . . . . .	208
	8 kap. Ansvarsbestämmelser . . . . .	211
	9 kap. Överklagande m.m. . . . .	214
	10 kap. Särskilda bestämmelser . . . . .	215
	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser . . . . .	219
10.2	Lagen om ändring i sjölagen (1891:35 s.1) . . . . .	219
10.3	Lagen om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring . . . . .	220
10.4	Lagen om ändring i lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. . . . .	221

10.5	Lagen om ändring i lagen (1977:267) om krigsskadeersättning till sjömän . . . . .	221
10.6	Lagen om ändring i arbetstidslagen (1982:673) . . . . .	221
10.7	Lagen om ändring i lagen (1987:813) om homosexuella sambor . . . . .	222
10.8	Lagen om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49) . . . . .	222

*Bilagor*

Bilaga 1	Översikter över motsvarigheter mellan förslaget och gällande lagstiftning . . . . .	225
Bilaga 2	Lagstiftning i Danmark, Finland och Norge . . . . .	235
	2:1 Avmönstring vid krigsrisk o.d. (avsnitt 3) . . . . .	235
	2:2 Vissa frågor som har aktualiserats under utredningsarbetet (avsnitt 8) . . . . .	249
Bilaga 3	Utdrag ur riks försäkringsverkets förslag till författningsändringar i rapporten den 31 maj 1990 om möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem . . . . .	257
Bilaga 4	Utdrag ur sjömansregistret angående antalet aktiva sjömän med icke-nordisk nationalitet som ej är folkbokförda i Sverige . . . . .	267
Bilaga 5	En ekonomisk beräkning angående redarnas ökade kostnader vid en eventuell höjning av socialavgifterna . . . . .	269

## Förkortningar

AF	Anställningsförrordningen (1965:601)
AFL	Lagen (1962:381) om allmän försäkring
AFS	Arbetskyddsstyrelsens författningssamling
AFUR-S	Allmänna föreskrifter för utrikesrepresentationen om handläggning av sjöfartsärenden
ASO	Arbeidsforeningen for skip og offshorefartøyer
Ds	Publikation i departementsserien
DSO	De samarbeidende organisasjoner (Det norske maskinistforbund, Norsk styrmandsforening)
Dwt	Dödviktston
FsFo	Fartygssäkerhetsförrordningen (1988:594)
FsL	Fartygssäkerhetslagen (1988:49)
IFUR-S	Förrordningen (1976:785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen
ILO	Internationella arbetstagarorganisationen
LAS	Lagen (1982:80) om anställningsskydd
LOA	Lagen (1976:600) om offentlig anställning
MFo	Förrordningen (1984:831) om mönstring av sjömän
ML	Mönstringslagen (1983:929)
RF	Regeringsformen
RFFS	Riksförsäkringsverkets författningssamling
SaL	Sjöarbetstidslagen (1970:105)
SALF	Sveriges Arbetsledareförbund
SFL	Lagen (1947:1) om allmän sjukförsäkring
SFS	Svensk författningssamling
SfU	Socialförsäkringsutskottet
SJÖFS	Sjöfartsverkets författningssamling
SmL	Sjömanslagen (1973:282), om inte annat anges



## Sammanfattning

### *Allmänt*

I betänkandet föreslås att bestämmelserna i sjömanslagen (1973:282, SmL), mönstringslagen (1983:929, ML) och sjöarbetstidslagen (1970:105, SaL) samt enstaka bestämmelser i fartygssäkerhetslagen (1988:49, FsL) sammanförs till en ny lag som även i fortsättningen bör benämnas sjömanslagen. Huvuddelen av fartygssäkerhetslagens bestämmelser bör kvarstå oförändrade. Sjömanslagstiftningen samlas härigenom i två lagar, en som främst berör fartygsarbete och sjömäns sociala förhållanden samt en som berör fartygssäkerhet och arbetsmiljön på fartygen.

Förslaget innebär ändringar i fråga om rätten till avmönstring vid krigsrisk och en utvidgad tillämpning av sjömanslagen för de offentliganställda. Förslaget har i åtskilliga delar utformats så att det inte längre skall finnas något hinder för svensk ratifikation av ILO-konventionerna nr 165 och 166 om social trygghet för sjömän resp. sjömäns hemresa. Det har medfört förslag om utvidgad rätt till fri hemresa samt förslag om förlängd sjuklöneperiod och fri sjukvård utomlands utan tidsbegränsning för sjömän i utrikes fart. Vidare föreslås att alla utländska sjömän på svenska fartyg skall likabehandlas i socialförsäkringshänseende. Förslaget innehåller även moderniseringar beträffande de svenska utlandsmyndigheternas handläggning av sjöfartsärenden. Översynen har skett med utgångspunkt från lagstiftningen i Danmark, Finland och Norge. Ett synligt resultat av detta är att en motsvarighet till den norska s.k. välfärdspermissionen för sjömän införs. För övrigt poängteras sjösäkerhetsaspekterna tydligare än tidigare. Arbetsgivarens ansvar för sjömän som insjuknar under väntetid modifieras. Den ökade självriskan inom den allmänna sjukpenningförsäkringen föreslås få genomslagskraft också för sjömännen. Deras sjuklöneförmåner blir sålunda i huvudsak jämställda med övriga svenska arbetstgares.

Det råder inte någon gemensam ordning inom EG i fråga om sjömanslagstiftningen. Följaktligen finns det för närvarande inga EG-regler att ta hänsyn till vid utformningen av en ny svensk sjömanslagstiftning.

I det följande redogör jag kortfattat för de olika ändringsförslagen.

#### *Avmönstring vid krigsrisk m.m.*

Jag föreslår att en sjöman på ett fartyg som är destinerat till ett krigsriskområde eller till en hamn där en smittsam sjukdom vunnit utbredning skall ha rätt att frånträda sin befattning på fartyget innan fartyget kommer fram till riskområdet. Han skall alltså inte behöva välja mellan att mista anställningen eller mot sin vilja följa med in i krigsriskområdet.

Rätten att frånträda befattningen är ovillkorlig om sjömannen inte kände till faran när resan påbörjades. Om sjömannen kände till att fara förelåg, men faran därefter ökat väsentligt, har sjömannen dock inte någon ovillkorlig rätt att komma bort från fartyget innan det anländer till riskområdet. Arbetsgivaren har i de angivna situationerna rätt att omplacera sjömannen till en befattning på ett annat av sina fartyg.

#### *Minimiålder för fartygsarbete*

Jag anser inte att det finns behov av en undantagsregel från minimiålderskravet på 16 år när det gäller lätt fartygsarbete som utförs av minderåriga arbetstagare som har fyllt 13 år. Det finns alltså skäl att göra skillnad mellan anställda och icke anställda sjömän i detta avseende.

#### *Sjömanslagens tillämplighet på offentliganställda*

Jag föreslår att sjömanslagen i allt väsentligt skall äga tillämpning också på offentliganställda sjömän. Undantag bör göras endast beträffande konflikträtten för de arbetstagare vars arbete innefattar myndighetsutövning eller är oundgängligen nödvändigt för att genomföra myndighetsutövning.

#### *ILO-konventionerna nr 165 och 166*

För att undanröja de hinder som finns för att Sverige skall kunna tillträda konventionerna föreslår jag ett flertal ändringar i sjömanslagen, lagen (1962:381) om allmän försäkring och lagen (1973:137)

om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. Om de föreslagna ändringarna genomförs bör Sverige utan förbehåll kunna ratificera konventionerna.

I samband med en ratificering bör Sverige förklara att åtagandet enligt artikel 3 i ILO-konventionen nr 165 omfattar samtliga nio grenar av social trygghet.

Beträffande följande grenar av social trygghet: a) sjukvård, b) sjukpenning, d) förmån vid ålderdom, e) förmån vid arbetsskada, h) förmån vid invaliditet och i) förmån till efterkommande, bör Sverige åta sig att tillämpa de strängare normer som anges i artikel 11. Sverige har nämligen ratificerat de konventioner som enligt artikel 11 reglerar dessa grenar.

Beträffande de återstående grenarna: c) förmån vid arbetslöshet, f) familjeförmån och g) förmån vid barns födelse, bör Sverige åta sig att tillämpa de i artikel 9 angivna miniminormerna. Sverige har ratificerat 1952 års ILO-konvention (nr 102) om minimistandard för social trygghet såvitt gäller dessa grenar.

När det gäller ändringar i enskilda frågor som föranleds av ILO-konventionerna nr 165 och 166 föreslår jag bl.a. följande:

### **Fri resa**

- \* Beträffande rätten till fri hemresa efter nio månaders anställning ändras kvalifikationstiden till fem månader; ändringen är dock i och för sig inte föranledd av ILO-konventionerna.
- \* Rätten till fri hemresa gäller för närvarande i allmänhet sjömannens hemort. Det föreslås att den i stället skall avse sjömannens destinationsort för hemresa. Bestämmelsen härom tillåter i överensstämmelse med artikel 3 i ILO-konventionen nr 166 flera alternativa destinationsorter. Om flera orter har bestämts har sjömannen rätt att välja bland dem.
- \* Rätten till fri hemresa utvidgas något.
- \* En sjöman kan inte längre förlora sin rätt till fri hemresa på grund av sitt personliga uppträdande. I stället har arbetsgivaren

i vissa sådana situationer rätt att återkräva kostnaden för sjömannens fria resa.

### Sjuklön

- \* Sjuklöneperioden vid utrikes fart förlängs från 60 dagar till 84 dagar.
- \* Kompensationsnivån för sjömän med befattning i inrikes fart sänks från nuvarande 100 % till 75 % för de tre första sjukdagarna och 90 % för resterande sjukdagar i varje sjukperiod. Dessa ändringar ligger i linje med såväl den nyligen genomförda ändringen av sjukpenningförmånerna enligt lagen om allmän försäkring som utformningen av lagen (1991:1047) om sjuklön som träder i kraft den 1 januari 1992. För sjömän som har eller senast har haft befattning i utrikes fart föreslås - med hänsyn till ILO-konventionen nr 165, artiklarna 14 och 15 - att kompensationsnivån oförändrat blir 100 % under den inledande 14-dagarsperiod då sjömannens arbetsgivare inte kommer att ha någon regressrätt från den allmänna försäkringen för utbetald sjuklön. För tiden därefter föreslås samma anpassning till den allmänna sjukersättningsnivån som för sjömän i inrikes fart.
- \* Bestämmelsen att en sjöman under vissa förutsättningar som är hänförliga till hans eget uppträdande kan förlora sin rätt till sjuklön avskaffas.

### Sjukvård

- \* Sjömannens rätt till kostnadsfri sjukvård utomlands ändras från att ha gällt i maximalt 84 dagar till att gälla utan tidsbegränsning. För tiden efter 84 dagar övertar staten kostnadsansvaret från arbetsgivaren.
- \* Inte heller rätten till fri sjukvård skall kunna fråntas sjömannen på grund av hans personliga uppträdande. Så länge han har befattning på ett fartyg gäller denna rätt utan inskränkning. För tid därefter och under väntetid kan han dock bli återbetalningskyldig för sjukvårdskostnaderna.



### Ekonomiskt bistånd utomlands

- \* En utländsk sjöman som är eller har varit anställd ombord på ett svenskt fartyg skall liksom en svensk medborgare kunna få tillfälligt ekonomiskt bistånd av en svensk utlandsmyndighet enligt lagen om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m.
- \* Om redaren varit ansvarig för de kostnader som täckts av biståndet skall denne återbetala biståndsbeloppet till staten.

### Socialförsäkringsförmåner

- \* En utländsk sjöman som förvärvsarbetar på ett svenskt handelsfartyg, utan att vara bosatt i Sverige, får genom en ändring i lagen om allmän försäkring rätt till socialförsäkringsförmåner under den tid som arbetet utförs. Kravet i artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 på likabehandling i socialförsäkringshänseende av alla sjömän i ett lands handelsflotta, oavsett var de är medborgare eller har sitt hemvist, uppfylls därmed. Det ratifikationshinder som annars finns i artikel 18 bortfaller sålunda.

### *De svenska utlandsmyndigheternas handläggning av sjöfartsärenden*

Jag har samrått med utrikesdepartementet i denna fråga och därvid diskuterat i vilken omfattning de bestämmelser som förutsätter medverkan av en svensk utlandsmyndighet kan undvaras. Mot denna bakgrund föreslås följande ändringar:

- \* Bestämmelsen att en befälhavare skall överlämna en brottsling till en svensk utlandsmyndighet är föråldrad och kan inte tillämpas i praktiken. En svensk konsul i utlandet har ingen möjlighet eller rättighet att tvångsvis omhänderta en brottsling. Jag föreslår att en sådan brottsling - under förutsättning att han inte kan överlämnas till en svensk polismyndighet - i stället skall kunna överlämnas till en utländsk myndighet som anvisats av en svensk utlandsmyndighet.
- \* Möjligheten att med hänsyn till sjömannens välfärd tillstålla en svensk utlandsmyndighet dennes lön återspeglar ett föråldrat

förmyndaraktigt synsätt. Jag föreslår därför att 57 § SmL upphävs.

### Övriga ändringar

Under utredningsarbetets gång har vissa ändringar ifrågasatts vilka lett till följande förslag:

- \* En motsvarighet till den norska s.k. välfärdspermissionen för sjömän införs. En sjöman får därigenom rätt att vid en nära anhörigs bortgång eller sjukdom frånträda sin befattning på fartyget utan att anställningen upphör.
- \* Förbudet i 14 § SmL mot att dra tvister om sjömäns anställningsförhållanden inför en utländsk myndighet upphävs.
- \* Förutsättningarna för att skilja en sjöman från hans befattning på fartyget på grund av hans eget uppträdande modifieras. Ett skiljande förutsätter att sjömannen äventyrar sjösäkerheten.
- \* Fartygsnämndens möjlighet att med stöd av 25 § SmL tilldela en sjöman en erinran avskaffas.
- \* Arbetsgivarens vård- och kostnadsansvar gentemot en sjöman som insjuknar under sådan väntetid då sjömannen i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för overtidsarbete - med andra ord sådan väntetid som i praktiken är jämställd med semester - inskränks.
- \* Lydnadsplikten behålls i huvudsak oförändrad, men dess samband med sjösäkerheten betonas uttryckligt.
- \* Förutsättningarna för stridsåtgärder förenklas och vidgas något. Dessutom föreslås stridsåtgärder bli tillåtna också på off-shorefartyg.

# Lagförslag

## 1. Förslag till Sjömanslag (0000:000)

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 Kap. Inledande bestämmelser

#### *Lagens tillämpningsområde*

1 § Denna lag gäller, med de undantag som anges i det följande, en sjöman som är anställd för att tjänstgöra ombord på ett svenskt fartyg.

I fråga om annan som anlitas till eller utför fartygsarbete och sådan sjöman som avses i 367 § sjölagen (1891:35 s. 1) gäller i tillämpliga delar 1 kap. 3 - 4 §§, 3 kap. 1 - 3 §§ och 11 - 15 §§, 4 kap. 1 §, 4 § och 6 - 9 §§, 6 kap. 13 § första stycket, 19 - 27 §§ och 30 §, 7 kap. 7 - 10 §§, 8 kap. 1 - 2 §§, 3 § 1 - 3 och 5 samt 5 § och 10 kap. 1 - 7 §§ och 14 §.

2 § Bestämmelsen i 4 kap. 4 § gäller inte i fråga om arbetstagare för vilken 3 kap. 1 § lagen (1976:600) om offentlig anställning är tillämplig.

3 § Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar 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 upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagarsidan

har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för ett medgivande enligt första stycket, skall den som fått medgivande eller fartygets befälhavare utan dröjsmål underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I ett sådant fall får andra villkor för medgivandet föreskrivas eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

**4 §** Regeringen får förordna att denna lag helt eller delvis skall gälla även sjöman på utländskt fartyg.

### *Definitioner*

**5 §** I denna lag avses med

sjöman: den som är anställd för fartygsarbete och under tjänstgöringen ombord har en befattning med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål,

fartygsarbete: arbete för fartygets räkning som utförs ombord på fartyget eller på annat ställe av någon som följer med fartyget,

väntetid: den del av anställningstiden under vilken sjömannen inte har befattning på fartyget, 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 övertid.

## **2 kap. Anställning**

**1 §** Ett anställningsavtal med en sjöman skall vara skriftligt.

**2 §** Ett anställningsavtal upphör och får frånträdas

1. om det avser en bestämd resa, när fartyget kommer till den hamn där resan slutar,

2. om det avser en bestämd tid och den tiden utgår medan fartyget befinner sig till sjöss, när fartyget kommer till en hamn i det land där sjömannen har sitt hemvist eller till en annan hamn som fartyget anlöper av annat skäl än för bunkring eller av hänsyn till säkerheten eller liknande skäl.

Om överenskommelse annars inte har träffats om var avtalet skall frånträdas efter uppsägning, får det frånträdas endast i en hamn, som är belägen i det land där sjömannen har sitt hemvist, eller på den ort där avtalet ingicks. Säger sjömannen upp avtalet gäller vad nu sagts endast när han har befattning på fartyget eller under väntetid.

**3 §** En 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 ett fartyg, får han dock frånträda avtalet först när fartyget har anlöpt en hamn för lossning, lastning eller uppläggning.

Första stycket gäller inte, om sjömannen skriftligen samtycker till att avtalet förlängs. Sådant samtycke får inte lämnas tidigare än en månad före utgången av en anställningsperiod om nio månader och får inte avse längre tid än nio månader.

**4 §** Visar en sjöman att han kan få befattning av högre grad på ett fartyg än den han innehar eller en annan anställning, vars antagande är av väsentlig betydelse för honom, har han rätt att omedelbart bli fri från anställningen.

Första stycket gäller under förutsättning att en annan lämplig sjöman kan sättas i sjömannens ställe utan ökad kostnad för arbetsgivaren.

Villkoret att arbetsgivaren inte får orsakas ökad kostnad skall jämkas om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och övriga förhållanden.

**5 §** Är en sjöman anställd för en bestämd resa och ändras denna väsentligt, har han rätt att bli fri från anställningen, om han säger upp avtalet utan dröjsmål efter det att han har fått veta ändringen. Därefter upphör avtalet omedelbart, om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall i första hamn som fartyget anlöper.

6 § Om en myndighet på den ort där anställningsavtalet skall frånträdas inte tillåter att sjömannen kommer in i landet eller för att ge tillstånd härtill kräver en säkerhet som sjömannen inte kan ställa, gäller avtalet till dess att fartyget kommer till en ort där sådant hinder mot frånträddandet inte föreligger. Avtalet förlängs dock inte, om det innebär avsevärd olägenhet för arbetsgivaren eller sjömannen.

7 § Fartygets redare eller ägare skall anställa dem som ingår i minimibesättningen och tillhör däck- eller maskinpersonalen.

Om det finns särskilda skäl till det, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer medge att sådan personal anställs av någon annan. Innan ett medgivande lämnas, skall samrådske med organisationer som företräder redare och ombordanställda.

### 3 kap. Befattning på fartyg

#### *Allmänna bestämmelser*

1 § Bestämmelserna i 2, 3, 11, 12, 13, 14 och 15 §§ i detta kapitel gäller endast befattning på fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning (handelsfartyg).

De i första stycket nämnda bestämmelserna gäller dock inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

#### *Befattningens tillträdande*

2 § För att få tillträda en befattning ombord skall sjömannen

1. ha en giltig sjöfartsbok, om annat inte följer av 3 §,
2. med ett sådant läkarintyg som avses i 6 kap. 22 § visa att han inte på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för befattningen eller sjömansyrket,
3. ha föreskriven behörighet för befattningen,

4. om han är under 18 år, visa att hans vårdnadshavare har lämnat sitt tillstånd till att han tjänstgör till sjöss samt

5. uppfylla de villkor i övrigt för att inneha befattning ombord, som kan ha föreskrivits i andra författningar.

3 § Den som tillhör intendenturpersonalen på passagerarfartyg som går i regelbunden färjetrafik i lokalfart eller närfart behöver inte ha sjöfartsbok, om han har pass eller annan likvärdig identitetshandling.

### *Befattningens frånträdande*

4 § Redaren får när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget. Därvid gäller inte bestämmelserna i 7 kap. 4 - 5 §§.

5 § Befälhavaren får skilja en annan sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen har en sjukdom som medför fara för de ombordvarande eller om han på grund av sjukdom eller skada inte kan fullgöra sitt arbete på fartyget under en längre tid. Med sjukdom jämställs havandeskap som utgör hinder för att utöva befattningen.

6 § Befälhavaren får skilja en sjöman från hans befattning på fartyget om sjömannen äventyrar de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

7 § En sjöman vars make, sambo, barn eller förälder har avlidit eller är allvarligt sjuk har rätt att frånträda sin befattning på fartyget.

En sjöman har även rätt att frånträda sin befattning på fartyget när det inträffar andra omständigheter som gör frånträdadet till en välfärdsfråga för sjömannen.

Andra stycket gäller under förutsättning att en annan lämplig sjöman kan sättas i sjömannens ställe utan ökad kostnad för arbetsgivaren.

Villkoret att arbetsgivaren inte får orsakas ökad kostnad skall jämkas om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och övriga förhållanden.

8 § Anställningsavtalet upphör inte genom att sjömannen skiljs från befattning på fartyget. Innan befälhavaren enligt 5 eller 6 § skiljer sjömannen från hans befattning skall han, om det inte skall finnas en

fartygsnämnd på fartyget, först samråda med övriga befattningshavare ombord. Anteckning om samrådet skall göras i skeppsdagboken. Befälhavaren skall också underrätta redaren och, om fartyget befinner sig utomlands, närmaste svenska utlandsmyndighet. Befälhavaren skall se till att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land.

### 9 § En sjöman har rätt att frånträda sin befattning på fartyget

1. om det är fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande, utsättas för krigsskada eller råka ut för en annan händelse av jämförbart slag,

2. om en sjukdom som avses i 1.1 eller 1.2 bilagan till smittskyddslagen (1984:1470) har vunnit utbredning i hamn, till vilken fartyget är bestämt eller

3. om faran för ett sådant förhållande som avses i 1 eller 2 ökar avsevärt.

Rätten att frånträda befattningen föreligger dock inte om sjömannen har godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena.

Vill en sjöman frånträda sin befattning på fartyget på grund av förhållande som avses i första stycket skall han underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. Sjömannen har rätt att därefter frånträda befattningen i fall som avses i första stycket 1 eller 2 innan fartyget anländer till det område där förhållandet råder och i fall som avses i första stycket 3 så snart fartyget kommer i förbindelse med land.

En sjöman som frånträder sin befattning på fartyget på grund av förhållanden som avses i första stycket kan av arbetsgivaren omplaceras till ett annat fartyg där denne är arbetsgivare.

### 10 § En sjöman har rätt att frånträda sin befattning på fartyget, om fartyget

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



#### 4. inte är bemannat på betryggande sätt,

allt under förutsättning att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan och felet eller bristen inte undanröjs.

En sjöman har rätt att frånträda sin befattning på fartyget även när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse inte sker.

Vill en sjöman frånträda sin befattning på fartyget på grund av förhållande som avses i första eller andra stycket skall han underrätta arbetsgivaren utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. Sjömannen har rätt att därefter frånträda befattningen innan resan påbörjas om fartyget befinner sig i hamn, och i annat fall så snart fartyget har möjlighet att komma i förbindelse med land.

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

#### *Skyldigheter för redaren och befälhavaren*

**11 §** I samband med att en sjöman tillträder en befattning ombord skall redaren och befälhavaren förvissa sig om att sjömannen uppfyller kraven i 2 - 3 §§.

**12 §** När en sjöman tillträder en befattning på fartyget, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ge honom ett tjänstgöringsbesked med uppgift om befattningen och villkoren för tjänstgöringen.

**13 §** När en sjöman tillträder eller frånträder en befattning på fartyget skall redaren eller befälhavaren omedelbart anmäla detta till sjömansregistret.

För sådan intendenturpersonal som avses i 3 § behöver rapporteringen inte ske annat än när sjömannen börjar och slutar sin anställning.

**14 §** På fartyget skall finnas en sjömansrulla med kopior av sjömännens tjänstgöringsbesked. Befälhavaren skall se till att rullan är ordnad så att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

**15 §** Redaren skall se till att anteckningar om tjänstgöringen ombord förs in i sjömannens sjöfartsbok.

**16 §** Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket, annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av fartygssäkerhetslagen (1988:49) och för företrädare för sjömän på fartyget.

### *Bemyndiganden*

**17 §** Regeringen får förordna att bestämmelserna i 1 § första stycket skall tillämpas även i fråga om andra fartyg än handelsfartyg.

**18 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från de i 1 § första stycket nämnda bestämmelserna.

**19 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från kravet på innehav av sjömansbok än vad som sägs i 3 §.

**20 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva om det sätt på vilket rapportering enligt 13 § skall ske.

**21 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får, om det behövs av särskilda skäl, föreskriva eller i enskilda fall medge att sjömansrulla förs och förvaras i land. I sådant fall svarar redaren för att den aktuella bemanningen lätt kan utläsas.

## **4 kap. Fartygsarbete**

### *Minimiålder för fartygsarbete*

**1 §** En minderårig får inte som arbetstagare anlitas till fartygsarbete och inte heller på annat sätt anlitas till eller utföra fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet före det kalenderår under vilket han fyller 16 år och inte heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han har fullgjort sin skolplikt.

Utan hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt tretton år och som inte är arbetstagare anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant arbete.

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

### *Utförande av fartygsarbete*

**2 §** Bestämmelser om arbetsmiljön finns i fartygssäkerhetslagen (1988:49).

**3 §** En sjöman är, utöver vad som framgår av anställningsavtalet, skyldig att utföra sådant arbete som är nödvändigt med hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

Arbetstagare, som avses i 1 kap. 1 § andra stycket, är skyldig att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga honom med hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet.

**4 §** En sjöman är inte skyldig att utföra arbete, som är föremål för lockout eller för tillåten strejk, blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd, om fartyget ligger i hamn.

En sjöman som har befattning på ett fartyg som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten är inte skyldig att utföra arbete, som är föremål för i första stycket angiven stridsåtgärd. Han är dock skyldig att utföra skyddsarbete när fartyget befinner sig till sjöss.

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

*Ordningsföreskrifter och tvångsmedel*

5 § När fartyget befinner sig i hamn eller på annan säker ankarplats är en sjöman skyldig att stanna ombord under sin fritid endast om det behövs med hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet eller till fartygets förestående avresa eller förhalning.

6 § En sjöman får inte ta med ombord något som kan medföra fara för de ombordvarande, fartyget eller lasten eller för ordningen ombord.

Om en sjöman utan redarens samtycke tar med handelsvaror för egen eller annans räkning, skall han betala fraktkostnaden för varorna.

7 § Om det kan antas att något har tagits ombord olovligen, får befälhavaren i vittnens närvaro låta undersöka de övriga sjömännens utrymmen. Det som olovligen har tagits ombord får befälhavaren ta i förvar, låta föra i land eller, om det är nödvändigt, förstöra.

8 § Om det behövs för att upprätthålla ordningen ombord, får befälhavaren bruka det våld som med hänsyn till omständigheterna kan anses försvarligt. Detsamma gäller den som i en sådan situation hjälper befälhavaren.

9 § Begår en sjöman brott, för vilket kan antas följa fängelse i minst ett år, och upptäcks brottet när fartyget inte befinner sig i en svensk hamn, skall befälhavaren se till att sjömannen inte lämnar fartyget. Om befälhavaren finner det nödvändigt, får han hålla sjömannen i förvar ombord tills denne kan överlämnas till en utländsk myndighet som anvisats av en svensk utlandsmyndighet eller till en polismyndighet i Sverige.

**5 kap. Arbetstid***Allmänna bestämmelser*

1 § Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas förutom på sjöman även på annan anställd som utför fartygsarbete om hans arbete beräknas pågå under längre tid än en vecka.

Från tillämpning av bestämmelserna undantas fartygsarbete som utförs av

befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget,

maskinchef, om hans fartygsarbete inte är indelat i vakter och han inte är ensam maskinbefäl ombord,

främste styrman, om hans fartygsarbete inte är indelat i vakter och han inte är ensam styrman ombord,

föreståndare för intendenturavdelning, om utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen,

läkare,

musiker,

den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500.

Från tillämpning av bestämmelserna undantas även fartygsarbete på

fiskefartyg när det används som sådant och fartyg som används till verksamhet som är omedelbart förbunden med fiske,

räddningsfartyg, när det används som sådant,

fritidsfartyg.

**2 §** Ett fartyg anses under en resa hela tiden användas i den vidsträcktaste fart som resan omfattar. Därvid tas dock inte hänsyn till sådan oförutsedd utsträckning av resan som föranleds av väderförhållandena, sjöskada eller annan nödsituation.

**3 §** Förordnande enligt 1 kap. 9 § andra meningen fartygssäkerhetslagen (1988:49) gäller även vid tillämpningen av bestämmelserna i detta kapitel i den mån förordnandet har betydelse för tillämpningen.

**4 §** Vid beräkningen av arbetstid undantas, utom i fall som avses i 7 §, dels måltidsrast, dels annat uppehåll i fartygsarbetet, om den anställde enligt förmäns besked får avlägsna sig från arbetsplatsen under uppehållet och detta varar minst en timme.

5 § För ett fartyg skall föras anteckningar om arbetstid enligt föreskrifter av tillsynsmyndigheten.

En anställd har rätt att själv eller genom annan ta del av anteckningarna. Samma rätt har en facklig organisation som företräder den anställde.

#### *Ordinarie arbetstid i lokal fart*

6 § Med lokalfart avses en resa till eller från en svensk hamn med ett fartyg, vars bruttodräktighet understiger 500 och som under vanliga förhållanden inte kräver mer än 12 timmars oavbruten gång.

Med oavbruten gång avses att fartyget inte anlöper hamn eller annars kommer i beröring med land under längre tid än två timmar vid något tillfälle.

7 § I lokalfart inom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 9 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan. Raster inräknas inte. Med dygn avses tiden från klockan 0 till klockan 24 och med vecka avses en fast period av sju på varandra följande dygn.

När det behövs med hänsyn till arbetets natur eller arbetsförhållandena i övrigt, får annan ordinarie arbetstid tillämpas, om tiden under en fast period av högst fyra veckor inte överstiger 40 timmar i veckan i genomsnitt.

8 § I lokalfart utom svensk hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 10 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan.

#### *Ordinarie arbetstid i närfart och oceanfart*

9 § Med närfart avses annan fart än lokalfart inom Sveriges sjöterritorium eller annars i Östersjön eller i farvatten som har sjöfartsförbindelse med Östersjön och befinner sig innanför linjen Trondheimsfjorden - Shetlands nordpynt, därifrån västerut till 11° västlig longitud, därifrån längs denna longitud över Irlands västkust till 48° nordlig latitud och därifrån österut längs denna latitud till Brest.

Med oceanfart avses fart bortom den för närfart angivna linjen.

**10 §** I närfart och oceanfart får den ordinarie arbetstiden för en anställd, vars fartygsarbete inte är indelat i vakter och som inte tillhör radio- eller intendenturpersonalen (dagman) uppgå till högst 8 timmar om dygnet och 40 timmar i veckan. Vad som avses med dygn och vecka anges i 7 §.

**11 §** För en vaktindelad sjöman som inte tillhör intendenturpersonalen och för en sjöman som tillhör radiopersonalen får den ordinarie arbetstiden i närfart uppgå till högst 8 timmar om dygnet, om annat inte följer av 12 §. Under fartygets uppehåll i hamn får den ordinarie arbetstiden inte heller överstiga 40 timmar i veckan, varvid dygn under vilket fartyget går från eller kommer till hamn inte medräknas.

**12 §** På ett fartyg vars bruttodräktighet understiger 500 får i närfart den ordinarie arbetstiden för en sjöman som avses i 11 § uppgå till högst 24 timmar under två dygn i följd när fartyget är till sjöss.

Under dygn då fartyget går från eller kommer till hamn får den ordinarie arbetstiden uppgå till högst 8 timmar, om fartyget ligger i hamn minst halva dygnet. Är fartyget till sjöss eller annars under gång större delen av ett sådant dygn, får den arbetstid tillämpas som motsvarar arbetstiden enligt första stycket med den begränsningen att den tid som återstår när från 9 timmar dras den ordinarie arbetstid som sjömannen redan har fullgjort under dygnet.

För en sjöman, som avses i första och andra styckena, får den ordinarie arbetstiden under en fast period av två veckor inte överstiga 112 timmar.

Bestämmelserna i denna paragraf gäller inte sjöman som tillhör maskinpersonalen, om fartygets maskinstyrka överstiger 404,53 kilowatt.

**13 §** För en anställd som tillhör intendenturpersonalen får den ordinarie arbetstiden i närfart och oceanfart uppgå till högst 9 timmar om dygnet och 56 timmar i veckan på ett passagerarfartyg och högst 8 timmar om dygnet på ett annat fartyg.

*Vederlag, övertid m.m.*

**14 §** Om den ordinarie arbetstiden överstiger 40 timmar i veckan i fall som avses i 8, 11 eller 13 § eller 80 timmar under en fast period av

två veckor i fall som avses i 12 §, utgår för överskjutande tid vederlag i form av fritid eller på annat sätt.

15 § Utöver fartygsarbete under den ordinarie arbetstid som är medgiven enligt 7 - 8 §§ och 10 - 13 §§ eller under den längre tid som är medgiven enligt 18 § andra stycket b får fartygsarbete på övertid åläggas under högst 13 timmar i veckan.

Övertidsarbete bör inte förekomma regelbundet.

16 § Fartygsarbete på övertid får ske utan begränsning i tiden, om det är nödvändigt för

- a) att avvärja hotande fara för liv, fartyg eller last,
- b) att lämna hjälp enligt 62 § andra stycket, 222 eller 223 § sjölagen (1891:35 s. 1),
- c) att delta i författningsenlig övning med säkerhetsanordningar,
- d) vakttjänst i hamn,
- e) åtgärd som påkallas av myndighet i hamn,
- f) åtgärd som föranleds av att besättningen har minskat under resan,
- g) annan åtgärd som inte tål uppskov och som inte kunnat planeras att utföras på annan tid.

17 § Fartygsarbete får åläggas under högst 16 timmar under en period om 24 timmar i följd.

En anställd som är under 16 år skall varje dygn under tiden mellan kl. 20.00 och kl. 08.00 beredas tillfälle att vila under en sammanhängande tid av minst 9 timmar. Annan anställd skall under 24 timmar i följd beredas tillfälle att vila under en sammanhängande tid av tillräcklig längd.

Den som ålägger en anställd arbetstid i fartygsarbete skall ta skälig hänsyn till arbetstid i annat arbete som den anställde utför åt samma arbetsgivare.



Fartygsarbete som avses i 16 § a - c får åläggas utan hinder av vad som sägs i första - tredje styckena.

### *Kollektivavtal*

**18 §** Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på fartygsarbete som utförs av sådan anställd eller på sådant fartyg som har undantagits genom kollektivavtal, som på arbetstagarsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.

Genom sådant kollektivavtal får

- a) fastställas hur vederlag enligt 14 § skall utgå,
- b) överenskommas om längre ordinarie arbetstid än vad som sägs i 7 - 8 §§ och 10 - 13 §§,
- c) överenskommas om övertid under ytterligare 5 timmar utöver vad som medges enligt 15 § första stycket,
- d) avsteg göras från de begränsningar som anges i 7 - 8 §§ och 10 - 13 §§.

**19 §** En arbetsgivare som är bunden av ett kollektivavtal som avses i 18 § får tillämpa avtalet på en anställd som sysselsätts i arbete som avses i avtalet, även om denne inte är medlem i den avtalslutande organisationen på arbetstagarsidan. Detta gäller dock inte en anställd som omfattas av ett annat tillämpligt kollektivavtal.

### *Bemyndigande*

**20 §** Regeringen får förordna att bestämmelserna i detta kapitel inte skall gälla på ett fartyg som tillhör staten. Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av dessa bestämmelser.

## 6 kap. Fri resa, sjuklön, sjukvård m.m.

### *Fri resa*

1 § En sjöman, som har varit anställd i utrikes fart under fem månader i följd hos samma arbetsgivare eller på samma fartyg, har rätt till fri resa med underhåll till sin destinationsort för hemresa enligt 8 §, om han i ett annat land än det där han är bosatt får semester eller annan ledighet eller frånträder sitt anställningsavtal.

När sjömannen utnyttjat sin rätt till fri resa enligt första stycket, har han rätt till ny fri resa först fem månader efter det att han trätt i tjänst efter den föregående ledigheten.

Rätt till fri resa föreligger inte om en sjöman, som får semester eller annan ledighet eller som frånträder anställningsavtalet, haft tillfälle att under de senaste 30 dagarna ta ut semestern eller ledigheten eller lämna anställningen i det land där han är bosatt.

2 § Om rätt till fri resa enligt 1 § inträder medan sjömannen har befattning på ett fartyg, som inom 30 dagar beräknas nå en hamn från vilken resan kan ske till avsevärt mindre kostnad, gäller rätten endast om sjömannen stannar kvar i sin befattning till dess fartyget når den hamnen.

Den i första stycket nämnda tiden kan genom sådant kollektivavtal som avses i 5 kap. 18 § förlängas till högst 90 dagar, om det är fråga om en sjöman som har befattning på ett fartyg i regelbunden linjefart på Sverige och om det finns särskilda skäl till förlängning.

3 § Om en sjöman vill utnyttja sin rätt till fri resa enligt 1 eller 2 §, skall han begära det inom skälig tid.

4 § En sjöman har rätt till fri resa med underhåll till sin destinationssort för hemresa enligt 8 §,

1. om han har skilts från sin befattning på fartyget på grund av en sådan sjukdom eller skada som avses i 3 kap. 5 § första meningen,

2. om han har frånträtt anställningsavtalet av annan orsak men sådan sjukdom eller skada förelåg när anställningen upphörde.

Sjömannen har dock inte rätt till fri resa enligt första stycket 1, om det skäligen kan fordras att han avvaktar sitt återinträde i en befattning hos arbetsgivaren i ett annat land än det där han är bosatt.

Arbetsgivaren får av sjömannen återkräva kostnaden för resa enligt första stycket, om sjömannen förteg sjukdomen eller skadan när han anställdes eller om han, utom i fråga om könssjukdom, därefter har ådragit sig den uppsåtliga eller genom grovt vållande.

5 § En kvinnlig sjöman har rätt till fri resa med underhåll till sin destinationsort för hemresa enligt 8 §,

1. om hon har skilts från sin befattning på fartyget på grund av sådant havandeskap som avses i 3 kap. 5 § andra meningen,

2. om hon har frånträtt anställningsavtalet av annan orsak men sådant havandeskap förelåg när anställningen upphörde.

Arbetsgivaren får av sjömannen återkräva kostnaden för resa enligt första stycket, om hon förteg sitt tillstånd när hon anställdes.

6 § En sjöman har rätt till fri resa med underhåll till sin destinationsort för hemresa enligt 8 §,

1. om han blir fri från sin anställning enligt 2 kap. 5 §,

2. om han utomlands blir fri från anställning för bestämd tid eller för bestämd resa,

3. om han frånträder sin befattning på fartyget enligt 3 kap. 9 eller 10 §,

4. vid skeppsbrott.

5. om sjömannens arbetsgivare inte kan fortsätta att uppfylla sina förpliktelser mot sjömannen enligt lag eller avtal, på grund av konkurs, försäljning av fartyget, ändrad registrering av fartyget eller någon annan liknande orsak,

6. om anställningen upphör eller avbryts i enlighet med ett avgörande i en arbetstvist eller ett kollektivavtal eller om anställningen upphör av någon annan liknande orsak.

Arbetsgivaren får av sjömannen återkräva kostnaden för resa enligt första stycket 6, om anställningen upphört på grund av att sjömannen grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren.

Om en sjöman vill utnyttja sin rätt till fri resa enligt första stycket skall han begära det inom skälig tid.

**7 §** När en sjöman skall företa en resa till sin destinationsort för hemresa enligt 8 §, har han rätt att få ut sitt pass och andra identitetshandlingar som förvaras ombord.

**8 §** När en sjöman har rätt till fri resa, skall destinationsorten vara

1. den ort där han har samtyckt till att ingå anställningsavtalet,
2. en ort som bestämts genom sådant kollektivavtal som avses i 5 kap. 18 §,
3. en annan ort som har överenskommits när han anställdes, eller
4. sjömannens hemort, om den inte därefter har ändrats och det därför är oskäligt att resan sker till hemorten.

Om flera destinationsorter har fastställts, har sjömannen rätt att när han anställs välja vilken ort som skall gälla.

**9 §** Arbetsgivaren eller, om han inte har möjlighet till det, svensk utlandsmyndighet skall vidta åtgärder som behövs för att en resa enligt detta kapitel skall kunna ske.

### *Sjuklön*

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

Om en sjöman är sjuk eller skadad när han lämnar befattningen på ett fartyg, utgår lön för sådan tid därefter då han är arbetsoförmögen på grund av sjukdomen eller skadan. Lönen utgår från dagen efter den då han lämnade befattningen under högst 84 dagar, om befattningen avsåg utrikes fart, och annars under högst 30 dagar.

Om en sjöman under väntetid blir arbetsförmögen på grund av sjukdom eller skada, utgår lön under den tid då han är arbetsförmögen. Lönen utgår från dagen efter den då han blev arbetsförmögen under högst 84 dagar, om han under anställningstiden senast haft befattning på fartyg i utrikes fart, och annars under högst 30 dagar.

**11 §** Sjuklön enligt 10 § utgör följande andel av den lön och andra anställningsförmåner som sjömannen gått miste om till följd av nedsättningen i arbetsförmågan, nämligen

a) när det är fråga om en befattning i utrikes fart

1. 100 procent för de första 14 dagarna med sjuklön i varje sjukperiod, och

2. 90 procent för tid därefter;

b) i annat fall

1. 75 procent för de första tre dagarna med sjuklön i varje sjukperiod, dock med undantag motsvarande vad som anges i 15 § lagen (1991:1047) om sjuklön, och

2. 90 procent för tid därefter.

Bestämmelserna i 13 - 16 §§ lagen om sjuklön skall gälla även arbetstagare som omfattas av denna lag.

**12 §** En sjöman har inte rätt till lön enligt 10 § andra eller tredje stycket under tid när han får lön från en annan arbetsgivare.

### *Sjukvård*

**13 §** Om en sjöman som har befattning på fartyget blir sjuk eller skadas, skall befälhavaren se till att sjömannen ombord eller i land får den vård som behövs. Vården omfattar också underhåll, läkarbehandling och läkemedel.

Arbetsgivaren skall stå för kostnaden för vården.

**14 §** Om en sjöman blir sjuk eller skadas under väntetid, skall arbetsgivaren se till att sjömannen får sådan vård som avses i 13 §.

Arbetsgivaren skall stå för kostnaden för vården under högst 42 dagar eller, om sjömannen vårdas i ett annat land än det där han är bosatt, under högst 84 dagar.

Om sjömannen i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete och inte samtidigt står till arbetsgivarens förfogande för att utföra arbete, gäller arbetsgivarens skyldigheter enligt första och andra styckena endast när sjömannen befinner sig i det land där han är bosatt eller på sin destinationsort enligt 8 §.

**15 §** Bestämmelserna i 14 § första och andra styckena äger motsvarande tillämpning om en sjöman är sjuk eller skadad när han lämnar befattningen på fartyget.

**16 §** När arbetsgivarens kostnadsansvar enligt 14 eller 15 § upphör, skall i fråga om en sjöman som vårdas i ett annat land än det där han är bosatt staten svara för kostnaden för den ytterligare vård som behövs.

**17 §** Arbetsgivarens skyldighet att stå för vårdkostnad enligt 14 och 15 §§ gäller under sex månader från den dag då vårdbehovet uppkom eller, om sjömannen haft befattning på fartyg, sex månader från den dag då han senast lämnade sådan befattning.

Om sjömannen visar att han på grund av omständighet som han inte råder över har saknat möjlighet att få vård inom den tid som anges i första stycket, förlängs arbetsgivarens skyldighet att stå för sjukhusvård och kostnader som sammanhänger därmed till ett år.

**18 §** Arbetsgivaren får av en sjöman återkräva kostnaden för vård enligt 14 och 15 §§, om sjömannen förteg sjukdomen eller skadan när han anställdes eller om han, utom i fråga om könssjukdom, därefter ådragit sig den uppsåtliga eller genom grovt vållande.

**19 §** Om en sjöman har könssjukdom i smittsamt skede när han lämnar en befattning på fartyg, ersätter staten arbetsgivaren kostnad för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel enligt 14 och 15 §§, om vården skett i ett annat land än det där sjömannen är bosatt.

**20 §** Kan det antas att en sjöman har en sjukdom som medför fara för dem som är ombord, skall befälhavaren låta föra honom i land, om inte åtgärder som undanröjer faran kan vidtas ombord.

**21 §** Har en arbetsgivare haft kostnader enligt detta kapitel för vård av en svensk eller en i Sverige bosatt utländsk sjöman men är han enligt lagen inte skyldig att stå för kostnaden, ersätter staten denna. Bestämmelserna i 14, 15 och 17 §§ om begränsning av arbetsgivarens ansvar äger motsvarande tillämpning på staten.

### *Läkarundersökning*

**22 §** En sjöman, som har sådan befattning som avses i 3 kap. 1 §, skall med läkarintyg kunna visa att han inte på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sin befattning eller för sjömansyrket.

För en sjöman med befattning på fartyg som uteslutande går i inre fart behöver läkarintyget avse endast syn- och hörsel förmågan.

**23 §** Ett läkarintyg som avses i 22 § gäller i högst två år eller, om sjömannen vid läkarundersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser endast syn- och hörsel förmåga gäller dock i fyra år.

**24 §** En sjöman är skyldig att på begäran av redaren eller befälhavaren eller efter beslut av sjöfartsverket genomgå läkarundersökning, när det finns särskilda skäl till det, såsom att hans hälsotillstånd påtagligt försämrats.

Om sjöfartsverket har beslutat om läkarundersökning och den visar att sjömannen är olämplig för sin befattning eller för sjömansyrket, får sjöfartsverket efter samråd med socialstyrelsen förklara att ett redan utfärdat läkarintyg inte skall gälla vid tillämpningen av 3 kap. 2 § 2. Sjöfartsverket får också meddela sådan förklaring, om sjömannen vägrar att genomgå beslutad läkarundersökning.

**25 §** Kan det antas att en sjöman är sjuk eller skadad, skall befälhavaren låta honom genomgå en läkarundersökning, om det är möjligt och inte uppenbarligen opåkallat.

**26 §** En läkarundersökning som sker enligt 24 § på begäran av redaren eller befälhavaren eller som sker enligt 25 § skall bekostas av arbetsgivaren.

Sjöfartsverket skall bekosta en läkarundersökning som enligt 24 § sker efter dess beslut.

### *Dödsfall*

**27 §** Om en sjöman avlider när han har en befattning på fartyg, skall befälhavaren se till att sjömannens närmaste anhöriga underrättas om dödsfallet och svara för att begravning sker. Vid eldbegängelse svarar arbetsgivaren för att urnan sänds hem.

**28 §** Arbetsgivaren skall stå för kostnaden för en sjömans begravning och kostnad som föranleds av eldbegängelse, om dödsfallet inträffar medan sjömannen har en befattning på fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad.

**29 §** Om en sjöman avlider under väntetid, svarar arbetsgivaren för de åtgärder som avses i 27 § och de kostnader som avses i 28 §.

Om sjömannen i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete och inte samtidigt står till arbetsgivarens förfogande för att utföra arbete, gäller arbetsgivarens skyldigheter enligt första stycket endast när sjömannen befinner sig på en annan destinationsort enligt 8 § än sin hemort.

### *Bemyndigande*

**30 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg.

## **7 Kap. Fartygsnämnd**

**1 §** På ett fartyg, vars besättning uppgår till minst sex personer, skall det finnas en fartygsnämnd.

**2 §** Fartygsnämnden består av

1. befälhavaren, som också är ordförande,
2. maskinchefen, överstyrmannen och föreståndaren för intendenturavdelningen eller, om någon av dessa befattningar inte finns på fartyget, annan som tillhör befälet och har motsvarande befattning,



3. två ledamöter som tillhör övriga sjömän på fartyget och som om möjligt är av dem utsedda förtroendemän.

**3 §** Befälhavaren skall se till att fartygsnämnden tillsätts och sammankallar den när det behövs.

I sammanträde med nämnden deltar den befälsledamot, vars ansvarsområde närmast berörs av ärendet. Annan befälsledamot får inte delta.

En ledamot som är part i eller annars direkt berörs av ett ärende som skall behandlas av nämnden får inte delta i behandlingen av det ärendet. En ersättare för ledamoten skall utses att för det ärendet ingå i nämnden.

Som nämndens beslut gäller den mening om vilken de flesta förenar sig eller, vid lika röstetal, den mening som ordföranden biträder.

**4 §** Fartygsnämnden skall undersöka de omständigheter som åberopas till stöd för att enligt 3 kap. 6 § skilja en sjöman från hans befattning på fartyget.

Innan undersökningen har avslutats, får sjömannen inte skiljas från sin befattning.

**5 §** En sjöman som har befattning på fartyget får, innan han lämnar fartyget, hos fartygsnämnden begära samråd eller undersökning i fråga om de omständigheter som åberopas till stöd för att i annat fall än som avses i 4 § skilja honom från befattningen.

**6 §** Om en sjöman inte har inställt sig ombord vid tiden för fartygets avgång, skall fartygsnämnden snarast undersöka anledningen till att han har uteblivit.

**7 §** Om det anmäls till fartygsnämnden att en sjöman har försummat sig i tjänsten, brutit mot ordningen ombord eller där begått eller misstänks ha begått ett brott, skall nämnden snarast undersöka saken, såvida det inte är uppenbart att en undersökning inte behövs därför att saken kommer att utredas av en svensk myndighet eller vid en sjöförklaring.

**8 §** Vid en undersökning enligt 4 - 7 §§ skall fartygsnämnden, om det är möjligt, höra den sjöman som saken rör och de andra personer som

antas kunna lämna upplysningar i saken. Sjömannen får ställa frågor om sådant som kan bidra till att saken utreds.

**9 §** Fartygsnämnden avger utlåtande över det som kommit fram vid en undersökning. Utlåtandet och de utsagor som har avgetts vid undersökningen skall föras in i skeppsdagboken eller fogas till den. Skiljaktig mening i nämnden skall också antecknas. Samtliga ledamöter skall med sina underskrifter bestyrka riktigheten av det som antecknats.

Om samråd sker med nämnden, skall det antecknas i skeppsdagboken.

**10 §** Om fartygsnämnden efter en undersökning som avses i 7 § finner anledning att anta att ett brott har begåtts och att brottet inte är ringa, skall fartygsnämnden snarast anmäla vad som har framkommit vid undersökningen till svensk åklagare eller polismyndighet. Om fartygets närmaste bestämmelsehamn inte är svensk, skall anmälan i stället göras till närmaste svenska utlandsmyndighet.

**11 §** En ledamot i fartygsnämnden har tystnadsplikt angående sådant som han har fått veta i den egenskapen.

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

## **8 kap. Ansvarsbestämmelser**

**1 §** Till fängelse i högst sex år döms den som har anstiftat och den som har anfört myteri där deltagarna gemensamt har brukat våld mot person eller egendom.

**2 §** Till fängelse i högst två år döms

1. annan deltagare i sådant myteri som avses i 1 §,

2. den som har anstiftat och den som har anfört myteri där deltagarna gemensamt hotat att med våld sätta sig upp mot befälhavaren,

3. den som med våld eller hot om våld förgriper sig mot befälhavaren eller en annan förman på fartyget i dennes tjänsteövning

eller för att tvinga honom till eller hindra honom från tjänsteåtgärd eller för att hämnas för sådan åtgärd, såvida inte brottet är ringa.

### 3 § Till böter eller fängelse i högst sex månader döms

1. annan deltagare i sådant myteri som avses i 2 § 2,
2. den som gjort sig skyldig till brott som avses i 2 § 3, om brottet är ringa,
3. den som bryter mot 4 kap. 6 § första stycket,
4. den som missbrukar rätten att bruka våld enligt 4 kap. 8 § eller att ta någon i förvar enligt 4 kap. 9 §,
5. den som bryter mot 4 kap. 3 §.

### 4 § Till penningböter döms

1. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 11 eller 13 - 16 §§ eller 10 kap. 6 §,
2. befälhavare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 12 §, 4 kap. 1 §, 6 kap. 13 § första stycket, 6 kap. 20 §, 7 kap. 3 § första stycket eller mot föreskrifter som har meddelats med stöd av 4 kap. 1 § andra stycket,
3. arbetsgivare som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 12 § eller 6 kap. 14 § första stycket eller som känt till eller bort känna till att befälhavaren brutit mot 3 kap. 12 § eller 4 kap. 1 § och inte visar att han gjort vad som skäligen fordrats för att hindra förseelsen,
4. redaren, om förseelse skett mot 3 kap. 12 §, 4 kap. 1 § eller 6 kap. 13 § första stycket eller 20 § i fråga om arbetstagare som är anställd av annan än redaren, om han inte visar att han gjort vad som skäligen fordrats för att hindra förseelsen,
5. vårdnadshavare som har känt till en förseelse mot 4 kap. 1 §,
6. den som fått ett medgivande enligt 1 kap. 3 § eller befälhavaren på det fartyg som medgivandet avser, om föreskriven underrättelse-

skyldighet eller något villkor i medgivandet har åsidosatts uppsåtligen eller av oaktsamhet,

7. den som bryter mot 5 kap. 5 § första stycket eller 10 kap. 12 §,

8. den som bryter mot 5 kap. 5 § andra stycket genom att vägra någon att ta del av anteckningarna,

9. den som uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift om arbetstid,

10. befälhavaren eller annan som på grund av arbetsförhållandena har den arbetsledande ställning som annars tillkommer befälhavaren, om han uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en sjöman till fartygsarbete i strid mot 5 kap. eller föreskrift för tillämpningen av det kapitlet,

11. redaren eller annan som i redarens ställe har haft befattning med fartyget och som känt till eller bort känna till förseelse som avses i 10.

**5 §** För förberedelse eller stämpling till brott som avses i 1 § eller 2 § 1 eller 2 eller underlåtenhet att avslöja sådant brott döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken. Detsamma gäller försök eller förberedelse till brott som avses i 2 § 3, om inte brottet skulle ha ansetts som ringa om det hade fullbordats.

**6 §** Om flera har medverkat till gärning som avses i 4 § 10 eller 11 tillämpas 23 kap. 4 och 5 §§ brottsbalken.

**7 §** Har någon i fall som avses i 4 kap. 8 § gjort större våld eller svårare skada än som är medgivet, skall han likväl inte dömas till ansvar, om omständigheterna var sådana att han svårligen kunde besinna sig. Om hans gärning bedöms som brottslig får han dömas till lindrigare straff än som annars är bestämt för brottet.

**8 §** Ansvar enligt 4 § 10 eller 11 ådöms inte den som visar att brist uppkommit i bemanningen under en pågående resa och att det inte varit möjligt att i den senast besökta hamnen fylla den bristen så att fartygsarbetet kunnat anordnas enligt 5 kap.

**9 §** Allmänt åtal för brott som avses i 3 § 5 får väckas endast om redaren, befälhavaren eller målsäganden anger brottet till åtal eller om åtal är påkallat från allmän synpunkt.

**10 §** Vad som sägs i detta kapitel om befälhavare gäller även den som trätt i befälhavarens ställe.

**11 §** Till straff enligt denna lag skall inte dömas, om gärningen är belagd med straff i annan lag.

## **9 kap. Överklagande m.m.**

**1 §** Ett beslut enligt denna lag får överklagas

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är en central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser ett medgivande enligt 2 kap. 7 § andra stycket och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos kammarrätten i andra fall än som avses i 1 och 2.

**2 §** Om behörighet för tingsrätt att ta upp 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 det har sin hemort.

Om flera är redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemort.

**3 §** Mål om ansvar för brott som avses i denna lag får tas upp av Göteborgs tingsrätt, om behörig domstol inte finns enligt 19 kap. rättegångsbalken.

**4 §** Ett beslut enligt denna lag skall gälla omedelbart, om det inte bestäms något annat i beslutet eller den domstol eller myndighet som skall pröva ett överklagande förordnar annat.

## 10 kap. Särskilda bestämmelser

### *Sjöfartsbok*

1 § En sjöfartsbok skall utfärdas för en sjöman som visar att han skall tjänstgöra i en befattning ombord på ett fartyg. Sjömannen skall vara personligen närvarande när sjöfartsboken utfärdas för eller utlämnas till honom.

2 § I sjöfartsboken skall finnas identifieringsuppgifter för sjömannen och uppgifter om hans behörighet. Där skall också fortlöpande antecknas sjömannens tjänstgöring på olika fartyg.

3 § En sjöfartsbok utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer. Den är giltig i tio år efter utfärdandet.

### *Sjömansregistret*

4 § Sjöfartsverket skall med hjälp av automatisk databehandling föra ett register över sjömän och handelsfartyg där sjömän tjänstgör (sjömansregistret).

5 § Sjömansregistret skall innehålla uppgifter om varje sjömans identitet och kvalifikationer samt om fartygen. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas.

Kontroll av fartygets bemanning skall kunna göras med hjälp av uppgifterna i sjömansregistret.

6 § Utöver vad som annars är föreskrivet om skyldighet att lämna uppgifter till sjömansregistret skall redaren och befälhavaren på begäran av sjöfartsverket lämna sådana uppgifter som är av betydelse för registreringen.

7 § En sjöman skrivs in i sjömansregistret när sjöfartsbok utfärdas för honom eller när tjänstgöringsbesked för honom första gången kommer in till registret.

### *Tillsyn*

**8 §** Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter för tillämpningen av lagen utövas av sjöfartsverket och, utanför Sverige, även av svensk utlandsmyndighet som regeringen har förordnat att utöva sådan tillsyn.

**9 §** Tillsynen utövas vid tillsynsförrättningar, när tillsynsmyndigheten finner det motiverat.

**10 §** Den som verkställer en tillsynsförrättning eller biträder vid förrättningen skall lämnas tillträde till fartyget.

Vid förrättningen skall såvitt det är möjligt undvikas att fartyget fördröjs eller att någon annan olägenhet uppkommer.

**11 §** Polismyndigheter, tullmyndigheter, kustbevakningen och läkare är skyldiga att lämna tillsynsmyndigheterna det biträde och de upplysningar som de behöver för att utöva tillsyn enligt denna lag eller enligt föreskrifter som har utfärdats med stöd av lagen.

När kustbevakningen på en begäran enligt första stycket medverkar vid tillsyn, har tjänstemän vid kustbevakningen de befogenheter att vidta åtgärder som anges i 2 och 4 §§ lagen (1982:395) om kustbevakningens medverkan vid polisiär övervakning. Därvid gäller föreskrifterna i 5, 6, 8 och 9 §§ nämnda lag.

**12 §** Redaren samt befälhavaren och övrigt befäl ombord skall lämna tillsynsmyndigheten det bistånd den behöver vid en tillsynsförrättning och lämna de upplysningar den begär vid förrättningen.

### *Närvaro vid undersökning av sjöolycka*

**13 §** Om en sjömans närvaro behövs vid en sjöförklaring eller vid en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor är han, tills förrättningen avslutats, 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 betala lön och underhåll för den tid som sjömannen stannar kvar för ändamålet.

*Övriga bestämmelser*

**14 §** En sjöman får utan kostnad anlita en svensk utlandsmyndighet för att sända löneomedel från utlandet till Sverige.

**15 §** En sjöman kan fordra att hans lön efter en dragsedel helt eller delvis varje månad betalas ut till bestämd person här i landet eller för sjömannens räkning sätts in i en svensk bank.

Avdrag i dragsedelsbeloppet får utan sjömannens samtycke göras endast i den mån den övriga lönen inte förslår till att betala belopp, för vilket sjömannen enligt lag eller annan författning är skyldig att vidkännas avdrag i lön, eller till kvittning enligt lagen (1970:215) om arbetsgivares kvittningsrätt.

**16 §** Om en sjöman i sin anställning har en annan arbetsgivare än redaren, svarar redaren tillsammans med arbetsgivaren för de skyldigheter som en arbetsgivare har mot sjömannen enligt denna lag.

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela särskilda bestämmelser för totalförsvaret med avvikelse från denna lag. Föreskrifter som avser förhållandet mellan enskilda eller som annars måste meddelas med stöd av lag får dock inte meddelas med stöd av denna paragraf.

**18 §** Befälhavaren skall se till att det på fartyget finns tillgängliga exemplar av

1. denna lag,
2. semesterlagen (1977:480),
3. fartygssäkerhetslagen (1988:49) och de föreskrifter som regeringen har meddelat i anslutning till den lagen,
4. Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention (nr 166) om sjömäns hemresa och
5. tillämpliga kollektivavtal.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får medge undantag från första stycket.



Denna lag träder i kraft den

Genom den nya lagen upphävs sjöarbetstidslagen (1970:105), sjömanslagen (1973:282) och mönstringslagen (1983:929) med de begränsningar som följer nedan.

Bestämmelserna i 6 kap. 10 § andra och tredje styckena om sjuklön under högst 84 dagar i utrikes fart och i 6 kap. 11 § om sjuklön tillämpas i fråga om sjukdoms- eller skadefall som inträffar efter ikraftträdandet. För en sjöman som insjuknat eller skadats dessförinnan gäller motsvarande äldre bestämmelser i 34 § sjömanslagen.

En föreskrift som har meddelats med stöd av de upphävda lagarna och som gäller vid ikraftträdandet av den nya lagen skall fortfarande gälla och vid tillämpning av den nya lagen anses ha meddelats enligt denna.

Om det i lag eller i en författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i denna lag, tillämpas i stället den nya föreskriften.

## 2. Förslag till

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

Härigenom föreskrivs  
att 178 och 367 §§ skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

## 178 §

Passageraren är skyldig att iakttä föreskrifter om ordning och säkerhet under resan.

Bestämmelserna i 24, 53 och 54 §§ *sjömanslagen* (1973:282) om undersökning med anledning av brott ombord och tvångsmedel mot besättningsmedlem skall även tillämpas i fråga om passagerare.

Bestämmelserna i 4 kap. 8 - 9 §§ och 7 kap. 7 § *sjömanslagen* (0000:000) om tvångsmedel mot besättningsmedlem och om undersökning med anledning av brott ombord skall även tillämpas i fråga om passagerare.

## 367 §

På svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen fastställer, *medtagas* sjöman, som har rätt till fri resa enligt 29, 31 eller 32 § *sjömanslagen* (1973:282) eller vars resa till hemorten det *eljest* kan åligga *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 sjöman

På ett svenskt fartyg skall, till det antal och mot den ersättning som regeringen fastställer, *sjöman*, som har rätt till fri resa enligt 6 kap. 1 - 2 och 4 - 6 §§ *sjömanslagen* (0000:000) eller vars resa till hemorten det *annars* kan åligga *en svensk utlandsmyndighet* att *besörja*, *medtagas* till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget skall anlöpa under resan. Utan betalning skall *medtagas* urna innehållande askan efter av-

*Nuvarande lydelse*

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

*Föreslagen lydelse*

liden svensk befälhavare eller sjöman samt, *om* det kan ske utan olägenhet, hans efterlämnade effekter. Fartygets befälhavare är ansvarig för att dessa skyldigheter iakttagas.

Regeringen 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

## 3. Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring.

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 §, 2 kap. 7 och 9 §§ samt 20 kap 1 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 kap.  
3 §

Försäkrade enligt denna lag är dels svenska medborgare, dels personer som utan att vara svenska medborgare är bosatta i riket. En försäkrad som lämnar Sverige skall fortfarande anses vara bosatt i riket, om utlandsvistelsen är avsedd att vara längst ett år.

Utländsk sjöman på svenskt handelsfartyg är försäkrad *för tilläggspension*, även om han *ej* är bosatt i riket.

*En* utländsk sjöman på *ett* svenskt handelsfartyg är försäkrad *enligt denna lag* även om han *inte* är bosatt i riket.

Såvitt angår försäkringen för tilläggspension är den som enligt 11 kap. 6 § tillgodoräknats pensionspoäng försäkrad, även om han ej längre uppfyller förutsättningarna enligt första eller andra stycket.

Om regeringen inte föreskriver annat, skall den som av en statlig arbetsgivare sänds till ett annat land för arbete för arbetsgivarens räkning anses bosatt i riket under hela utsändningstiden även om denna är avsedd att vara lägre än ett år. Detta gäller även medföljande make samt barn som inte fyllt 18 år. Med make likställs den som utan att vara gift med den utsände lever tillsammans med denne, om de tidigare har varit gifta eller gemensamt har eller har haft barn.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 2 kap.

## 7 §

Har arbetsgivare för sjöman jämlikt sjömanslagen (1973:282) haft att vid sjömans sjukdom vidkännas kostnad som avses i 2 - 5 §§, äger han hos allmän försäkringskassa erhålla gottgörelse för kostnaden enligt bestämmelserna i denna lag.

Har arbetsgivare för sjöman jämlikt sjömanslagen (0000:000) haft att vid sjömans sjukdom vidkännas kostnad som avses i 2 - 5 §§, äger han hos allmän försäkringskassa erhålla gottgörelse för kostnaden enligt bestämmelserna i denna lag.

## 9 §

Ersättning för sjukvård utom riket utgår endast i den utsträckning regeringen föreskriver.

Har arbetsgivare för sjöman jämlikt sjömanslagen (1973:282) haft att för sjömans sjukvård utom riket vidkännas kostnad, som omfattas av föreskrifter meddelade med stöd av första stycket, äger han från allmän försäkringskassa i den ordning regeringen bestämmer erhålla gottgörelse för kostnaden enligt nämnda föreskrifter.

Har arbetsgivare för sjöman jämlikt sjömanslagen (0000:000) haft att för sjömans sjukvård utom riket vidkännas kostnad, som omfattas av föreskrifter meddelade med stöd av första stycket, äger han från allmän försäkringskassa i den ordning regeringen bestämmer erhålla gottgörelse för kostnaden enligt nämnda föreskrifter.

Har genom utrikesförvaltningens försorg åt försäkrad lämnats ekonomiskt bistånd avseende sjukvård utom riket, äger utrikesförvaltningen från allmän försäkringskassa erhålla gottgörelse därför enligt vad i andra stycket sägs.

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 20 kap.

## 1 §

I denna lag avses, där ej annat framgår, med år kalenderår och med månad kalendermånad.

Med sjöman avses, där ej annat framgår, arbetstagare som enligt sjömanslagen (1973:282) anses som sjöman.

Med sjöman avses, där ej annat framgår, arbetstagare som enligt sjömanslagen (0000:000) anses som sjöman.

Med anställning på svenskt handelsfartyg likställes anställning på utländskt handelsfartyg som svensk redare förhyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare. Uthyres svenskt handelsfartyg till utländsk redare i huvudsak obemannat, äga bestämmelserna i denna lag tillämpning om anställningen sker hos fartygets ägare eller någon av denne anlitad arbetsgivare.

Bestämmelserna i 1 kap. 3 § andra stycket äga icke tillämpning i fall då lagen (1958:295) om sjömansskatt enligt beslut jämlikt 36 a § nämnda lag icke skall tillämpas.

---

Denna lag träder i kraft den

#### 4. Förslag till Lag om ändring i lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m.

Härigenom föreskrivs  
att 1 och 2 §§ skall ha följande lydelse.

##### *Nuvarande lydelse*

Svensk medborgare, som råkat i nöd eller annan svårighet i utlandet, kan erhålla tillfälligt ekonomiskt bistånd av beskickning eller konsulat enligt de närmare föreskrifter som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Svensk medborgare som är bosatt i utlandet och som på grund av ålder, sjukdom eller annan omständighet är ur stånd att försörja sig, kan erhålla varaktigt ekonomiskt bistånd av utrikesdepartementet enligt de närmare föreskrifter som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

##### *Föreslagen lydelse*

#### 1 §

*En svensk medborgare, som råkat i nöd eller annan svårighet i utlandet, kan erhålla tillfälligt ekonomiskt bistånd av beskickning eller konsulat enligt de närmare föreskrifter som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.*

*Första stycket skall ha motsvarande tillämpning i fråga om en utländsk sjöman som är eller har varit anställd ombord på ett svenskt fartyg.*

*En svensk medborgare som är bosatt i utlandet och som på grund av ålder, sjukdom eller annan omständighet är ur stånd att försörja sig, kan erhålla varaktigt ekonomiskt bistånd av utrikesdepartementet enligt de närmare föreskrifter som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 2 §

Den som har fått bistånd enligt 1 § skall återbetala det mottagna beloppet till staten. I samband med återbetalning av bistånd enligt 1 § första stycket skall också en avgift för biståndet betalas. Närmare föreskrifter om avgiften meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer. Om bistånd har lämnats till ett barn under 18 år är även barnets vårdnadshavare skyldig att återbetala biståndsbeloppet och erlägga avgiften till staten.

Om en sjöman eller någon annan som är eller har varit anställd ombord på ett svenskt fartyg har fått bistånd enligt 1 § för att täcka kostnader som fartygets redare är ansvarig för enligt författning eller avtal, *är även* redaren *skyldig att* återbetala biståndsbeloppet och erlägga avgiften till staten.

Om en sjöman eller någon annan som är eller har varit anställd ombord på ett svenskt fartyg har fått bistånd enligt 1 § för att täcka kostnader som fartygets redare är ansvarig för enligt författning eller avtal, *skall* redaren återbetala biståndsbeloppet och erlägga avgiften till staten.

Betalningsskyldighet enligt första stycket får jämkas eller efterges, om särskilda skäl föreligger med hänsyn till den betalningsskyldiges ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

---

Denna lag träder i kraft den



5. Förslag till  
Lag om ändring i lagen (1977:267) om  
krigsskadeersättning till sjömän

Härigenom föreskrivs  
att 2 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

2 §

Lagen tillämpas på den som är försäkrad enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring och som anses som sjöman enligt sjömanslagen (1973:282) eller ändå följer med fartyget och utför arbete för fartygets räkning.

Lagen tillämpas på den som är försäkrad enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring och som anses som sjöman enligt sjömanslagen (0000:000) eller ändå följer med fartyget och utför arbete för fartygets räkning.

Lagen gäller ej den som har rätt till ersättning enligt lagen om arbetsskadeförsäkring eller tjänstgör på krigsfartyg eller skadas i krig i vilket Sverige befinner sig.

---

Denna lag träder i kraft den

## 6. Förslag till Lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

Härigenom föreskrivs  
att 2 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 §

Lagen gäller inte

1. arbete som utförs i arbetstagarens hem eller annars under sådana förhållanden att det inte kan anses vara arbetsgivarens uppgift att vaka över hur arbetet är ordnat,

2. arbete som utförs av arbetstagare som med hänsyn till arbetsuppgifter och anställningsvillkor har företagsledande eller därmed jämförlig ställning eller av arbetstagare som med hänsyn till sina arbetsuppgifter har förtroendet att själva disponera sin arbetstid,

3. arbete som utförs i arbetsgivarens hushåll,

4. *skeppstjänst*.

4. *fartygsarbete*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på *skeppstjänst* som har undantagits från *sjöarbets-tidslagen (1970:105)*.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva att lagen skall tillämpas på *fartygsarbete* som har undantagits från *tillämpning av bestämmelserna om arbetstid i sjömanslagen (0000:000)*.

---

Denna lag träder i kraft den

## 7. Förslag till Lag om ändring i lagen (1987:813) om homosexuella sambor

Härigenom föreskrivs att lagen skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

Om två personer bor tillsammans i ett homosexuellt förhållande, skall vad som gäller i fråga om sambor enligt följande lagar och bestämmelser tillämpas även på de homosexuella samborna:

- |  |   |
|--|---|
| 1. lagen (1987:232) om sambors gemensamma hem,   |   |
| 2. ärvdabalken,  |   |
| 3. jordabalken,  |   |
| 4. 10 kap. 9 § rättegångsbalken,   |   |
| 5. 4 kap. 19 § första stycket utsökningsbalken,  |   |
| 6. 19 § första stycket, punkt 1 nionde stycket av anvisningarna till 31 § och punkt 3 a av anvisningarna till 33 § kommunalskattelagen (1928:370), |   |
| 7. lagen (1941:416) om arvsskatt och gåvoskatt,  |   |
| 8. 6 § lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden,  |   |
| 9. bostadsrättslagen (1971:479),   |   |
| 10. 9 § rättshjälpslagen (1971:429),   |   |
| 11. lagen (1981:131) om kallelse på okända borgenärer, <i>samt</i>   | 11. lagen (1981:131) om kallelse på okända borgenärer,                          |
| 12. 5 kap. 18 § tredje stycket fastighetsbildningslagen (1970:988).  | 12. 5 kap. 18 § tredje stycket fastighetsbildningslagen (1970:988), <i>samt</i> |

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

13. 3 kap. 7 § sjömanslagen  
(0000:000).

Förutsätter dessa lagar eller bestämmelser att samborna skall vara ogifta, gäller det också de homosexuella samborna.

---

Denna lag träder i kraft den

## 8. Förslag till Lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

Härigenom föreskrivs

*dels* att 5 kap. 12 §, 6 kap. 10 a § och 12 kap. 3 § 5 a skall upphöra att gälla,

*dels* att 5 kap. 4 §, 6 kap. 10 och 11 §§, 9 kap. 14 § och 13 kap. 3 § skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 5 kap. Fartygs bemanning 4 §

Varje medlem av ett fartygs besättning skall ha så god syn och hörsel som hans uppgifter kräver.

Bestämmelser om hälsundersökning av sjömän finns i 18 - 21 §§ *mönstringslagen* (1983:929).

Bestämmelser om hälsundersökning av sjömän finns i 6 kap. 22 - 24 §§ och 30 § *sjömanslagen* (0000:000).

### 6 kap. Arbetsmiljön 10 §

*Bestämmelser om arbetstiden ombord finns i sjöarbetstidslagen* (1970:105).

Bestämmelser om minimiålder för fartygsarbete som utförs av arbetstagare finns i *sjömanslagen* (1973:282).

Bestämmelser om *arbetstiden ombord och om minimiålder* för fartygsarbete finns i *sjömanslagen* (0000:000).

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 11 §

Bestämmelserna i 3 - 9 §§ och 10 a § gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

Bestämmelserna i 3 - 9 §§ gäller inte utländska fartyg i vidare mån än regeringen föreskriver det.

## 9 kap. Skyddsverksamhet

## 14 §

En avtalsuppsägning eller en annan sådan rättshandling som sker i strid mot vad som sägs i 12 § är ogiltig.

Om ett skyddsombud gör gällande att han med anledning av uppdraget att vara skyddsombud har blivit uppsagd från sin anställning eller har fått sina arbetsförhållanden eller anställningsvillkor försämrade, har han rätt att stå kvar i sin befattning under oförändrade arbetsförhållanden och anställningsvillkor till dess frågan har prövats slutligt. På yrkande av redaren får dock domstol förordna att vad som har sagts nu inte skall gälla.

Om ett skyddsombud efter det att anställningen upphört har väckt talan om att anställningsförhållandet skall bestå på grund av att uppsägningen är ogiltig enligt första stycket, får domstol på yrkande förordna att skyddsombudet skall få återgå i arbetet för tiden till dess ett beslut eller en dom i frågan har vunnit laga kraft. För den tid förordandet gäller har skyddsombudet rätt till de anställningsvillkor som är förenade med hans tidigare befattning.

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpning av 17 eller 18 § sjömanslagen (1973:282).

Vad som sägs i denna paragraf om rätt att stå kvar i befattning eller återgå i arbetet utesluter inte tillämpning av 3 kap. 5 eller 6 § sjömanslagen (0000:000).

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*13. kap. Övriga bestämmelser  
3 §

Ett beslut enligt denna lag som inte skall underställas någon får överklagas

1. hos sjöfartsverket, om beslutet har meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser *ett fartygs bemanning eller ett medgivande enligt 5 kap. 12 § andra stycket* och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

2. hos regeringen, om beslutet avser *bemanningsföreskrifter enligt 5 kap. 13 §* och har meddelats av en central förvaltningsmyndighet,

3. hos kammarrätten i andra fall än som avses i 1 och 2.

Ett provisoriskt beslut om minimibesättning får inte överklagas.

---

Denna lag träder i kraft den

Beslut som har meddelats före ikraftträdandet överklagas enligt äldre bestämmelser.





# 1 Inledning

## 1.1 Utredningens direktiv m.m.

Enligt direktiven (dir. 1989:60) skall översynen ha till syfte att ge underlag för en modernisering av bestämmelserna i lagen med hänsyn till den utveckling som sjöfarten och den arbetsrättsliga lagstiftningen har undergått. Därvid bör utredaren överväga inte bara innehållet i bestämmelserna, utan också frågan om det skulle vara ändamålsenligt att i en enda lag sammanföra sådana bestämmelser som rör sjömäns tjänstgöringsförhållanden ombord och som nu är upptagna i olika lagar, såsom sjömanslagen, mönstringslagen och fartygssäkerhetslagen.

Utredaren har fått i uppdrag att särskilt överväga följande frågor:

- \* Den rättsliga regleringen i fråga om sjömäns anställningsförhållanden i fall då fartyget är destinerat till en *krigsriskzon*.
- \* Om det inom sjöfarten finns behov också i anställningsförhållanden av en undantagsregel från minimiålderskravet i fråga om lätt arbete som utförs av *minderåriga* som har fyllt 13 år.
- \* I vilken utsträckning de regler som föreslås bör bli tillämpliga på *offentliganställda* sjömän.
- \* Frågan om *överklagande* av en myndighets beslut på det område som avses med översynen.
- \* Frågan om Sverige bör tillträda *ILO-konventionerna (nr 165) om social trygghet för sjömän och (nr 166) om sjömäns hemresa*. I detta sammanhang bör samtliga ratifikationshinder och frågor övervägas som hänför sig till dessa konventioner, liksom också innehållet i ILO-rekommendationen (nr 174) om sjömäns hemresa.
- \* De svenska *utlandsmyndigheternas* handläggning av sjöfartsärenden.

- \* Övriga ändringar i lagstiftningen om sjömäns tjänstgöringsförhållanden ombord som anses kunna tjäna ändamålet att *modernisera och förenkla* reglerna.

En utgångspunkt för utredarens arbete bör också vara innehållet i den lagstiftning på förevarande område som finns i Danmark, Finland och Norge.

Utredaren skall dessutom undersöka om det råder någon gemensam ordning inom EG i fråga om sjömanslagstiftningen.

Vidare har regeringen den 2 maj 1991 uppdragit åt utredaren att, utöver vad som framgår av utredningens direktiv, överväga om sjömän längre skall ha full kompensation för inkomstbortfall vid sjukdom. Detta uppdrag skall ses mot bakgrund av att kompensationsnivån enligt den allmänna sjukförsäkringen har sänkts fr.o.m. den 1 mars 1991 och att i samband därmed för andra arbetstagare reglerna om arbetsgivarinträde ändrats så att 100 procents lön vid sjukdom inte längre skall kunna förekomma.

## 1.2 Arbetets uppläggning

Utredningen har bedrivits i huvudsak så att jag och sekreteraren utarbetat lagförslag och motiv i de olika frågorna och successivt lagt fram dem för experterna. De har därefter bearbetats med hänsyn till de synpunkter som framförts.

Utredningen har i sin helhet gjort ett studiebesök ombord på passagerarfartyget *Silvia Regina* under resa Stockholm-Helsingfors-Stockholm. Under resan anordnades en sammankomst där synpunkter inhämtades från företrädare för olika personalkategorier ombord. Jag har tillsammans med sekreteraren dessutom gjort ett studiebesök ombord på det svenska handelsfartyget *Tor Belgia* under resa mellan Göteborg och Gent i Belgien. Även under den resan inhämtades synpunkter från såväl befälmen som övriga sjömän ombord. Dessutom gavs tillfälle till att studera arbetsförhållandena ombord och att få en inblick i hur ett containerfartyg fungerar.

Utredningen har samrått med regeringskanslierna i Danmark, Finland och Norge i frågor angående sjömanslagstiftningen. Jag och sekreteraren har därvid besökt det danska industriministeriet i Köpenhamn och

det norska utrikesdepartementet i Oslo. Skriftligt samråd har ägt rum med det finska arbetsministeriet.

Samråd har skett med den särskilde utredare som har tillkallats för att göra en översyn av lagstiftningen om offentlig anställning - LOA-utredningen (C 1989:07). Sekreterarna i de båda utredningarna har därvid sammanträffat och har dessutom haft fortsatta underhandskontakter.

Utredningen har från utrikesdepartementet inhämtat synpunkter på bestämmelserna om handläggningen av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen.

Sekreteraren har haft fortlöpande underhandskontakter med ILO-kommitténs sekretariat.

Utredningen har från riksförsäkringsverket inhämtat en ekonomisk beräkning angående redarnas ökade kostnader vid en eventuell höjning av socialavgifterna.

Sjöfartsverket har lämnat upplysningar och synpunkter i olika frågor samt har biträtt utredningen med framtagande av statistiska uppgifter ur sjömansregistret.

Upplysningar har dessutom inhämtats från ett flertal andra myndigheter, bl.a. marinstaben, kustbevakningen, fiskeristyrelsen och vägverket.

Samråd har skett med bl.a. EG-delegationen i Stockholm och med det danska industriministeriet angående frågan om det råder någon gemensam ordning inom EG i fråga om sjömanslagstiftningen.

Utredningen har efter remiss avgett yttrande till socialdepartementet över riksförsäkringsverkets rapport den 31 maj 1990 om möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem samt till justitiedepartementet över dels departementspromemorian (Ds 1991:54) Sveriges tillträde till Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område, dels departementspromemorian (Ds 1991:70) angående Sveriges tillträde till 1952 års konvention om kvarstad och liknande säkerhetsåtgärder på havsgående fartyg (arrestkonventionen).

Utredningsarbetet har bedrivits med målsättningen att uppnå enighet mellan mig och experterna i de olika frågorna. Bland experterna har dock framkommit meningsskiljaktigheter i vissa frågor. Jag lägger därför fram betänkandet i eget namn. Vi är överens om att särskilda yttranden till betänkandet inte skall avges.

## 2 Allmänna översväganden om utformningen av en ny sjömanslagstiftning

### 2.1 Kort tillbakablick

Den nuvarande sjömanslagen tillkom efter förslag av 1964 års sjömanslagsskommitté (kommittén). I dess betänkande Ny sjömanslag (SOU 1971:6) ges en historik över sjömanslagstiftningens framväxt och förändringar. I kommitténs direktiv uttalades att utvecklingen i allt högre grad inneburit ett närmande av arbetsvillkoren till sjöss till dem som gäller vid anställning i land. Översynen av då gällande 1952 års sjömanslag skulle syfta till att nå samklang med utvecklingen.

De väsentligaste nyheterna i 1973 års sjömanslag var följande. Den s.k. rederianställningen, som införts i kollektivavtal år 1964, lades till grund för regleringen av anställningsförhållandena. Liksom vid landanställning står arbetsgivaren och den anställde i ett omedelbart avtalsförhållande till varandra och anvisningen av arbetsplats/fartyg är endast ett led i fullgörandet av anställningsvillkoren. Bestämmelserna utesluter dock inte att fartygsanställning, dvs. anställning med befattning på bestämt fartyg tills vidare, kan förekomma. Sådana lagföreskrifter som täcktes av kollektivavtal, t.ex. regler om uppsägningstider, löneberäkning och landgångsvillkor, utmönstrades. De detaljerade reglerna om arbetsledning ombord avskaffades, liksom den disciplinära bestraffningsrätten. Sjömäns strejkrätt vid lovliga arbetskonflikter reglerades.

De viktigaste sakliga ändringarna i sjömanslagen efter år 1973 är följande. Genom SFS 1975:1338 upphävdes det generella förbudet för kvinnor under 18 år att utföra fartygsarbete. Vissa begränsningar gällde dock fortfarande, men de togs bort genom SFS 1982:199 som också ändrade 45 § så att skolungdomar som inte fullgjort sin skolplikt får sysselsättas i fartygsarbete i form av praktisk yrkesorientering. Vissa ändringar beträffande fartygsnämnderna genomfördes genom SFS 1982:342. Andra ändringar i sjömanslagen har föranletts av ny lagstiftning på närbesläktade områden; SFS 1976:591 föranleddes av lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet, SFS 1983:932 av mönstringslagen (1983:929), SFS 1988:52 av fartygssäkerhetslagen

(1988:49) och SFS 1989:992 av lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp m.m.

Sjöfolkets arbetsförhållanden regleras inte endast i sjömanslagen. Framför allt tre författningskomplex måste uppmärksammas; mönstringslagen med förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän, sjöarbetstidslagen med sjöarbetstidskungörelsen (1970:550) samt fartygssäkerhetslagen med fartygssäkerhetsförordningen (1988:594).

Genom mönstringslagen upphörde den tidigare gällande formen för mönstring utförd av statliga mönstringsförrättare. Vissa av de kontrollåtgärder som mönstringsförrättarna utfört avskaffades medan andra överfördes på rederierna och befälhavarna. Huvudmannaskapet för sjömansregistret övergick från arbetsmarknadsstyrelsen till sjöfartsverket. Påmönstringsförbudet och sjömansnämnden avskaffades. Anställnings- och tjänstgöringsfrågor överlämnades till arbetsmarknadens parter. Vissa följdändringar på grund av annan lagstiftning har skett genom SFS 1988:55 och 1989:993.

Sjöarbetstidslagen innebar att 40 timmars arbetsvecka i princip infördes. Gällande regler om ordinarie arbetstid behölls dock för bl.a. vaktindelad personal. Frågor om den ordinarie arbetstidens förläggning överlämnades till arbetsmarknadens parter. Möjligheterna till totaluttag av arbetstid under 24 timmar i följd minskades och en regel infördes om sammanhängande tid för vila. Friheten att genom kollektivavtal avvika från lagens regler vidgades. Konsekvensändringar till följd av annan lagstiftning har skett genom SFS 1973:285, 1976:586, 1980:207, 1982:257, 1988:50 och 1989:991.

Fartygssäkerhetslagen bygger på den tidigare gällande lagen om säkerhet på fartyg. Bestämmelser om arbetsmiljön infördes, vilka anpassades till arbetsmiljölagens regler och gjordes tillämpliga på alla som utför fartygsarbete, såväl ombordanställda som andra. Som en följd av att Sverige ratificerat ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete gjordes vissa ändringar i fartygssäkerhetslagen genom SFS 1990:723.

## 2.2 Svensk sjöfart

I sina allmänna synpunkter på en ny sjömanslag lämnade kommittén (SOU 1971:6 s. 65 f.) en redovisning för den ekonomiska och tekniska utvecklingen på sjöfartsområdet. Kommittén underströk

tendensen till koncentration av rederierna till större enheter, administration från land av bl.a. personalfrågor, utvecklingen mot större fartygsenheter och specialiserade fartygstyper samt den stigande användningen av tekniska hjälpmedel vid fartygsdriften.

Mot denna bakgrund kan en kortfattad beskrivning av 1990-talets svenska sjöfart innehålla följande.

Av Sveriges utrikeshandel transporteras ca 93 % med fartyg. 40 miljoner enkelpassagerare befordras varje år med färja mellan Sverige och utlandet. I våra hamnar hanteras mer än 100 miljoner ton utrikesgoods. Under år 1990 beräknades att det svenskkontrollerade tonnaget till närmare 4 miljoner dwt fanns under svensk flagg. Sjöfartsnettot kan beräknas till ca 10 miljarder kronor. Minst 25 000 människor kan sägas ha sin utkomst från sjöfarten, varav ca 12 000 som ombordanställda på svenskflaggade fartyg.

Redan en sådan summarisk sifferredovisning<sup>1</sup> ger en bild av sjöfartens betydelse för det svenska samhället. Utvecklingen av vår sjöfart är en angelägenhet som får konsekvenser inom många olika samhällssektorer. Det är därför av stor vikt att den nedgång som skedde under 1980-talet nu har brutits och ersatts med en viss uppgång. Det betyder dock inte att den svenska flaggan syns i så mycket större utsträckning på världshaven. Merparten av de fartyg som seglar under svensk ägarekontroll är registrerad utomlands. I prop. 1991/92:64 föreslås att lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp, den s.k. flagglagen, upphävs. Enligt den lagen krävs tillstånd för att överlåta ett skepp, om det därigenom upphör att vara svenskt. Tillstånd har kunnat medges bl.a. om redaren åtagit sig att flagga in ett likvärdigt skepp. På vilket sätt ett upphävande av flagglagen kan komma att påverka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan torde inte kunna bedömas förrän övriga i propositionen aviserade förslag har konkretiserats; avveckling av rederistödet och eventuella andra åtgärder för att bevara en handelsflotta under svensk flagg med i möjligaste mån svensk bemanning.

De fartyg som ingick i den svenska handelsflottan under dess storhetstid på 1960- och 1970-talen karaktäriserades av en utveckling mot en koncentration till stora och specialiserade fartyg med hög

---

<sup>1</sup> Redovisningen huvudsakligen hämtad från Sjöfartens bok 1991, Svensk Sjöfartstidning 1990:50.

teknisk standard. Den fortsatta utvecklingen har lett till att de moderna fartygen blivit alltmer inordnade i datoriseringsprocessen.

Andra karaktäristika för dagens handelsflotta är att den i ökad grad inriktats på annan verksamhet än renodlade transporter av passagerare och gods. Färjetrafikens utveckling har medfört att den hotell- och restaurangrörelse som drivs ombord inte i något mer väsentligt avseende skiljer sig från motsvarande verksamheter i land. Ett liknande fenomen utgör de fartyg som fungerar som flytande lagerutrymmen.

Även rederiverksamheten har undergått förändringar som alltmer utplånar dess särart i förhållande till annan näringsverksamhet. Ägande å ena sidan samt bemanning och teknisk service å andra sidan ligger ofta på olika händer men det förekommer också att fartygen drivs som självständiga enheter.

### 2.3 Sjömansyrket

Redan kommittén konstaterade att det sedan länge förelåg svårigheter att få tag på kvalificerat folk på såväl befäls- som manskapssidan. Situationen har inte nämnvärt förbättrats sedan dess. Datoriseringen, den ökade inriktningen på säkerhets- och miljöaspekter och en minskning av de speciella attraktionsvärden som skulle kunna göra sjömansyrket konkurrenskraftigt mot andra yrken - sådana omständigheter skapar rekryteringsproblem samtidigt som det är av vital betydelse för svensk sjöfart att ha tillgång till väl utbildat och kompetent sjöfolk - i första hand svenskar.

Det är inte osannolikt att sjömansyrket i allmänhetens ögon fortfarande är omstrålat av en romantisk nimbus som härstammar från segelfartygens dagar och den tid då sjövägen var det helt övervägande medlet för handelsutbyte och människors möjligheter att besöka fjärran länder. Den bilden har naturligtvis mycket litet om ens något att göra med den verklighet som dagens sjöman upplever i sitt arbete. Den utveckling som sjöfarten genomgått under de senaste 20 - 30 åren har otvivelaktigt medfört att sjömannens arbetsförhållanden i minskande grad kommit att skilja sig från de landanställdas. Inte minst inom färjesjöfarten är detta tydligt.



Det talas emellertid fortfarande om sjömansyrkets särart. Och visst finns det förhållanden som gör att sjömannens arbete inte fullt ut kan jämföras med arbete i land. Trots avlösningssystemet, som medger förhållandevis långvarig vistelse i hemmet, är dock bortovaron från hemmet, särskilt för dem som arbetar i fjärrfart, ett väsentligt inslag i sjömansyrket. Visserligen kan också landanställda, t.ex. långtradar-chaufförer, flygpersonal och vissa anställda inom byggnadsbranschen, räkna med mer eller mindre långa perioder av bortovaro från hemmet men bortovaron ingår inte på samma sätt som ett naturligt led i arbetet. En än mer markant skillnad ligger däri att sjömannen under sin fritid ombord är bunden vid sin arbetsplats där möjligheterna att utnyttja fritiden på ett differentierat sätt är ytterst begränsade. Hamnuppehållen är ofta så korta att möjligheten att disponera den lediga tiden i hamn är försumbar. På ett modernt fartyg är riskerna för arbetsskador väl inte i sig större än i t.ex. en modern fabrik men om en skada inträffar ombord när fartyget är till sjöss kan svårigheten att snabbt få adekvat läkarvård innebära en allvarlig risk för sjömannen. Även med en högt utvecklad sjösäkerhet får inte heller risken för sjöolyckor underskattas.

## 2.4 Grunderna för en modern sjömanslagstiftning

En huvudtanke bakom 1973 års sjömanslag är att den författningsmässiga regleringen av fartygsarbete skall svara mot utvecklingen inom sjöfarten och arbetsrätten. De ombordanställdas arbetsvillkor skall anpassas till de landanställdas så långt det är möjligt med hänsyn till de speciella förhållanden som fortfarande präglar sjömansyrket. Detaljregler skall undvikas på områden som regleras av kollektivavtal. Lagstiftningen bör ses som ett socialt grundskydd. I prop 1973:40 (s. 110) uttalades att sjömansyrket måste göras konkurrensdugligt i förhållande till landyrkena. Föråldrade bestämmelser borde rensas ut och lagstiftningen borde lämna vägen fri för den utveckling som siktar till samma anställningstrygghet för sjömän som för landanställda.

Någon anledning att revidera dessa grundläggande tankar finns inte. Vad det nu blir fråga om är att anpassa lagstiftningen till den fortsatta utvecklingen. Därvid måste givetvis också vägas in de internationella åtaganden som Sverige har gjort i fråga om sjömannens arbetsvillkor och sociala förhållanden.

Lagregleringen bör inte omfatta mer än vad som är nödvändigt för att möta kravet på att ge ett socialt grundskydd, framför allt på de

områden som inte är avtalsreglerade. Lagstiftningen måste dock utformas med beaktande av att arbetsförhållandena kan variera avsevärt mellan olika grupper av ombordanställda och andra som utför fartygsarbete liksom mellan olika typer av fartyg och trafik. Det måste således finnas regler som är anpassade till de olika förhållanden och förutsättningar som kan råda för befäl och manskap, däck-, maskin- och intendenturpersonal, svenskar och utlänningar, anställda i närfart och fjärrfart och anställda i tank-, torrlast- och färjefart.

En strävan efter en modernare och enklare lagtext får inte leda till att den blir utarmad och kryptisk eller inte täcker olika behov, även sådana som kanske mera sällan aktualiseras. En bestämmelse som kan synas vara av ringa praktisk betydelse kan likväl behöva behållas. En klar regel kan ofta underlätta beslutsfattandet ombord.

Ett grundläggande krav på en modern svensk sjömanslagstiftning måste vara att sjösäkerhetens intressen kommer till klart uttryck.

Sjömanslagstiftningen består i dag framför allt av sjömanslagen, mönstringslagen och sjöarbetstidslagen. Jag och utredningens experter är eniga om att dessa bestämmelser om sjömans arbetsförhållanden lämpligen bör samlas i en lag. För de ombordanställda finns det då två huvudsakliga författningskomplex som reglerar deras arbetsförhållanden; sjömanslagen och fartygssäkerhetslagen. I den senare finns i 6 - 8 kap. bestämmelser om arbetsmiljön som egentligen borde höra hemma i sjömanslagen. Med hänsyn till att fartygssäkerhetslagen är en relativt ny lag med en väl genomtänkt disposition bör dock göras så små ingrepp som möjligt i den.

Under senare år har i Sverige framförts önskemål om att inrätta ett internationellt fartygsregister för svenskflaggade fartyg som skulle ge rederierna rätt att anställa utländsk arbetskraft enligt avtal i den anställdes hemland. Syftet med ett sådant arrangemang skulle vara att nedbringa bemanningskostnaderna och därmed förbättra den svenska handelsflottans konkurrenskraft gentemot handelsflottor i lågkostnadsländer. Register av detta slag finns i t.ex. Danmark och Norge och är på väg att införas i Finland. Även inom EG arbetas med att upprätta ett liknande register.

Om ett svenskt internationellt register skulle införas, kan det komma att påverka sjömanslagstiftningen. Jag har emellertid inte ansett det ingå i utredningsuppdraget att överväga vilka konsekvenser ett sådant register skulle få för den lagstiftningen.

### 3 Avmönstring vid krigsrisk m.m.

#### 3.1 Sammanfattning

Sjömän på fartyg som är destinerade till ett krigsriskområde eller till en hamn där en smittsam sjukdom vunnit utbredning får rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att mista sin anställning. Denna rätt utvidgas samtidigt till att avse även farliga situationer som kan jämföras med krigsfara. Sjömannen skall inte mot sin vilja kunna föras till ett riskområde. Om sjömannen kände till att fara förelåg, men faran därefter ökat väsentligt, har sjömannen dock inte någon ovillkorlig rätt att komma bort från fartyget innan det anländer till riskområdet. Rederiet har i de angivna situationerna rätt att omplacera sjömannen till en befattning på ett annat av rederiets fartyg.

Sjömannen får även rätt att frånträda sin befattning utan att mista anställningen när fartyget inte är sjövärdigt eller i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall.

#### 3.2 Gällande rätt

I 9 § första stycket SmL sägs att en sjöman har rätt att bli fri från sin anställning om det föreligger fara för att fartyget skall uppbringas av krigförande eller utsättas för krigsskada eller om faran härför ökar väsentligt. Detta under förutsättning att han inte godtagit att följa med fartyget under de angivna förhållandena. I andra stycket sägs att detsamma gäller även när vissa smittsamma sjukdomar, dvs. de som anges i bilaga 1.1 och 1.2 till smittskyddslagen (1988:1472), har vunnit utbredning i en hamn som fartyget är destinerat till. Sjömannen skall i dessa fall säga upp avtalet utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet.

En sjöman som inte vill följa med fartyget till ett krigsriskområde har alltså inte rätt att mönstra av utan att samtidigt mista sin anställning.

Enligt 11 § första stycket SmL har en sjöman under vissa förutsättningar även rätt att bli fri från anställningen om fartyget inte är sjövärdigt för resa i avsedd fart, inte är behörigen lastat eller barlastat,

medför passagerare utöver det högsta tillåtna antalet eller inte är bemannat på betryggande sätt.

En sjöman har enligt andra stycket samma paragraf också rätt att bli fri från anställningen när fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall och rättelse ej sker. Även i dessa fall skall sjömannen säga upp avtalet utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. I likhet med vad som gäller enligt 9 § har sjömannen alltså inte någon rätt att tillfälligt lämna fartyget, utan att samtidigt förlora sin anställning.

9 § SmL överensstämmer i huvudsak med 36 § i 1952 års sjömanslag. Med bestämmelsen avses i första hand sjömän som har befattning på fartyget. Rätten att frånträda anställningsavtalet omfattar emellertid också den sjöman som anställts, men ännu inte har tillträtt någon 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 föra sjömannen till en hamn där han skall tillträda en befattning på ett 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 föreligger i det särskilda fallet. En sådan accept kan bara gälla en bestämd resa. Generella åtaganden från sjömannens sida att fullgöra resor under angivna risker kan inte betraktas som sådant godtagande som betar sjömannen rätten att häva avtalet enligt denna paragraf. I motsats till äldre lag gäller stadgandet också befälhavaren. Om fartygets destinationsort ändras under resans gång och denna ort är belägen i ett krigsriskområde bör redaren om möjligt bereda de sjömän som vill lämna anställningen tillfälle härtill innan fartyget anländer till krigsriskområdet.

Den nuvarande hänvisningen i 9 § andra stycket till sjukdomar som anges i bilagorna 1.1 och 1.2 till smittskyddslagen anses enligt prop. 1988/89:123 s. 51 utgöra en redaktionell ändring till följd av den nya smittskyddslagen som trädde i kraft den 1 juli 1989. Den nya smittskyddslagen har dock en annan indelning av de smittsamma sjukdomarna och en delvis annan terminologi än den gamla smittskyddslagen. Detta har lett till att vissa sjukdomar, t.ex. syfilis och papegojsjuka inte längre omfattas av 9 § andra stycket.

En sjöman som blir fri från sin anställning, enligt 9 § har, enligt 32 § SmL, rätt till fri resa med underhåll till närmaste ort där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Här gäller som

regel den ort som anges i kollektivavtalet. Skulle uppsägningsorten inte vara fastlagd i avtal träder 6 § SmL i tillämpning. Avtalet får då frånträdas endast i hamn belägen i det land där sjömannen har sin hemort eller på orten där han ingick anställningsavtalet. En sjöman får anses ha sin hemort i det land där han har stadigvarande bostad.

9 § tredje stycket innehåller bestämmelser om uppsägningstid i de fall som regleras i paragrafen. Sjömannen behöver inte iaktta normal uppsägningstid. Ligger fartyget i hamn leder uppsägningen till att anställningsavtalet omedelbart upphör att gälla. I annat fall blir sjömannen efter uppsägningen fri från anställningen i första hamn som fartyget anlöper. Det har ingen betydelse om denna hamn endast anlöps tillfälligt, t.ex. för bunkring.

11 § SmL motsvarar 38 § i 1952 års sjömanslag, men har anpassats redaktionellt till bestämmelserna om nyttjandeförbud i 8 kap. 1 § sjösäkerhetslagen (numera 11 kap. 1 § FsL). För att förekommande fel eller brister skulle medföra rätt att bli fri från anställningen förutsatte äldre bestämmelser att livsfara för de ombordvarande kunde antas uppkomma under resan. Enligt nu gällande lag är det tillräckligt om de ombordvarande på grund av fartygets fel eller brister kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan för att rätt till entledigande skall uppkomma. Ett åsidosättande av gällande instruktioner beträffande lastning och barlastning kan följaktligen inte i och för sig medföra rätt att bli fri från anställningen. Det måste fordras att underlåtenheten kan antas allvarligt inverka på fartygets sjövärdighet. Likaså kan ett överskridande av maximiantalet passagerare eller försummelse att iaktta givna föreskrifter om minimibesättning åberopas om felet antas medföra allvarlig fara för de ombordvarande. Rätt till entledigande skall inte föreligga om felet eller bristen undanröjs, och detta gäller, oavsett genom vems åtgärd som rättelse sker.

Rätten att bli fri från anställningen enligt 11 § andra stycket förutsätter att det är fråga om sådana missförhållanden att de ombordvarande kan sägas vara utsatta för onödiga risker för ohälsa och olycksfall. I princip tar bestämmelsen sikte på såväl bostäder som samtliga inrättningar och anordningar ombord. Det kan vara fråga om hälsovådliga bostäder eller om bristfälliga skyddsanordningar vid arbetsplatsen ombord.

En sjöman som frånträder anställningsavtalet enligt denna paragraf har på samma sätt som när det gäller 9 § rätt till fri hemresa enligt 32 §.

Även i fråga om uppsägningstid och uppsägningsort gäller samma regler som i 9 § tredje stycket.

### 3.3 Den rättsliga regleringen rörande krigsskadeersättning

Enligt 1 § lagen (1977:267) om krigsskadeersättning till sjömän ger staten ersättning vid personskada som sjöman ådrar sig utomlands till följd av olycksfall på grund av krigshändelse när han är på resa till ort där han skall tillträda tjänstgöring på ett svenskt fartyg, under tjänstgöring på svenskt fartyg vistas på ort där fartyget ligger, efter avslutad tjänstgöring på svenskt fartyg väntar på hemresa eller efter avslutad tjänstgöring på svenskt fartyg är på hemresa.

I 2 § samma lag sägs att lagen tillämpas på den som är försäkrad enligt lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring och som anses som sjöman enligt sjömanslagen eller ändå följer med fartyget eller utför arbete för fartygets räkning. Lagen gäller inte den som har rätt till ersättning enligt lagen om arbetsskadeförsäkring eller tjänstgör på krigsfartyg eller skadas i krig i vilket Sverige befinner sig.

Av 3 § framgår att ersättning utgår med tillämpning av bestämmelserna i lagen om arbetsskadeförsäkring.

Av förarbetena till lagen (prop. 1976/77:64 s. 91 och 133) framgår:

Lagen avser endast skydd utom arbetet i utlandet, nämligen vid vistelse i land på fritid och vid alla utresor och hemresor i samband med tjänstgöring på svenskt fartyg. Skyddet avser vidare väntan på första möjlighet till hemresa. Vid skada till följd av krigshändelse i arbetet ombord gäller i stället - såsom vid arbetsskador i allmänhet - lagen (1976:380) om arbetsskadeförsäkring. Motivet för lagen är framför allt samhällets intresse av att samfärdseln till sjöss uppehålls, trots risk för krigsskador. Ersättningen bör därför utgå av statsmedel.

### 3.4 Den avtalsmässiga regleringen rörande krigsrisktillägg och krigsolycksfallsförsäkring

Sjöarbetsmarknadens parter har genom kollektivavtal reglerat de ekonomiska frågorna vid tjänstgöring i krigsriskområden. Ett särskilt avtal för varje riskområde träffas mellan de fackliga organisationerna. Sveriges Redareförening får ingå bindande avtal för sina redare, och de ombordanställdas organisationer brukar representeras av Sveriges Fartygsbefälsförening.

Sveriges Redareförening och de ombordanställdas organisationer har träffat överenskommelse rörande riktlinjer för avtal om krigsrisktillägg och krigsolycksfallsförsäkring. Överenskommelsen som är daterad den 22 maj 1984 innehåller bl.a. följande:

Vid trafik inom område där det pågår krigshandlingar eller där det föreligger risk för krigshandlingar skall krigsrisktillägg utbetalas till de ombordanställda och krigsolycksfallsförsäkring tecknas. Vid fastställande om det föreligger risk för krigshandlingar inom visst område, skall hänsyn tas till bl.a. utrikesdepartementets bedömningar samt om försäkringsbolagen höjt sina premier på grund av krigsfara. Krigsrisktilläggets storlek skall fastställas med utgångspunkt från den riskbedömning man gör i den aktuella situationen. Det skall inte medräknas vid fastställande av övertidsersättning eller annan ersättning som är baserad på lönen.

Krigsolycksfallsförsäkringen omfattar dödsfall och olycksfall, som inträffar till följd av krigshandling i samband med resa till eller från resp. uppehåll i hamn inom område, som skall anses som krigsriskzon. Vid dödsfall utgår som grundbelopp 20 basbelopp med tillägg av 6 basbelopp för varje arvsberättigat barn under 18 år. Vid invaliditet utgår 20 basbelopp. Det åligger rederiet att teckna krigsolycksfallsförsäkring samt vidmakthålla den.

I resp. kollektivavtal finns dessutom en bestämmelse om krigsförlisningstillägg som för närvarande uppgår till 10 000 kr och utgår till arbetstagare på fartyg som förlist till följd av krigshändelse.

### 3.5 Reformkrav

Svenska maskinbefälsförbundet samt Nordisk fartygsbefälskongress och Nordiska maskinbefälsfederationen har i två framställningar krävt att 9 § SmL ändras så att en sjöman i en krigsrisksituation får rätt att mönstra av fartyget utan att mista sin anställning.

I skrivelse till regeringen den 18 juni 1984 anförde Svenska maskinbefälsförbundet bl.a.:

Ett rederi kan med stöd av sjömanslagen tvinga en sjöman, som inte vill medfölja fartyget in i ett krigsområde, att säga upp sin anställning med arbetslöshet som trolig följd. Ibland accepterar rederier avmönstring utan att kräva egen uppsägning som motprestation från sjömannens sida. Tyvärr förekommer det dock att vissa rederier utnyttjar sjömanslagens bestämmelse för att tvinga kvar sjömän ombord mot deras egen vilja.

Maskinbefälsförbundet anser att sjömanslagens bestämmelse om rätt att bli fri från anställningen vid krigsfara är förlegad och helt oacceptabel. Maskinbefälsförbundet kräver att sjömanslagen snarast revideras på denna punkt, så att sjömän på fartyg som är destinerade till ett krigsriskområde har rätt att avmönstra fartyget utan att samtidigt mista sin anställning i rederiet.

Nordisk fartygsbefälskongress och Nordiska maskinbefälsfederationen anförde i skrivelse den 15 juni 1984 till de nordiska regeringarna i huvudsak samma synpunkter.

### 3.6 Överväganden

#### 3.6.1 Krigsrisk

De nu gällande reglerna om sjömäns anställningsförhållanden i fall då fartyget är destinerat till en krigsriskzon tillkom under en tid då det rådde andra förhållanden på sjöarbetsmarknaden än i dag. När sjömännen var fartygsanställda låg det närmare till hands att en sjöman vid avmönstring på grund av krigsrisk också lämnade sin anställning på fartyget. Fanns det dessutom gott om arbetstillfällen för sjöfolk mötte det inga praktiska problem att snabbt byta till ett annat fartyg,



eventuellt hos samma rederi. När rederianställning numera blivit regel och i sådana situationer när det är brist på arbetstillfällen för sjöfolk medför det helt andra konsekvenser för en sjöman som lämnar sin anställning. Risken är i sådana fall stor för att sjömannen tvingas välja mellan att bli arbetslös eller att riskera sitt liv och sin hälsa genom att följa med fartyget in i en krigszon. Bestämmelsen i 9 § SmL framstår därför som föråldrad och oskälig mot sjömännen. Jag förslår att den ändras så att sjömännen får en förbättrad anställningstrygghet i krigsrisksituationer och förhållanden som är jämförbara.

Våra nordiska grannländer har på delvis olika sätt redan gjort sådana ändringar i sina sjömanslagar (se bilaga 2:1). I Danmark, Finland och Norge kan sjömännen numera mönstra av ett fartyg vid krigsrisk utan att samtidigt förlora sin anställning. I Finland har sjömännen dock bara rätt att bli permitterade utan lön om de inte vill säga upp sitt anställningsavtal. I Danmark och Norge behåller sjömännen däremot sina anställningsförmåner under avmönstringstiden. De norska bestämmelserna ger, till skillnad från de danska och de finska, inte sjömännen någon ovillkorlig rätt att slippa bli förda till ett krigsriskområde mot sin vilja. De danska reglerna förefaller vara de enda som stadgar att avmönstring vid krigsrisk skall utgöra saklig grund för uppsägning. Det i övrigt långt gående skyddet för de danska sjömännen modifieras därigenom.

För svensk del bör de danska och norska bestämmelserna kunna tjäna som förebild. Det bör dock inte komma i fråga att betrakta avmönstring som saklig grund för uppsägning. Permittering utan lön enligt den finska modellen är främmande för moderna svenska arbetsrättsliga förhållanden och kan inte heller komma i fråga för svensk del. Det skulle dessutom urholka sjömannens rätt att inte behöva tvingas in i en krigsriskzon. Har sjömannen tidigare inte känt till att det förekom någon krigsfara bör han ha en ovillkorlig rätt att få lämna fartyget innan det kommer fram till krigsriskområdet. En annan ordning skulle innebära att ekonomiska intressen i vissa situationer får prioriteras framför skyddet för den enskildes liv och hälsa, vilket jag inte kan finna godtagbart. Sjömannen bör dock vara skyldig att kvarstå i sin befattning tills fartyget anlöper den sista hamnen som enligt dess rutt ligger utanför krigsriskområdet. Därvid bör hänsyn även tas till att det är en i övrigt lämplig hamn att landsätta sjömannen i.

Givetvis kan det uppstå praktiska problem i samband med att sjömännen skall lämna fartyget. Det kan t.ex. förekomma att

sjömannen vägras inresa i det land där man försöker sätta i land honom eller att fartyget måste ligga och vänta på att sjömannen skall få inresevisum. Sådana praktiska problem får dock inte hindra att sjömannen får lämna fartyget. Om det råder oroliga förhållanden eller allmän laglöshet i den tilltänkta avmönstringshamnen får man i det enskilda fallet pröva om det även där är fråga om en farlig situation som kan jämföras med krigsfara. Om så inte är fallet föreligger inget hinder att låta sjömannen gå i land. Är förhållandena sådana att sjömannen inte utan fara kan gå i land eller om myndigheterna i avmönstringshamnen av någon anledning vägrar honom att resa in, torde det inte återstå annat än att söka en ny avmönstringshamn.

Det kan också uppkomma problem beträffande kravet på minimibesättning. Möjligheterna för ett fartygs befälhavare att göra undantag från fastställd minimibesättning regleras i 5 kap. 10 § FsL. Undantag får ske i vissa angivna situationer samt vid "annan oförutsedd händelse". Av förarbetena till paragrafen (prop. 1987/88:3 s. 71 och prop. 1978/79 s. 53 och 92) framgår inte om en plötsligt inträffad krigsrisk skall anses som en sådan oförutsedd händelse. Det bör dock inte råda någon tvekan om att undantagsmöjligheten föreligger om det vid fartygets avgång inte fanns någon som helst anledning att befara krigshändelser på destinationsorten men det likväl under resans gång inträffar något som gör att destinationsorten kommer att ligga i en krigszon. Om avmönstringsrätten i en sådan situation utnyttjas så att kravet på minimibesättning inte längre uppfylls, bör befälhavaren med stöd av 5 kap. 10 § FsL kunna besluta att fartyget trots detta skall framföras i krigsriskzonen, om övriga förutsättningar i paragrafen är uppfyllda.

Inte heller bör det råda någon tvekan om att undantagsmöjligheten inte föreligger om fartyget efter avgång omdestineras till en krigsriskzon.

Om en sjöman kände till att en viss krigsrisk förelåg i destinationsorten och ändå accepterade att följa med fartyget bör han få lämna sin befattning om risken under resan ökat väsentligt. Denna rätt bör dock vara villkorlig på så sätt att det förutsätts att det av annat skäl uppnås förbindelse med land. Sådan förbindelse kräver inte att fartyget går in i en hamn; den kan uppstå i samband med avlösning av besättning, landsättning av sjuka, transport av proviant e.d. En ekonomisk avvägning får således anses rimlig i denna situation där förekomsten av viss krigsfara varit känd tidigare.

För närvarande ger lagen inte något uttryckligt skydd mot sjöröveri. Det är oklart om 9 § skulle kunna åberopas vid angrepp av sjörövare. I Danmark har motsvarande paragraf - i dess tidigare lydelse - i den danska sjömanslagen i rättspraxis tolkats så att överfall som är av särskilt farlig karaktär kan jämföras med ett angrepp av krigförande. För sjömännens säkerhet kan naturligtvis uppbringande av sjörövare vara lika farligt som uppbringande av krigförande. Det är därför rimligt att, i likhet med danska sjömanslagen, i lagtexten ange att avmönstringsrätten skall tillämpas även i en farlig situation som kan jämföras med krigsrisksituationer. För närvarande torde inte annat än sjöröveri komma i fråga.

### **3.6.2 Smittfara**

Sjömanslagen har inte någon självständig definition av smittsamma sjukdomar. Bedömningen av de smittsamma sjukdomarna görs i överensstämmelse med smittskyddslagen. Det förhållandet att det i sjömanslagen krävs att det är fråga om en smittsam sjukdom som har vunnit utbredning i en hamn svarar väl mot de samhällsfarliga sjukdomarnas främsta egenskap, nämligen att de kan utgöra ett allvarligt hot mot befolkningens hälsotillstånd. Någon anledning att bryta denna koppling har inte framkommit. Det har inte påtalats några nackdelar med att t.ex. papegojsjukan inte längre hänförs till de smittsamma sjukdomar som omfattas av 9 § andra stycket SmL. Det finns således inte något skäl för att göra ändringar i smittskyddslagens indelning av vilka sjukdomar som är samhällsfarliga. I övrigt har bestämmelserna om krigsfara motsvarande tillämpning.

### **3.6.3 Allvarlig fara för de ombordvarande på grund av fartygets fel och brister**

De situationer som behandlas i 9 § SmL är generellt sett av allvarligare natur än de situationer som behandlas i 11 §. Emellertid förutsätter tillämpningen av 11 § första stycket att de ombordvarande på grund av felet eller bristen kan antas bli utsatta för allvarlig fara under resan och andra stycket att fartyget i väsentligt avseende brister i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall, under det att 9 § förutsätter endast fara för krigsskada e.d. De skäl som anförts för att reformera 9 § har därför giltighet även i fråga om 11 § SmL. Följaktligen bör en sjöman även i de situationerna ha rätt att mönstra

av fartyget utan att mista sin anställning. Han skall också kunna omplaceras på samma sätt som vid krigsfara.

I fråga om vid vilken tidpunkt sjömannen skall ha rätt att frånträda sin befattning är bestämmelserna i 9 § inte direkt tillämpliga på de förhållanden som avses i 11 §. Om det föreligger sådan allvarlig fara eller väsentlig brist som avses i 11 § bör sjömannen ha rätt att frånträda befattningen så snart han fått kunskap om förhållandet och underrättat arbetsgivaren. Om fartyget befinner sig i hamn bör sjömannen således få lämna befattningen innan resan påbörjas och i annat fall så snart fartyget har möjlighet att komma i förbindelse med land. Om sådan möjlighet finns eller ej får i varje enskilt fall avgöras med hänsyn till i första hand sjömannens rätt till skydd för liv och hälsa samt med beaktande av de ekonomiska konsekvenser som förväntas uppstå när fartyget skall komma i förbindelse med land. Även i dessa fall är det rimligt att tillåta en viss ekonomisk avvägning.

## 4 Minimiålder för fartygsarbete

### 4.1 Sammanfattning

Minimiåldersreglerna inom sjöfarten sammanförs i sjömanslagen som därmed kommer att innehålla åldersregler för såväl anställda som icke anställda. Inom sjöfarten finns det inte behov av en undantagsregel för lätt arbete som utförs av anställda minderåriga som har fyllt 13 år. Undantagsregeln skall alltså även i fortsättningen gälla endast icke anställda.

### 4.2 Gällande rätt och dess bakgrund

I 45 § första stycket SmL sägs att en arbetstagare ej får sysselsättas i fartygsarbete före det kalenderår under vilket han fyller 16 år och ej heller, om det inte sker som ett led i skolutbildningen, innan han har fullgjort sin skolplikt. I andra stycket sägs att den som är under 18 år får användas i fartygsarbete som äldre endast om sjöfartsverket medger det. Dessa minimiåldersbestämmelser gäller endast i anställningsförhållanden.

Sedan Sverige år 1990 ratificerat ILO-konventionen (nr 138) om minimiålder för tillträde till arbete har 5 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) fått följande lydelse:

En minderårig får inte som arbetstagare eller på annat sätt anlitas till eller utföra arbete före det kalenderår under vilket den minderåriga fyller 16 år och inte heller innan den minderåriga har fullgjort sin skolplikt.

Utän hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt 13 år anlitas till eller utföra arbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den minderåriges hälsa, utveckling eller skolgång.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, arbetarskyddsstyrelsen får meddela föreskrifter om undantag från första stycket för anlitage av en minderårig som inte har fyllt 13 år. Sådant undantag får endast avse mycket lätt arbete av sådant slag att

speciella och betydande tillämpningsproblem skulle uppstå, om inte undantag meddelades.

Regeringen eller, efter regeringens bestämmande, arbetarskyddsstyrelsen meddelar föreskrifter i fråga om arbete som avses i andra och tredje styckena.

Efter en nyligen gjord ändring i fartygssäkerhetslagen har samma minimiåldersregel som i sjömanslagen gjorts tillämplig på arbete i yrkesmässig verksamhet som utförs av minderåriga utan att det föreligger ett anställningsförhållande. Bestämmelsen har införts i 6 kap. 10 a § första stycket FsL som fått följande lydelse:

Befälhavaren skall se till att annan än arbetstagare inte anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet före det kalenderår under vilket han fyller 16 år och inte heller innan han har fullgjort sin skolplikt.

Dessutom har i 6 kap. 10 a § andra stycket FsL införts en undantagsbestämmelse motsvarande den som införts i 5 kap. 2 § andra stycket arbetsmiljölagen. Undantagsbestämmelsen har följande lydelse:

Utan hinder av första stycket får en minderårig som har fyllt 13 år anlitas till eller utföra lätt fartygsarbete som inte är av sådant slag att det kan inverka skadligt på den underåriges hälsa, utveckling eller skolgång. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om sådant arbete.

Genom ändringen av 5 kap. 2 § första stycket arbetsmiljölagen har tillämpningsområdet för den bestämmelsen vidgats. Den angivna åldersgränsen gäller inte bara i anställningsförhållanden, utan även då en minderårig anlitas för arbete på annat sätt, t.ex. som uppdragstagare eller inom ramen för ett företag där den minderåriga är ägare eller delägare. Åldersgränsen skall gälla även för arbete som en minderårig utför på eget initiativ. Det är endast yrkesmässigt arbete som avses; inte föreningsverksamhet, idrott eller fritidssysselsättningar av annat slag. Andra stycket innehåller en undantagsbestämmelse. Den som är yngre än 16 år får under vissa omständigheter utföra lätt arbete. En nyhet i den här bestämmelsen är att den minderåriga i sådant fall måste ha fyllt 13 år. Detta tillägg var nödvändigt för att Sverige skulle kunna ratificera ILO-konventionen nr 138. Arbetet skall vara enkelt och ofarligt.

Genom det helt nya tredje stycket i paragrafen har införts ett be- myndigande för regeringen eller, efter regeringens bestämmande, arbetarskyddsstyrelsen att meddela undantag från den nya 13-årsregeln för vissa typer av arbete. Enligt motiven för ändringen av arbetsmiljölagen (prop. 1989/90:60 s. 26) skall det vara fråga om mycket lätt arbete av sådant slag att speciella och betydande tillämpningsproblem skulle uppstå om inte undantag meddelades. Denna undantags- möjlighet skall vara hårt kringskuren. De arbetsuppgifter som skall kunna tillåtas enligt föreskrifterna skall inte alltför mycket skilja sig från sådana småsysslor som inte räknas som arbete i arbetsmiljölagens mening. Arbetstidsuttaget skall också vara starkt begränsat. Endast vid enstaka tillfällen under ett år bör arbete för en minderårig under 13 år få förekomma.

I betänkandet (Ds 1989:1) Minderårigas tillträde till arbetslivet återges uppgifter från yrkesinspektionen om vilka arbeten som i dag utförs av barn under 13 år. Följande arbeten är sådana som förekommer i denna åldersgrupp:

- enklare försäljningsarbete, t.ex. försäljning av kakor eller jultidningar,
- utbärning av direktreklam och tidningar,
- enklare trädgårdsarbete, t.ex. bärplockning,
- olika slag av artistframträdanden,
- hjälp i familj jordbruk,
- hjälp i andra familjeföretag, t.ex. mindre restauranger.

Chefen för arbetsmarknadsdepartementet har i prop. 1989/90:60 s. 15 betonat att smärre tjänster som barn utför ofta över huvud taget inte är att betrakta som arbete i arbetsmiljölagens eller konventionens mening. Barn som hjälper anhöriga eller bekanta med småsysslor av olika slag omfattas inte av bestämmelserna. De lätta arbetsuppgifter som enligt departementschefens uppfattning bör kunna undantas från en ny 13-årsgräns bör vara sådana som ligger ganska nära den här typen av tillåtna uppgifter. De bör också avse områden där det på grund av kontrollsvårigheter eller andra skäl skulle uppstå problem med konventionens tillämpning.

I Sverige skulle en sänkning av minimiåldern i sjömanslagen delvis innebära en återgång till äldre förhållanden. När bestämmelser om minimiålder för sjömän infördes i 1922 års sjömanslag var åldern 14 år i vanlig tjänst och 16 år i eldartsjänst. Åldersgränserna har sedan höjts successivt. I 1952 års sjömanslag var minimiåldern 15 år för pojkar och 18 år för flickor. När den nuvarande sjömanslagen infördes år 1973 hade åldersgränsen för pojkar höjts till 16 år. Det berodde på att skolplikten då hade förlängts till och med vårterminen det kalenderår när barnet fyller 16 år. 18-årsgränsen för flickor var dock oförändrad. Denna särskilda åldersgräns för kvinnliga arbetstagare avskaffades först år 1982. Sedan dess är minimiåldern 16 år för båda könen.

Ändringarna i fartygssäkerhetslagen har inneburit att den tidigare skillnaden beträffande minimiåldern mellan anställda och icke anställda i fartygsarbete avskaffats. Den gemensamma minimiåldern är nu 16 år. När det gäller arbete inom sjöfarten före det kalenderår under vilket den minderårige fyller 16 år samt före den tidpunkt då han fullgjort sin skolplikt finns det emellertid fortfarande en skillnad. För arbetstagare råder ett totalt förbud att arbeta före 16 års ålder. I sjömanslagen finns inte någon regel som motsvarar undantagsbestämmelsen i arbetsmiljölagen om att yngre personer under vissa betingelser får utföra lätt arbete. En sådan undantagsregel finns däremot i 6 kap. 10 a § andra stycket FsL för andra än arbetstagare inom sjöfarten. Med hänsyn till bl.a. förhållandena inom yrkesfisket har det ansetts rimligt att för denna företagargrupp utforma minderårigregeln med arbetsmiljölagen som förebild. För denna kategori är det alltså tillåtet med lätt arbete under betryggande former även i de yngre tonåren. En trettonårsgräns under vilken även lätt arbete skall vara förbjudet har ansetts lämplig för att inte alltför unga personer skall involveras. När det gäller fartygsarbete har det för övrigt inte ansetts behövligt att ge någon kategori av barn under 13 år möjlighet att pröva på mycket lätt arbete ens i starkt begränsad utsträckning (jfr prop. 1989/90:60 s. 24).

I fråga om minimiålder för fartygsarbete är bestämmelserna i Danmark, Finland, Norge och Sverige inte överensstämmande. Minimiåldrarna varierar något; det är t.ex. skillnad mellan kvinnor och män eller mellan utrikes och inrikes fart. Enligt sjömanslagarna i Danmark, Finland och Norge gäller bestämmelserna i princip bara för anställda. I Norge omfattar de dock även fiskares familjemedlemmar samt arbete som utförs som led i skolgång eller praktisk yrkesorientering.



### 4.3 Överväganden

Till en början kan ifrågasättas om det är befogat att ha speciella minimiåldersregler för anställda inom sjöfarten. Med hänsyn till den obligatoriska skolplikten kan det ju under alla förhållanden bara bli fråga om ferieanställning eller fritidsarbete inom lokal sjöfart, t.ex. färjetrafik.

Sjömansyrket måste emellertid även nu för tiden anses innehålla arbetsuppgifter som är så fysiskt ansträngande och i övrigt krävande att de i princip inte bör utövas av ungdomar som inte har skolgången bakom sig. Fartygsarbete av lätt slag får dock numera utföras av icke anställda underåriga mellan 13 och 16 år. Undantaget skall ses mot bakgrund av förhållandena inom i första hand yrkesfisket. Där är det vanligt att hela familjen är delägare i fiskebåten och det förekommer knappast några anställningsförhållanden. De speciella förhållandena inom yrkesfisket utgör dock inget bärkraftigt skäl för att låta skolungdomar få ta anställning inom sjöfarten. Lagändringarna i fartygssäkerhetslagen och arbetsmiljölagen har inte tillkommit för att utvidga barn- och ungdomsarbetets omfattning, tvärtom har de syftat till begränsningar i enlighet med ILO-konventionen nr 138.

Inom sjöfarten är det sannolikt i praktiken särskilt svårt att dra en gräns mellan lätt arbete och annat arbete. Om man skulle tillåta att ungdomar i åldrarna 13 - 16 år får anställas i fartygsarbete är risken stor att arbetet i själva verket inte skulle bli begränsat till enbart lätt arbete. När det gäller landanställda, vilkas förhållanden regleras i arbetsmiljölagen, kan det bli fråga om en sådan mångfald av skiftande arbetsuppgifter att det inte uppstår några svårigheter att definiera vad som är lätt arbete. I arbetarskyddsstyrelsens kommentar till kungörelsen om anlitande av minderåriga i arbetslivet (AFS 1980:13) lämnar arbetarskyddsstyrelsen en vägledning om vad som är lätt arbete inom 21 olika arbetsområden.

Det är bara ett fåtal av dessa lätta arbetsuppgifter, såsom restaurangarbete och städningsarbete, som kan bli aktuella inom sjöfarten. Men med hänsyn till att arbetet då skulle utföras ombord på fartyg är det inte självklart att arbetsuppgifterna också i den situationen bör betecknas som lätta.

Jag har även övervägt hur en sänkning av minimiåldersgränsen skulle förhålla sig till de säkerhetsföreskrifter som finns på fartyg. När det gäller vissa arbetsuppgifter är frågan om åldersgräns en säkerhetsfråga

som har betydelse för fördelningen av arbetsuppgifterna ombord. Fråga kan uppkomma om den som anställts för endast lätt arbete skall anses kunna ingå i minimibesättningen. Enligt 5 kap. 5 § första stycket FsL skall för vissa fartyg fastställas det minsta antalet besättningsmän i olika befattningar som kan anses vara betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart som fartyget används i eller avses att användas i. Av 5 kap. 5 § första stycket FsFo framgår bl.a. att det vid fastställande av ett fartygs minimibesättning särskilt skall beaktas hur arbetet på fartyget är organiserat och vad som enligt lag eller avtal gäller om personalens ordinarie arbetstid. I 5 kap. 6 § samma förordning sägs att en minimibesättning skall ha en sådan storlek och sammansättning att fartyget får tillräcklig personal för manövrering och navigering, för drift och övervakning av maskineriet, för sådant nödvändigt underhåll av fartyget och dess utrustning som har betydelse för säkerheten, för brandskydds- och livräddningstjänsten, för radiotjänsten samt för intendenttjänsten. Vidare sägs i 5 kap. 7 § FsFo att för varje befattning som ingår i minimibesättningen skall den behörighet och specialbehörighet anges som fordras för att utöva befattningen. Om behörigheter och specialbehörigheter finns föreskrifter i förordningen (1982:892) om behörighet för sjöpersonal. Om det finns särskilda skäl, får andra krav ställas än som sägs där.

Det är enligt min mening uteslutet att sådana unga sjömän som inte får utföra annat än lätt arbete skulle inräknas i minimibesättningen. Frågan om kravet på minimibesättning har uppfyllts i det enskilda fallet bör således inte påverkas av om minderåriga sjömän finns i besättningen.

I 7 kap. 3 § FsL åläggs befälhavaren att särskilt se till att minderåriga, dvs. de som inte har fyllt 18 år, inte anlitas till eller utför farliga arbeten. Detta särskilda säkerhetsansvar skulle fördjupas om inte bara 16-åringar, utan även 13-åringar fick anställas ombord. Gränsdragningen när det gäller risken för t.ex. överansträngning är snävare och mer grannlaga när det gäller en 13-åring. Detsamma gäller risken för skadlig inverkan på den minderåriges utveckling. Befälhavarens fördjupade ansvar i detta avseende begränsas för närvarande till de speciella fall där minderåriga under 16 år anlitas till eller utför fartygsarbete i yrkesmässig verksamhet utan att vara anställda.

Om man skulle tillåta att ungdomar under 16 år fick anställas för lätt fartygsarbete kunde det bli nödvändigt att komplettera bestämmelserna om förbud för vissa arbetstagare att utföra visst slag av arbete. I 8 kap. 6 § andra stycket FsL sägs att om visst slag av fartygsarbete

medför påtaglig risk för minderåriga arbetstagare, såsom olycksfall, överanstängning eller någon annan skadlig inverkan på deras hälsa eller utveckling, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer föreskriva förbud mot eller villkor för att minderåriga anlitas till sådant arbete. Enligt 6 kap. 13 § första stycket 1 FsFo får sjöfartsverket meddela dessa föreskrifter.

Sjöfartsverket har utfärdat föreskrifter dels genom kungörelsen (1973:A13) om förbud att använda minderårig till vissa arbeten på fartyg och dels genom kungörelsen (SJÖFS 1988:8) med föreskrifter om ändring i den först nämnda kungörelsen. Frånsett ändringarna är således kungörelsen (1973:A13) som meddelats före fartygssäkerhetslagens tillkomst fortfarande gällande. Föreskrifterna innehåller en rad arbetsuppgifter som är förbjudna för personer under 18 år. Som exempel kan nämnas arbete med färg eller lösningsmedel som innehåller giftigt ämne och arbete som förare eller skötare av hiss, kran, travers eller annan liknande anordning. I föreskrifterna anges att om minsta tillåtna ålder för arbetstagare i fartygsarbete föreskrivs i 45 § SmL. Det innebär att de förbjudna arbetsuppgifterna valts ut med hänsyn till vad personer i åldergruppen 16 - 18 år kan behöva undantas ifrån. Med beaktande av den avsevärda skillnad i mognad och utbildning som råder mellan personer som är 13 år och de som är 16 år skulle en sänkning av minimiåldersgränsen och en begränsning till enbart lätt arbete medföra behov av tillägg till förbudsbestämmelserna.

Utredningens experter är överens om att det inte finns något behov av att utvidga möjligheterna för personer under 16 år att utföra arbete inom sjöfarten. Detta förhållande sammantaget med de nämnda gränsdragningsproblemen och de förväntade svårigheterna i den praktiska tillämpningen gör att jag anser det olämpligt att sänka minimiåldern för anställda sjömän.

I detta sammanhang bör dock uppmärksammas att bestämmelserna i sjömanslagen och fartygssäkerhetslagen omfattar även artistuppträdanden. Dessa lagars minimiåldersgränser gäller följaktligen för artister. Detta förhållande skulle möjligen kunna föranleda en annan syn på frågan om behovet av en undantagsregel även för sjöanställda. Man kan fråga sig om det finns något skäl för att genom dispens kunna tillåta att personer under 16 år uppträder i t.ex. folkparker men inte ombord på färjor som dagligen anlöper svensk hamn. De skäl jag anfört mot att anställa ungdomar under 16 år inom sjöfarten får emellertid anses vara tillämpliga även i fråga om unga artister. För

annan än arbetstagare finns undantagsbestämmelser beträffande lätt arbete. Därigenom torde det vara möjligt att med restriktiv tillämpning tillåta barnartister att uppträda ombord på fartyg som uppdragstagare. Någon undantagsbestämmelse från förbudet mot att anställa barn under 16 år inom sjöfarten är således inte motiverad av det skälet.

Förbudet mot att anställa barn under 16 år bör emellertid inte hindra att de ges tillfälle att bekanta sig med sjömansyrket. Det bör även i fortsättningen kunna ske i form av praktisk arbetslivsorientering (PRAO). ILO-konventionen är inte tillämplig på arbete som utförs av personer som fyllt 14 år inom företag om arbetet ingår som en del av ett undervisnings- eller utbildningsprogram. PRAO förekommer dock i Sverige i viss utsträckning även för barn som är yngre än 14 år. PRAO innebär då att en skolelev besöker en arbetsplats och kanske även under handledning prövar på att utföra vissa arbetsmoment. Något arbete i konventionens mening ingår dock inte i arbetslivsorienteringen för barn under 14 år. Konventionen utgör således inte något hinder mot att barn genomgår PRAO ombord på fartyg.

Den nya minimiåldersregeln för icke anställda bör föras över till sjömanslagen.

## 5 ILO-konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän samt ILO-konventionen (nr 166) och ILO-rekommendationen (nr 174) om sjömäns hemresa

### 5.1 Sammanfattning

Genom de lagändringar som föreslås i detta avsnitt undanröjs de nuvarande hindren för att Sverige skall kunna ratificera ILO-konventionerna (nr 165) om social trygghet för sjömän och (nr 166) om sjömäns hemresa. Sjömän får rätt till fri hemresa vid sjukdom o.d. även om inte anställningen upphör. Rätten till fri hemresa, sjuklön och fri sjukvård skall inte kunna gå förlorad på grund av sjömannens eget uppträdande. Sjömän som vårdas i ett annat land än det där de är bosatta får rätt till fri sjukvård utan tidsbegränsning. Sjuklöneperioden för sjömän i utrikes fart förlängs från 60 till 84 dagar. Utländska sjömän bosatta utomlands men anställda på svenska fartyg får rätt till samma socialförsäkringsförmåner och samma möjligheter till ekonomiskt bistånd i utlandet som svenska sjömän. Kvalifikations-tiden för fri hemresa sänks till fem månader. Sjömän får rätt till fri hemresa utan krav på viss kvalifikationstid vid bl.a. skeppsbrott, krigsrisk, bristande sjövärdighet hos fartyget, arbetsgivarens konkurs, fartygets försäljning och anställningens upphörande på grund av en dom i en arbetstvist. Sjömannens sjuklöneförmåner anpassas i största möjliga utsträckning till vad som gäller övriga arbetstagare på den svenska arbetsmarknaden. Kompensationsnivån sänks följaktligen till 75 % för de första tre dagarna i en sjukperiod och till 90 % för resterande dagar. För sjömän i utrikes fart blir dock, av hänsyn till ILO-konventionen nr 165, kompensationen oförändrat 100 % de första 14 dagarna i en sjukperiod.

### 5.2 Bakgrund

Internationella arbetsorganisationen (ILO), där Sverige varit medlem sedan sin anslutning till Nationernas förbund år 1920, är numera knutet till Förenta nationerna (FN) som ett av dess fackorgan. ILOs ändamål är att främja social rättvisa, förbättra arbetsförhållanden och

levnadsstandard och främja ekonomisk och social stabilitet genom internationella åtgärder.

Beträffande varje konvention, som en stat har ratificerat, åligger det staten att lämna ILOs styrelse rapport om det sätt varpå staten genomfört sina förpliktelser enligt konventionen. Om konventioner som inte blivit ratificerade - men som i enlighet med ILOs konstitution skall ha framlagts för den nationella lagstiftande myndigheten - skall på begäran av ILO rapporter avges i vilka medlemsstaten skall ange bl.a. i vad mån dess lagstiftning överensstämmer med konventionens krav.

Internationella arbetskonferensen - ILOs högsta organ - antog år 1936 en konvention (nr 56) om sjukförsäkring för sjömän och år 1946 en konvention (nr 70) om social trygghet för sjömän, kompletterad med en rekommendation (nr 75) i samma ämne. Sverige har inte ratificerat någondera konventionen. Den senare har inte ens erhållit tillräckligt många ratifikationer för att träda i kraft. Internationella arbetskonferensen antog år 1976 vid sin nionde sjöfartssession en resolution, vari begärdes att en översyn skulle göras av den sociala tryggheten för sjömän, vilka tjänstgör på fartyg under annan än hemlandets flagg. Den paritetiska sjöfartskommissionen antog därefter en resolution som uppmanade ILOs styrelse att på dagordningen för den kommande tekniska sjöfartskonferensen år 1986 och den tionde sjöfartssessionen år 1987 ta upp frågan om social trygghet för sjömän, inbegripet sjömän som tjänstgör på fartyg under annan än hemlandets flagg. ILOs styrelse beslöt i november 1984 i enlighet därmed. På grundval av information som införskaffats inför den paritetiska sjöfartskommissionens möten lade arbetsbyrån som underlag för diskussionerna vid den förberedande konferensen år 1986 fram en rapport med förslag till en ny, reviderad konvention. Flera avsnitt i det föreslagna instrumentet ledde till omfattande diskussioner i den tekniska sjöfartskonferensens socialförsäkringskommitté. Stora meningsmotsättningar beträffande redarens ansvar i fråga om sjukvård och sjuklön och vissa andra förmåner som ligger socialförsäkringen nära fick kommittén att uppskjuta ett ställningstagande till 1987 års sjöfartssession. Kommittén kunde inte heller enas i frågan om vilket lands lagstiftning som skall tillämpas beträffande sjömän som tjänstgör på fartyg under annan flagg än hemlandets. Arbetsbyrån utarbetade en rapport med nytt förslag till konvention inför frågans behandling vid sjöfartssessionen år 1987. Efter en omfattande debatt antogs vid sessionen konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän. Av de svenska ombuden röstade såväl regerings-, som arbetsgivar- och arbetstagarombuden för

konventionen. ILO-kommittén, som har avgett yttrande över konventionen, anser sig för närvarande inte kunna förorda en svensk ratificering.

År 1926 antog Internationella arbetskonferensen en konvention (nr 23) och en rekommendation (nr 27) om hemsändning av sjömän. 1926 års konvention föreskriver att frågan om hemtransport av sjömän skall regleras genom nationell lagstiftning, kollektivavtal eller individuella anställningskontrakt. Konventionen anmäldes för riksdagen genom prop. 1927:152. Föredraganden ansåg sig inte kunna tillstyrka en ratifikation. Som skäl till detta anfördes att ett genomförande av konventionens krav skulle medföra betydande kostnader för statsverket. Riksdagen anslöt sig till denna uppfattning. Konventionen har inte heller senare ratificerats av Sverige. Sjöfarten har, under de drygt 60 år som förflutit sedan konventionen antogs, genomgått stora förändringar. En mängd praktiska problem har uppstått vid tillämpningen av 1926 års konvention, bl.a. med hänsyn till att besättningen på många fartyg blivit alltmer multinationell till sin sammansättning. Bl.a. mot bakgrund av denna utveckling beslöt ILOs styrelse i mars 1983 att frågan om en revidering av konventionen nr 23 och rekommendationen nr 27 skulle föras upp på dagordningen för mötet med den paritetiska sjöfartskommissionen år 1984. Internationella arbetsbyrån hade utarbetat en rapport inför behandlingen av ämnet. ILOs styrelse beslöt i november 1984 att vid den förberedande tekniska sjöfartskonferensen år 1986 och sjöfartssessionen år 1987 ta upp frågan om en revidering. På grundval av material från medlemsstaterna lade arbetsbyrån fram en rapport, som bildade underlag för diskussionerna vid sjöfartskonferensen. Rapporten innehöll ett förslag till reviderade konventions- och rekommendationstexter. Under den tekniska sjöfartskonferensen år 1986 framkom starka motsättningar mellan redarna och de ombordanställda. Motsättningarna gällde bl.a. frågan om redarens ansvar i samband med hemtransporter. Konferensen antog dock enhälligt de förslag till konvention och rekommendation som konferenskommittén för sjömäns hemresa enats om. Motsättningarna mellan redarna och de ombordanställda mildrades under sjöfartssessionen år 1987 och konventionen (nr 166) och rekommendationen (nr 174) om sjömäns hemresa antogs. Av de svenska ombuden röstade såväl regerings-, som arbetsgivar- och arbetstagarrepresentanterna för både konventionen och rekommendationen. ILO-kommittén, som har avgett yttrande över konventionen och rekommendationen, tillstyrker ratifikation av konventionen sedan en rad ratifikationshinder undanröjts genom författningsändringar.

## 5.3 ILO-konventionen nr 165

### 5.3.1 Konventionens huvudsakliga innehåll

Konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän avser alla sjömän, deras anhöriga och efterlevande. Konventionens del I innehåller allmänna bestämmelser. I den omfattning det bedöms praktiskt möjligt skall konventionens bestämmelser även tillämpas på yrkesfiske till havs (artikel 2).

En medlemsstat som ratificerar konventionen åtar sig enligt artikel 3 att tillämpa de miniminormer som anges i konventionens artikel 9 eller de strängare normer som anges i artikel 11 i fråga om minst tre av nio angivna grenar av social trygghet. Åtminstone en av grenarna avseende förmån vid arbetslöshet, ålderdom, arbetsskada, invaliditet eller till efterlevande måste omfattas av åtagandet (artikel 3).

Medlemsstaten skall i sin ratifikation ange beträffande vilka grenar den åtar sig att tillämpa antingen miniminormerna i artikel 9 eller de strängare normerna i artikel 11 (artikel 4)

Konventionens del II innehåller regler om det försäkringsskydd som skall garanteras av en medlemsstat som ratificerar konventionen.

Sjömän skall ges ett socialförsäkringsskydd som inte är mindre fördelaktigt än det som landanställda åtnjuter (artikel 7).

Miniminormerna enligt artikel 9 skall motsvara minst de miniminormer som fastställts i 1952 års ILO-konvention (nr 102) om minimistandard för social trygghet och de strängare normerna enligt artikel 11 skall motsvara de normer som fastställts i 1969 års ILO-konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner (sjukvård och sjukpenning), 1967 års ILO-konvention (nr 128) om invaliditets-, ålders- och efterlevandeförmåner (förmån vid ålderdom och invaliditet och till efterlevande), 1964 års ILO-konvention (nr 121) om förmåner vid yrkesskada (förmån vid arbetsskada), 1952 års ILO-konvention (nr 103) om skydd vid havandeskap och barnsbörd (förmån vid barns födelse) och en framtida allmän socialförsäkringskonvention i fråga om arbetslöshetsersättning och familjestöd, förutsatt att arbetskonferensen efter det att den nya konventionen trätt i kraft antar ett särskilt protokoll om dess tillämplighet inom ramen för konventionen nr 165. Sverige har ratificerat konventionen nr 102 med vissa



förbehåll. Sverige har även ratificerat konventionerna nr 130, nr 128 och nr 121, men inte konventionen nr 103.

Konventionens del III behandlar redarens ansvar.

I artikel 13 åläggs redaren att se till att sjömän, vilkas tillstånd fordrar sjukvård när de är ombord eller som lämnats kvar till följd av sitt hälsotillstånd inom annan stats territorium, får lämplig och tillräcklig sjukvård tills de tillfrisknar eller sänds hem, kost och logi tills de kan er hålla en lämplig anställning eller sänds hem samt hemresa.

Konventionens artiklar 14 och 15 handlar om lön till sjömannen i samband med sjukdom.

Konventionens del IV handlar om skydd för utländska eller migrerande sjömän.

Frågan om tillämplig lagstiftning skall avgöras av de berörda medlemsländerna. Den tillämpliga lagstiftningen skall vara flagglandets lagstiftning eller lagstiftningen i den medlemsstat inom vars territorium sjömannen är bosatt. Överenskommelse om andra regler rörande dessa frågor är dock tillåtet (artikel 17 ).

Utländska sjömän, som är medborgare i en annan medlemsstat eller är flyktingar eller statslösa personer som är bosatta inom en medlemsstats territorium, skall likabehandlas i flagglandet (artikel 18 ).

I artikel 19 finns bestämmelser om vilka väntetider som får krävas för rätt till bl.a. pensionsförmåner som inte är förvärvsanknuta.

Varje medlemsstats lagar och föreskrifter angående redarens ansvar som avses i artiklarna 13 - 15 skall garantera likabehandling av sjömän, oavsett bosättningsort (artikel 20).

I artiklarna 21 - 29 finns regler för de principer som ratificerande stater skall tillämpa vid internationell samordning av socialförsäkringsförmåner för sjömän som berörs av flera länders system.

Konventionens del V handlar om garantier för att förmånstagarna skall få sina anspråk prövade på ett korrekt sätt.

Del VI innehåller slutbestämmelser om ratifikation m.m.

Konventionen finns i engelsk originaltext och svensk översättning intagen i prop. 1988/89:122.

### 5.3.2 ILO-kommitténs handläggning rörande konventionen

Ratifikationshindren kan enligt ILO-kommittén främst hänföras till den del av konventionen som behandlar redarens ansvar. Närmare bestämt har ILO-kommittén funnit att artiklarna 13 - 15 och 18 utgör ratifikationshinder. Artikel 13 reglerar redarens ansvar för sjuka sjömäns sjukvård och hemtransport och artiklarna 14 - 15 reglerar lönefrågan vid sjukdom. Artikel 18 återfinns i den del av konventionen som behandlar skyddet för utländska eller migrerande sjömän och reglerar frågan om denna kategoris likabehandling i flagglandet.

De i artikel 13 aktuella frågorna behandlas i 31 och 37 - 41 samt 44 §§ SmL.

I 31 § SmL regleras rätten till fri hemresa vid sjukdom, skada eller sådana havandeskap som utgör hinder för befattningens utövande. Förutsättningen är dock att anställningen upphör. Under vissa omständigheter, som hänför sig till sjömannens eget uppträdande, går rätten till fri hemresa förlorad.

37 § SmL innehåller bestämmelser om betryggande vård ombord eller i land av en sjuk eller skadad sjöman, inklusive underhåll, läkarbehandling och läkemedel. Skyldigheten att sörja för denna vård åvilar befälhavaren eller i vissa situationer arbetsgivaren. Skyldigheten enligt lagen gäller dels när sjömannen har befattning ombord, dels under s.k. väntetid.

38 - 41 och 44 §§ SmL reglerar vem som skall betala kostnaden för den vård som befälhavaren eller arbetsgivaren skall ombesörja enligt 37 §. Enligt 38 § skall arbetsgivaren bekosta vården såväl ombord, som när en sjöman har lämnat sin befattning på fartyget eller under väntetid. I dessa senare fall upphör dock skyldigheten efter 42 dagar om sjömannen vårdas i hemlandet och efter 84 dagar om han vårdas i annat land. I 39 § sägs att arbetsgivarens kostnadsansvar upphör om vården ej åtnjutits inom sex månader från det behovet av vård inträdde, alternativt sjömannen senast hade befattning på fartyg. Enligt 40 § har sjömannen inte rätt till fri sjukvård för sjukdom eller skada som han förteget vid anställningsavtalets ingående eller, utom såvitt

angår könssjukdom, därefter ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Konventionen innehåller inga sådana tidsbegränsningar av redarens skyldigheter och inte heller några förbehåll med hänsyn till sjömannens eget uppträdande. ILO-kommittén har därför funnit att artikel 13 utgör ett ratifikationshinder.

Frågan om lön till sjömannen i samband med sjukdom behandlas i 34 och 35 §§ SmL.

Enligt 34 § utgår lön till den sjuke eller skadade sjömannen under högst 60 dagar från dagen efter den då han lämnade befattningen på fartyget. Härutöver förekommer i kollektivavtal bestämmelser om sjuklön under en längre tid, men endast för personer med viss minsta anställningstid. Konventionen går längre då den anger att redarens skyldighet att betala sjuklön inte får avse kortare tid än tolv veckor. 35 § innehåller regler om undantag från arbetsgivarens skyldighet att betala sjuklön. Det gäller bl.a. fall då sjömannen förtigit en sjukdom eller skada vid anställningsavtalets ingående eller då sjömannen därefter, utom såvitt angår könssjukdom, har ådragit sig en sjukdom eller skada uppsåtligen eller genom grovt vållande. Motsvarande undantag finns inte i konventionen. ILO-kommittén anser därför att artiklarna 14 och 15 för närvarande utgör ratifikationshinder.

Beträffande utländska och migrerande sjömän gäller att i Sverige bosatta svenska och utländska sjömän som är anställda på svenska handelsfartyg åtnjuter fulla socialförsäkringsförmåner under anställningen. Vid bosättning utomlands föreligger däremot en väsentlig skillnad mellan svenska och utländska sjömän. Svenska sjömän anses alltid som bosatta i Sverige i socialförsäkringshänseende vid tillämpningen av lagen (1962:381) om allmän försäkring (AFL). Utländska sjömän bosatta utomlands och anställda på svenska handelsfartyg omfattas under anställningen endast av tilläggs pensioneringen enligt en särskild regel i AFL. De omfattas också av arbetskadeförsäkringen på samma sätt som svenska sjömän. I bilaterala

avtal<sup>1</sup> med andra länder har Sverige överenskommit att utländska sjömän hemmahörande i det andra landet vid anställning på svenskt handelsfartyg skall anses som bosatta i Sverige i socialförsäkringshänseende. Därigenom åtnjuter dessa utländska sjömän samma socialförsäkringsförmåner som svenska sjömän. Det krav som ställs upp i artikel 18 med avseende på övriga utländska sjömän bosatta utomlands utgör enligt riksförsäkringsverket ett ratifikationshinder. ILO-kommitén har i detta sammanhang framhållit att det utvidgade åtagande som en tillämpning av artikel 18 skulle innebära i dag torde vara ringa. Sjömansregistret visar nämligen att det antal sjömän som kan beröras är mycket litet.

## 5.4 ILO-konventionen nr 166 och ILO-rekommendationen nr 174

### 5.4.1 Konventionens huvudsakliga innehåll

Konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa skall gälla för privatägda och samhällsägda handelsfartyg. I den mån det bedöms praktiskt möjligt skall konventionens bestämmelser även tillämpas på yrkesfiske till havs (artikel 1).

I artikel 2 i konventionen anges de fall och de omständigheter då en sjöman skall vara berättigad till fri hemresa. Enligt artikel 2 punkt 1 a har en sjöman rätt till fri hemresa om anställning för bestämd tid eller

---

<sup>1</sup> Avtalen är som regel tillämpliga på den svenska lagstiftningen om sjukförsäkring med föräldraförsäkring, folkpension, tilläggs pension, arbetsskadeförsäkring, allmänna barnbidrag samt arbetslöshetsförsäkring och kontant arbetsmarknadsstöd. Avtal har ingåtts dels med Danmark, Finland, Island och Norge genom en nordisk konvention om social trygghet, dels genom bilaterala konventioner med Frankrike, Grekland, Israel, Italien, Jugoslavien (gäller ej arbetslöshetsförsäkring och kontant arbetsmarknadsstöd), Kap Verde, Luxemburg, Marocko, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien, Storbritannien och Nordirland, Turkiet (gäller ej arbetslöshetsförsäkring och kontant arbetsmarknadsstöd), Förbundsrepubliken Tyskland (gäller ej allmänt barnbidrag samt arbetslöshetsförsäkring och kontant arbetsmarknadsstöd) och Österrike. Avtal har dessutom ingåtts - men ännu ej ratificerats - med Belgien. Tilläggsavtal beträffande bl.a. allmänt barnbidrag och bidragsförskott har ingåtts - men ännu ej ratificerats - med Förbundsrepubliken Tyskland. Med Amerikas Förenta Stater och Canada (frånsett Quebec) har Sverige slutit bilaterala avtal avseende folkpension och tilläggs pension. En separat överenskommelse omfattande tilläggs pension, arbetsskadeförsäkring och sjukvårdsförmåner inom sjukförsäkringen har träffats med Quebec.

för bestämd resa upphör utomlands, enligt punkt 1 b har sjömannen rätt till fri hemresa vid utgången av den varseltid som gäller enligt kollektivavtal eller hans anställningsavtal och enligt punkt 1 c har sjömannen rätt till fri hemresa vid sjukdom, skada eller annat hälsotillstånd som kräver att han skickas hem. I punkt 1 d föreskrivs att en sjöman skall vara berättigad till fri hemresa i händelse av skeppsbrott. Enligt punkt 1 e har sjömannen rätt till fri hemresa i händelse av att redaren inte kan fortsätta att uppfylla sina förpliktelser enligt lag eller avtal som sjömannens arbetsgivare, på grund av konkurs, försäljning av fartyget, ändrad registrering av fartyget eller någon annan liknande orsak. Sjömannen har enligt punkt 1 f även rätt till fri hemresa om fartyget destinerats till en krigszon dit han inte samtycker att resa. Slutligen är sjömannen berättigad till fri hemresa enligt punkt 1 g om anställningen upphör eller avbryts i enlighet med ett avgörande i en arbetstvist eller ett kollektivavtal eller att anställningen upphör av någon annan liknande orsak. Artikel 2 punkt 2 ger sjömannen rätt till hemresa efter en tjänstgöringsperiod (kvalifikationstid) som skall vara mindre än tolv månader. Varje ratificerande stat skall eftersträva att förkorta denna period med hänsyn till den tekniska utvecklingen.

I artikel 3 punkt 1 sägs att staterna i lagar eller föreskrifter skall bestämma de destinationsorter till vilka sjömännen får sändas hem. Bland de destinationsorter som bestäms skall enligt artikel 3 punkt 2 ingå den ort där sjömannen samtyckt till att ingå anställningsavtalet, en ort som bestäms genom kollektivavtal, sjömannens bosättningsland eller annan ort, varom överenskommelse träffats vid tiden för anställningsavtalet. Sjömannen skall ha rätt att välja, om alternativa destinationsorter har bestämts.

Enligt artikel 4 skall det vara redarens ansvar att ordna hemresan på ett lämpligt och snabbt sätt. Flyg skall vara det normala transportsättet (punkt 1). Kostnaden skall bäras av redaren (punkt 2). I punkt 4 preciseras vad redarens kostnadsansvar skall omfatta. Där ingår resa, kost och logi, lön, transport av 30 kg av sjömannens personliga bagage samt läkarvård, allt till dess sjömannen når destinationsorten för hemresan. Artikel 4 punkt 3 medger att sjömannen kan få betala tillbaka hemresekostnaden i fall då han allvarligt försummat sina förpliktelser i anställningen. Konventionen föreskriver i artikel 4 punkt 5 att redaren inte vid början av sjömannens anställning får kräva förskottsbetalning för hemresan.

I artikel 5 fastställs att behörig myndighet i fartygets registreringsland skall träda in och hjälpa till med sjömannens hemresa om redaren brister i sina skyldigheter. Staten får regressrätt gentemot redaren. Däremot får återbetalningskrav i allmänhet inte riktas mot sjömannen.

Enligt artikel 6 skall sjömän som skall sändas hem ha rätt att erhålla pass och identitetshandlingar för hemresan.

En sjöman skall anses ha blivit hemtransporterad när han har anlänt till en destinationsort som är föreskriven i artikel 3 eller när sjömannen inte gör anspråk på sin rätt till hemresa inom en skälig tidsperiod (artikel 8).

Bestämmelserna i konventionen skall ges verkan genom nationell lagstiftning eller genom kollektivavtal (artikel 9).

Konventionstexten finns i engelsk originaltext och svensk översättning intagen i prop. 1988/89:122.

#### **5.4.2 Rekommendationens huvudsakliga innehåll**

Rekommendationen (nr 174) om sjömäns hemresa innehåller regler för det fall att både redaren och fartygets registreringsland underlåter att fullgöra sina skyldigheter enligt konventionen att ombesörja och erlagga kostnaden för en sjömans hemresa. I ett sådant fall bör antingen den stat från vilken sjömannen skall hemsändas eller den stat där sjömannen är medborgare ombesörja hemresan och återkräva kostnaden från fartygets registreringsland enligt artikel 5 punkt a i konventionen.

Rekommendationen finns i engelsk originaltext och svensk översättning intagen i prop. 1988/89:122.

#### **5.4.3 ILO-kommitténs handläggning rörande konventionen nr 166**

Ett ratifikationshinder är enligt ILO-kommittén att den svenska sjömanslagen kräver att sjömannen fullgjort viss tjänstgöringsperiod innan han får rätt till fri hemresa och att sjömanslagen i vissa oförutsett uppkomna situationer, t.ex. sjukdom, kräver att anställningen upphör för att sjömannen skall vara berättigad till fri hemresa.

Ett annat hinder är att rätten till fri hemresa enligt sjömanslagen kan gå förlorad i vissa fall, medan konventionen i motsvarande fall endast tillåter att sjömannen åläggs återbetalningsskyldighet för hemresekostnaderna. Slutligen framhålls att redarens ansvar för en sjömans sjukvård i utlandet enligt sjömanslagen är begränsad till 84 dagar. Någon sådan begränsning förekommer inte i konventionen.

De i artikel 2 upptagna reglerna om rätten till hemresa motsvaras av 29 - 33 §§ SmL.

Enligt 29 § SmL har en sjöman rätt till fri hemresa från utlandet i samband med semester och annan ledighet eller då han slutar sin anställning, om han varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg. Om en sjömans anställning för bestämd tid eller för bestämd resa upphör utomlands måste han således ha tjänstgjort i nio månader för att enligt 29 § vara berättigad till fri hemresa. Artikel 2 punkt 1 a i konventionen innebär därför ett ratifikationshinder.

Vid sjukdom, skada eller havandeskap som utgör hinder för befattningens utövande är en sjöman enligt 31 § SmL berättigad till fri hemresa, dock under förutsättning att anställningsavtalet upphör på grund därav. Sjömannen kan dessutom förlora rätten till fri hemresa bl.a. om han förteg sjukdomen eller skadan när han ingick anställningsavtalet eller ådragit sig den uppsåtliga eller genom grovt vållande. Konventionen innehåller inga sådana begränsningar. I artikel 4 punkt 3 sägs dock att när en hemresa har ägt rum till följd av att en sjöman på allvarligt sätt har försummat sina förpliktelser i anställningen kan sjömannen få återbetala hemresekostnaderna.

I 32 § SmL sägs att en sjöman som slutar sin anställning på grund av krigsfara, väsentligt ändrad resrutt, bristande sjövärdighet e.d. och som inte har fullgjort sådan kvalifikationstid som berättigar honom till resa enligt 29 §, har rätt till fri resa till närmaste ort, där anställningen skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida. Av 6 § SmL framgår att om överenskommelse därom saknas får anställningsavtalet frånträdas endast i en hamn som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort, eller på orten där han ingick anställningsavtalet. Konventionen ger i artikel 2 punkt 1 d rätt till hemresa även vid skeppsbrott, vilket saknar motsvarighet i sjömanslagen. Vid krigsfara skiljer sig konventionen och sjömanslagen genom att sjömanslagen förutsätter att anställningen upphör för att sjömannen

skall ha rätt till fri hemresa. Dessa skillnader utgör enligt ILO-kommittén hinder för ratifikation.

33 § SmL stadgar att de fria hemresorna skall ordnas av arbetsgivaren, eller i andra hand av en svensk utlandsmyndighet. Artikel 4 punkt 2 i konventionen säger att kostnaden för hemresan skall bäras av redaren och av artikel 5 framgår att om redaren inte ordnar eller betalar hemresan åt en sjöman som är berättigad till hemresa skall staten i fartygets registreringsland fullgöra redarens skyldigheter. I sista hand får den stat från vilken sjömannen skall sändas hem eller den stat där sjömannen är medborgare ombesörja resan och återkräva kostnaden från registreringslandet. Registreringslandet kan återkräva hemresekostnaderna från redaren. Statens ansvar enligt konventionen innebär nyheter i tre avseenden i förhållande till den i Sverige gällande ordningen som grundas på lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. Dels skall ansvaret även omfatta utländska sjömäns hemresa, dels skall det avse alla kostnader som avses i artikel 4 punkt 4, och dels får återbetalningskrav i allmänhet inte riktas mot sjömannen. Sjöfartsverket har i detta sammanhang framhållit att de kostnadsmässiga konsekvenserna av den i konventionen angivna ordningen inte torde få någon större betydelse för staten, när det gäller svenska redare, men blir svårare att överblicka i de fall då ett svenskt fartyg har uthyrts på bare-boat basis till utländsk redare och denne inte fullgör sina förpliktelser i fråga om personalens hemresa.

Bestämmelser om destinationsorter till vilka sjömannen får hemsändas finns i 6, 29, 31 och 32 §§ SmL.

Förutom de ovan nämnda reglerna i 6 § sägs i 29 och 31 §§ att det är hemorten som är destinationsort. I 32 § anges att det är närmaste ort där avtalet skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida som gäller. De i sjömanslagen angivna destinationorterna får enligt ILO-kommittén anses vara förenliga med konventionens krav. Däremot är sjömannens rätt att välja destinationsort i de fall då alternativa destinationsorter förekommer inte inskriven i sjömanslagen.

Vad gäller reglerna om redarens kostnadsansvar i artikel 4 anser ILO-kommittén att dessa är förenliga med den ordning som gäller i Sverige enligt lagstiftning och kollektivavtal utom på en punkt. I punkt 4 e föreskrivs att de kostnader för hemresa som skall bäras av redaren skall inkludera läkarvård, där så erfordras, till dess sjömannen kan resa till destinationsorten för hemresan. Enligt 38 § SmL är arbets-



givarens sjukvårdsansvar dock begränsat till 84 dagar. Konventionens bestämmelser täcks alltså bara delvis av svensk lag. Undantagsvis kan sjömannen behöva vårdas längre tid än 84 dagar utomlands, innan hans hälsotillstånd medger att han skickas hem.

Enligt artikel 6 skall en sjöman som skall hemsändas ha rätt att få sina pass och identitetshandlingar för hemresan. En uttrycklig bestämmelse härom saknas i svensk lagstiftning.

I artikel 12 föreskrivs att texten till konventionen skall vara tillgänglig för besättningsmedlemmarna på fartyget på ett alltefter omständigheterna lämpligt språk. 58 § SmL innehåller bestämmelser om att sjömanslagen och vissa andra lagar och föreskrifter samt tillämpliga kollektivavtal skall finnas tillgängliga på fartygen. I 58 § sägs emellertid inte något om internationella konventioner.

#### **5.4.4 ILO-kommitténs handläggning rörande rekommendationen nr 174**

ILO-kommittén har i sitt yttrande framhållit att rekommendationer inte är avsedda att ratificeras av medlemsländerna och inte är bindande på samma sätt som konventioner (jfr art. 19 p 6 i ILOs stadga).

Rekommendationen nr 174 handlar om situationer där varken redaren eller fartygets registreringsland fullgör sina konventionsförpliktelser i fråga om en sjömans hemresa.

Registreringslandets förpliktelser är enligt artikel 5 i konventionen nr 166 ett statens åtagande att fullgöra redarens förpliktelser, om denne inte fullgör dem själv. Enligt ILO-kommittén måste detta för Sveriges del täcka svenskregrerade fartyg. Rekommendationen får därmed ingen aktualitet i fråga om sjömän på svenskregrerade fartyg. Rekommendationen blir aktuell för Sverige beträffande sjömän på utländska (icke svenskregrerade) fartyg om hemresan skall företas från Sverige, eller om sjömannen är svensk.

Vid bedömning av lämplig ambitionsnivå i dessa fall anser ILO-kommittén, att svenska åtgärder enligt rekommendationen bör begränsas till situationer där en sjöman är svensk, eller eventuellt även där han är utlänning men bosatt i Sverige. Om åtagandet begränsas till svenska medborgare på utländska fartyg, torde enligt ILO-kommittén

någon åtgärd från statsmakternas sida i lagstiftningen om ekonomiskt bistånd inte påkallas utöver vad som motiveras av konventionen.

## 5.5 Överväganden

### 5.5.1 Allmänna synpunkter

Av prop. 1988/89:122 och ILO-kommitténs däri och ovan redovisade synpunkter framgår att ILO-konventionerna nr 165 och 166 inte kan ratificeras av Sverige utan omfattande ändringar i vår lagstiftning om social trygghet för sjömän resp. sjömäns hemresa. I utredningsuppdraget ingår att ta fram ett fullständigt underlag för att ta ställning i frågan om Sverige bör tillträda konventionerna. Jag har gått igenom de ratificeringshinder som anges i prop. 1988/89:122 och redovisar i det följande de författningsändringar som behövs för att svensk ratificering skall kunna ske.

Sverige deltog aktivt i ILO-arbetet beträffande social trygghet för sjömän och sjömäns hemresa. Alla de tre svenska delegationerna röstade för konventionerna. Det ingår i svensk tradition i internationellt arbete att så långt det är möjligt och rimligt efterleva de internationella åtaganden som gjorts, t.ex. genom att rösta för en konvention, och därför anpassa de nationella reglerna till dem som överenskommit internationellt.

Mot den bakgrunden är det en naturlig utgångspunkt att Sverige bör anpassa sina regler om social trygghet för sjömän och om sjömäns hemresa så att konventionerna kan ratificeras, även om endast en av de traditionella sjöfartsnationerna har tillträtt dem och någon dansk, finsk eller norsk ratificering inte är förestående.<sup>2</sup>

I flera avseenden kan en sådan anpassning inte anses medföra alltför vittgående ekonomiska eller andra konsekvenser. Det finns emellertid vissa för ratificering nödvändiga författningsändringar som kan sägas gå längre än vad som enligt svensk tradition behövs för att upprätthålla en hög social trygghet för sjömän. Ett exempel härpå är att

---

<sup>2</sup> ILO-konventionen nr 165 har hittills (november 1991) ratificerats av Spanien och Ungern. Den kommer att träda i kraft i juli 1992. ILO-konventionen nr 166 har hittills (november 1991) ratificerats av Luxemburg, Mexico, Spanien och Ungern. Denna konvention har trätt i kraft i juli 1991.

en sjöman vid ett konventionstillträde måste ges rätt till full lön, sjukvård och hemresa vid sjukdom eller skada, även om han ådragit sig sjukdomen eller skadan genom uppsåt eller grovt vållande. Ett annat exempel är att sjukersättningsreglerna för en sjöman vid en ratificering inte kan helt anpassas till vad som gäller för andra arbetstagare enligt de ändringar som gjorts fr.o.m. den 1 mars 1991 i kompensationsnivån för den allmänna sjukförsäkringen.

Jag har inte ansett det ingå i utredningsuppdraget att ta ställning i frågan om svensk ratificering av ILO-konventionerna nr 165 och 166 är så angelägen att de nödvändiga författningsändringarna bör ske oavsett vilka ekonomiska eller andra konsekvenser de kan få. Mina förslag till författningsändringar är emellertid avsedda att undanröja ratificeringshindren.

Ratifikation bör ske utan förbehåll. Av kommunikationsdepartementets ärende IS 1120/70 framgår att förbehåll vid ratificering av en ILO-konvention ej kan godtas av ILO. ILO upprätthåller med konsekvens och bestämdhet principen att ratifikationsinstrumentet inte får innehålla andra förbehåll än de som uttryckligen tillåts enligt konventionstexten. I det angivna ärendet ledde detta till att Kungl. Maj:t ändrade det beslut om ratifikation av konventionen (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän som innehöll visst förbehåll och ratificerade konventionen på nytt utan förbehåll.

I samband med ratificering bör Sverige förklara att åtagandet enligt artikel 3 i ILO-konventionen nr 165 omfattar samtliga nio grenar av social trygghet.

Beträffande sjukvård, sjukpenning, förmån vid ålderdom, förmån vid arbetsskada, förmån vid invaliditet och förmån till efterkommande, bör Sverige åta sig att tillämpa de strängare normer som anges i artikel 11. Sverige har nämligen ratificerat de konventioner som enligt artikel 11 reglerar dessa grenar av social trygghet.

Beträffande de återstående grenarna förmån vid arbetslöshet, familjeförmån och förmån vid barns födelse, bör Sverige åta sig att tillämpa de i artikel 9 angivna miniminormerna. Sverige har ratificerat 1952 års konvention (nr 102) om minimistandard för social trygghet såvitt gäller dessa grenar.

Förslagen till författningsändringar redovisas huvudsakligen i specialmotiveringen. Två frågor kräver emellertid en mer ingående

motivering, nämligen dels kravet i artikel 18 i konventionen nr 165 om lika behandling av sjömän oberoende av nationalitet och dess konsekvenser för den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen, dels sjömäns sjuklön.

### 5.5.2 Artikel 18 i ILO-konventionen nr 165

*Riksförsäkringsverkets rapport om möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem*

Riksförsäkringsverket har på regeringens uppdrag utrett möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem. Uppdraget har resulterat i en rapport från riksförsäkringsverket den 31 maj 1990. Om förslagen i rapporten genomförs bortfaller ratifikationshindret i artikel 18. I korthet innebär förslaget nämligen att personer som förvärvsarbetar i Sverige eller på ett svenskt handelsfartyg, utan att vara bosatta här, får rätt till förmåner enligt AFL under den tid som arbetet utförs.

Riksförsäkringsverkets förslag till dessa författningsändringar har remissbehandlats inom socialdepartementet. Regeringen har därefter funnit att frågan behöver övervägas ytterligare. Rapporten har därför överlämnats till utredningen om utformning av lagstiftningen angående folkpension m.m. enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring vid ett vidgat europeiskt samarbete (S 1991:03). Enligt direktiven (dir. 1991:2) bör utredaren mot bakgrund av innehållet i rapporten och de inkomna remissynpunkterna bearbeta förslagen i rapporten och samordna förslagen med de förslag beträffande folkpensioneringen som blir ett resultat av utredarens huvudsakliga uppdrag. Ett betänkande i denna fråga kan förväntas under år 1992.

Om riksförsäkringsverkets förslag genomförs såvitt gäller utländska sjömän som inte är bosatta i Sverige utgör artikel 18 inte längre något hinder för ratifikation. Alla sjömän i den svenska handelsflottan kommer då att likabehandlas i socialförsäkringshänseende. Under sådant förhållande skulle det inte finnas något skäl att närmare överväga hur detta ratifikationshinder skall undanröjas. Med hänsyn till att frågan är föremål för ytterligare utredning anser jag mig dock böra redogöra för olika tänkbara sätt för att undanröja ratifikationshindret. Till en början vill jag likväl något beröra riksförsäkringsverkets förslag i relation till sjömännens förhållanden.

Riksförsäkringsverket har i rapporten nämnt vissa förmåner som kommer att beröras av de föreslagna ändringarna. Bland dessa märks särskilt sjukvård, sjukpenning, föräldrapenning och havandeskapspenning.

Ersättning för *sjukvård* i Sverige utges till den som är bosatt i Sverige. För sjukvård utomlands utgår ersättning endast i den utsträckning regeringen föreskriver (jfr 2 kap. 8 - 9 §§ AFL). För närvarande utgår sådan ersättning endast enligt gränssjukvårdsförordningen (1962:390), som dock inte berör sjömän. För den som arbetar här i landet eller ombord på ett svenskt handelsfartyg innebär utvidgningen i AFL att han får rätt till sjukvårdsförmåner enligt AFLs regler, dvs. ersättning för sjukvård i Sverige . 2 kap. 8 § AFL och 3 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) föreslås ändrade (se bilaga 3).

Enligt min mening kan det ifrågasättas om inte sjömännen borde ges rätt till ersättning för sjukvård även utomlands. De speciella förhållanden som sjömännen arbetar under och som kan innebära att de sällan eller aldrig anlöper svensk hamn gör att socialförsäkringen i praktiken inte tillförsäkrar dem samma skydd i fråga om sjukvårdskostnader som andra anställda. En annan sak är att sjömannen ändå har rätt till fri sjukvård på arbetsgivarens bekostnad enligt bestämmelser i sjömanslagen. Avsaknaden enligt AFL av rätt till ersättning för sjukvård utomlands innebär emellertid att redarna inte har regressrätt gentemot den allmänna försäkringskassan beträffande kostnaden för en sjömans sjukvård utanför Sverige.

Sjömän har dessutom ett kompletterande skydd enligt 14 § förordningen (1976:785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen (IFUR-S). Enligt denna paragraf gäller att om en sjöman, som är inskriven hos allmän försäkringskassa enligt AFL, till följd av sjukdom eller skada blir i behov av sjukvård och underhåll och det inte föreligger sådana omständigheter att kostnaden skall betalas av staten (jfr 41 § SmL) eller arbetsgivaren, skall utlandsmyndigheten förskotta kostnaden härför med skäligt belopp.

Av 15 § Allmänna föreskrifter för utrikesrepresentationen om handläggning av sjöfartsärenden (AFUR-S) framgår att regeln i 14 § IFUR-S är ett komplement till bestämmelserna om sjukhjälp, utom Sverige, för sjömän tillhörande allmän försäkringskassa. Detta komplement innebär en väsentlig utbyggnad av det ekonomiska biståndet åt dessa sjömän vid sjukdom utomlands. Av 15 § AFUR-S

framgår vidare att i motsats till vad som gäller andra sjukförsäkrade personer, som behöver anlita sjukvård utomlands, har en sjukförsäkrad svensk sjöman följaktligen, även om han vid tillfället inte skulle vara nödställd, rätt att vid sjukdom få alla skäligena utgifter för sjukvård och underhåll, som inte skall täckas från annat håll, betalda av utlandsmyndighet. Den förmån i sjukvårdshänseende som tillkommer en svensk sjöman på grund av stadgandet i 14 § IFUR-S, är härledd ur AFL. I konsekvens härmed är enligt 15 § AFUR-S den vårdbehövande inte pliktig att återbetala dessa utlägg. Särregleringen för sjömän innebär att den del av utlandsmyndighetens utgifter, som vid den slutliga regleringen i Sverige inte kommer att täckas av bidrag från den allmänna försäkringskassan stannar på statsverket. I 15 § AFUR-S framhålls att vistelsen i utlandet skall vara en följd av vederbörandes yrkesutövning. Skyddad enligt dessa regler blir därför t.ex. inte en sjöman som efter avmönstring i Sverige avreser till utlandet för en privat utlandsvistelse eller en svensk sjöman som föredrar att tillbringa en längre tids ledighet i utlandet. Om en ur Sverige utflyttad svensk sjöman blir i behov av sjukvård utom Sverige, men saknar egna medel att bekosta vården och inte heller kan påräkna bistånd av lokala myndigheter äger reglerna om ekonomiskt bistånd åt nödställd svensk medborgare tillämpning.

En utländsk sjöman som är bosatt i Sverige är tillförsäkrad samma sjukvårdsförmåner utomlands som en svensk sjöman. Utlandsmyndigheterna är alltså bemyndigade att bekosta en sådan sjömans sjukvård och underhåll, även om sjömannen inte skulle vara i behov av ekonomiskt bistånd.

IFUR-S har varit föremål för översyn inom UD, vilket resulterat i att regeringen utfärdat en ny förordning i ämnet. Den 1 januari 1992 träder således förordningen (1991:1379) om handläggning av sjöfartsärenden vid utlandsmyndigheterna i kraft. Samtidigt skall IFUR-S upphöra att gälla. 14 § IFUR-S motsvaras dock utan saklig ändring av 21 § i den nya förordningen.

För att vara berättigad till *sjukpenning* enligt 3 kap. 1 § och 2 §§ AFL krävs att man är inskriven hos allmän försäkringskassa och att den sjukpenninggrundande inkomsten uppgår till minst 6 000 kr. Villkoret om inskrivning och försäkringstillhörighet uppfylls genom ett tillägg i 1 kap. 3 § samt 4 a § AFL (se bilaga 3).

För sjömännens del innebär ändringen i praktiken en utvidgning endast för utländska sjömän bosatta utomlands och som inte omfattas av

något bilateralt avtal om social trygghet. Övriga sjömän i den svenska handelsflottan är redan berättigade till sjukpenning även om de har insjuknat utomlands.

*Föräldrapenning* utgår enligt 4 kap. 1 § AFL till en försäkrad som är inskriven hos allmän försäkringskassa. Genom det föreslagna tillägget i 1 kap. 3 och 4 a §§ AFL (se bilaga 3) blir en förälder som arbetar här berättigad till föräldrapenning. En annan förutsättning för att föräldrapenning skall kunna utges är att barnet är bosatt i Sverige. Ett tillägg i 4 kap. 1 § AFL krävs därför för att föräldrapenning skall kunna utges för barn som vistas här tillsammans med en förvärvsarbetande förälder utan att vara bosatt här.

Fråga uppkommer om ett barn omfattas av ändringen när det vistas ombord på ett svenskt handelsfartyg tillsammans med en förvärvsarbetande förälder. - Enligt förslaget i 4 kap. 1 § andra stycket AFL omfattas detta barn inte av föräldrapenningen; hänvisning görs endast till andra stycket i 1 kap. 3 § AFL men ej till tredje stycket.

*Havandeskapspenning* utges till en kvinna som är inskriven hos försäkringskassan och har en sjukpenninggrundande inkomst enligt de förutsättningar som i övrigt gäller för rätt till ersättningen.

När det gäller *socialavgifter* har riksförsäkringsverket konstaterat att sådana avgifter erläggs av arbetsgivaren för den som arbetar här oavsett bosättning. En utvidgning enligt förslaget skulle därför innebära en bättre koppling mellan arbetsgivarens socialavgifter och arbetstagarrens försäkringsskydd. Detta gäller dock inte sjöarbetsmarknaden eftersom sjömännens arbetsgivare betalar lägre socialavgifter än andra arbetsgivare. Sjukförsäkringsavgiften, folkpensionsavgiften och den allmänna löneavgiften är reducerade med hänsyn till förhållandet mellan det totala antalet sjömän och antalet svenska sjömän i handelsflottan. Vid beräkningen tas alltså inte hänsyn till de utländska sjömän som omfattas av den svenska socialförsäkringen på grund av konventioner om social trygghet. - Enligt uppgift från sjömansregistret den 1 oktober 1991 är det totala antalet aktiva sjömän i den svenska handelsflottan 25 087. Därav är 19 058 svenska och 6 029 utländska sjömän. Av de utländska sjömännen är 330 icke-nordiska medborgare som ej är bosatta i Sverige. 226 av dessa utländska sjömän omfattas av den svenska socialförsäkringen på grund av bilaterala konventioner om social trygghet. Ytterligare 31 sjömän omfattas delvis på grund av partiella bilaterala socialkonventioner (jämför bilaga 4).

Riksförsäkringsverket har beräknat att kostnaderna för en utvidgning av AFL:s regler enligt förslaget skulle uppgå till ca 44 milj. kr per år. Vid beräkningen har antagits att antalet personer med arbetstillstånd för kortare tid än ett år ökar till 20 000 och att medelinkomsten är 200 000 kr/år samt att arbetet varar i genomsnitt i sju månader.

#### *Alternativa möjligheter att undanröja ratifikationshindret i artikel 18*

Jag övergår nu till möjligheterna att, om riksförsäkringsverkets förslag inte genomförs, undanröja ratifikationshindret i artikel 18.

Man bör därvid uppmärksamma artikel 29 i konventionen. Enligt den artikeln kan Sverige underlåta att tillämpa bestämmelsen i artikel 18 genom att göra särskilda arrangemang inom ramen för bilaterala eller multilaterala instrument som har upprättats mellan två eller flera av konventionens medlemsstater, under förutsättning att dessa inte påverkar andra medlemsstaters rättigheter och förpliktelser och tillhandahåller utländska och migrerande sjömän skydd i ärenden om social trygghet enligt regler som sammantaget är minst lika fördelaktiga som de som föreskrivs i artikel 18. Artikel 29 bör jämföras med 20 kap. 15 § AFL, som säger att regeringen får träffa överenskommelser med främmande makt angående utsträckt tillämpning av AFL eller om undantag i vissa fall från vad som är stadgat i lagen.

Med stöd av 20 kap. 15 § AFL och artikel 29 i ILO-konventionen nr 165 skulle artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 kunna göras till svensk lag genom *inkorporering eller transformation*. Samtidigt skulle man i svensk författningssamling (SFS) kungöra vilka andra stater som ratificerat konventionen. Varje ny ratifikation skulle sedan få kungöras i SFS. ILO-konventionen skulle därigenom bli direkt tillämplig framför den interna svenska lagstiftningen. I de fall Sverige har slutit en bilateral konvention om social trygghet med en stat som har ratificerat ILO-konventionen nr 165 gäller dock den bilaterala konventionen.

I detta sammanhang bör framhållas att Sverige har ratificerat såväl delar av ILO-konventionen (nr 118) angående utlänningars likställande med ett lands egna medborgare i fråga om social trygghet som hela ILO-konventionen (nr 157) om bibehållande av socialförsäkringsrättigheter. (I artikel 26 i ILO-konventionen nr 165 hänvisas till dessa konventioner.) Grundtanken i konventionen nr 118 är enligt ILO-kommittén (prop. 1963:29 s. 12) att migranten skall åtnjuta ett fullt



effektivt socialt skydd när det gäller förmåner vid vanlig sjukdom, vid yrkesskada, vid havandeskap och barnsbörd, vid invaliditet och i händelse av familjeförsörjarens död. Sveriges ratifikation omfattade förmånerna hälso- och sjukvård, kontantförmåner vid sjukdom samt förmåner vid havandeskap och barnsbörd, vid yrkesskada och vid arbetslöshet. Konventionen nr 157 är ett samordningsinstrument för ILOs medlemsstater avsedd att leda till att ett större antal länder än tidigare ges möjlighet att samordna sina socialförsäkringssystem. Det grundläggande syftet är att i så stor utsträckning som möjligt ge flyttande arbetare och deras familjer ett kontinuerligt skydd genom de olika staternas trygghetssystem såväl under aktivt förvärvsarbete som efter uppnådd pensionsålder (jfr prop. 1983/84:81 s. 3 - 7).

Dessa ILO-konventioner och de bilaterala socialförsäkringskonventioner som Sverige ingått har inte ansetts strida mot varandra. En bilateral konvention som säger att sjömän hemmahörande i den andra staten vid anställning ombord på ett svenskt handelsfartyg skall anses som bosatta i Sverige i socialförsäkringshänseende, bör således uppfylla kravet på likabehandling i artikel 18. Dessa avtal får anses vara minst lika fördelaktiga för sjömännen som ILO-konventionen nr 165. Med detta tillvägagångssätt skulle det inte behövas vare sig någon ändring i AFL eller några nya bilaterala konventioner om social trygghet för att Sverige skall uppfylla kravet i artikel 18.

En annan metod skulle vara att, fortfarande med stöd av 20 kap. 15 § AFL och artikel 29 i ILO-konventionen nr 165, ingå *nya bilaterala avtal* om social trygghet med de stater som ratificerar ILO-konventionen nr 165 och som inte redan har ett bilateralt avtal om social trygghet med Sverige. Åtagandet blir, liksom enligt den ovan nämnda metoden, begränsat till de stater som tillträtt konventionen. Nackdelen är att Sverige, som en direkt följd av att en annan stat har ratificerat konventionen, kan behöva förhandla med denna stat om ett bilateralt avtal om social trygghet. Det blir nödvändigt även om det bara är någon enstaka sjöman som berörs av problemet. Enligt sjömansregistret förekommer det nämligen flera fall där det från en viss stat bara tjänstgör en enda sjöman i den svenska handelsflottan (jfr utdrag ur sjömansregistret, bilaga 4). Denna metod används redan i dag när man med generell omfattning vill uppnå likabehandling gentemot en annan stat. Inte heller denna metod kräver någon lagändring.

Om man i stället väljer att direkt tillämpa bestämmelsen i artikel 18 kan ratifikationshindret undanröjas genom en *ändring i 1 kap. 3 § AFL*.

En lagändring kan antingen, i likhet med riksförsäkringsverkets förslag, utformas med *generell giltighet* så att en utländsk sjöman på ett svenskt handelsfartyg - liksom svenska sjömän - blir försäkrad enligt AFL, även om han inte är bosatt i Sverige, eller med *begränsad giltighet* så att den endast omfattar en utländsk sjöman som är medborgare i en stat som tillträtt ILO-konventionen nr 165 om social trygghet för sjömän, om sjömannen har befattning på ett svenskt handelsfartyg. Det första alternativet innebär att alla utländska sjömän på svenska fartyg blir försäkrade enligt AFL. Detta alternativ innebär de största kostnadsökningarna, även om det inte är fler än 50 - 100 sjömän som i praktiken berörs (jfr kostnadsberäkning i bilaga 5). Om man väljer det andra alternativet blir det bara fråga om en utvidgning till sjömän från länder som är bundna av ILO-konventionen nr 165 och med vilka Sverige inte redan har slutit bilaterala avtal om likabehandling av resp. stats medborgare i socialförsäkringshänseende. Denna lagstiftningsteknik skulle innebära att Sverige på grund av denna ILO-konvention inte skulle behöva ingå ytterligare bilaterala avtal. Lagens tillämpningsområde blir i stället beroende av vilka länder som har ratificerat konventionen. En nackdel med denna metod är att det vid den praktiska tillämpningen kan uppstå problem med att få klarhet i vilka staters medborgare som verkligen omfattas av bestämmelsen. Omfattningen beror av omständigheter som Sverige inte har kontroll över. Metoden förutsätter att en aktuell förteckning över vilka stater som har ratificerat konventionen finns tillgänglig. Avgörande tidpunkt torde få bli kungörandet om nya ratifikationer i SFS.

Kostnaderna för att i socialförsäkringshänseende likabehandla fler utländska sjömän framgår av riksförsäkringsverkets beräkning enligt bilaga 5.

Vid övervägande av dessa alternativa möjligheter förordar jag en lagändring med *generell giltighet*. En sådan bestämmelse är enkel att tillämpa och ligger i linje med riksförsäkringsverkets förslag till EG-anpassning av det svenska socialförsäkringssystemet. Dessutom undviks att en minoritet - nämligen sjömän från länder som varken är anslutna till EES-avtalet eller till ILO-konventionen nr 165 eller som inte har ingått ett bilateralt avtal om social trygghet med Sverige - inom den svenska handelsflottan diskrimineras i socialförsäkringshänseende. Den beräknade kostnadsökningen - drygt 1 milj. kr. - vid en sådan reform är av så marginell betydelse att den inte bör inverka på bedömningen av vilket alternativ som är lämpligast.

För att även villkoret i 3 kap. 1 § AFL om inskrivning skall uppfyllas bör denna ändring i sin tur leda till en följdändring i 7 § riksförsäkringsverkets kungörelse (RFFS 1985:16) med föreskrifter om inskrivning och avregistrering enligt AFL. I 7 § första stycket bör ordet "svensk" strykas. Därigenom skulle även en utländsk sjöman omfattas av bestämmelsen på samma sätt som en svensk sjöman. Enligt andra stycket likställs han därmed med en försäkrad som är inskriven hos försäkringskassan även om inskrivning inte skett.

### 5.5.3 ILO-rekommendationen nr 174

På grund av artikel 5 i ILO-konventionen nr 166 föreslår jag en ändring i 1 § lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. som innebär att även utländska sjömän på svenska fartyg kan få tillfälligt ekonomiskt bistånd av en svensk utlandsmyndighet. Jag har därigenom likställt samtliga sjömän i den svenska handelsflottan när det gäller möjligheten att få resa hem genom statens försorg. Genom den lagen ges redan nu även svenska sjömän på utländska fartyg samma möjlighet till tillfälligt ekonomiskt bistånd som gäller för svenska medborgare i allmänhet.

Enligt min uppfattning är ILO-kommitténs ovan i avsnitt 5.4.4 redovisade ståndpunkt i fråga om lämplig ambitionsnivå väl avvägd. Svenska biståndsåtgärder av detta slag bör begränsas till svenska sjömän. Med stöd av 8 § lagen om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. bör åtgärderna dock omfatta även flyktingar eller statslösa personer som är bosatta i Sverige. För utländska sjömän som är bosatta i Sverige men arbetar på utländska fartyg är anknytningen till Sverige förhållandevis svag. Om redaren eller fartygets registreringsland brister i sina hemreseförpliktelser är det därför rimligt att dessa sjömän är hänvisade till att begära hjälp från den stat där de är medborgare. Enligt 9 § i nämnda lag skall bistånd enligt lagen inte utgå i den mån sådant bistånd kan erhållas från annan stat enligt författning som gäller i den staten eller enligt internationell överenskommelse. Det får förutsättas att de utländska sjömännen enligt gällande författningar i sina hemländer kan få bistånd från hemlandet. De skulle då enligt 9 § inte samtidigt vara berättigade till svenskt ekonomiskt bistånd.

I förarbetena till lagen om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. uttalade dock departementschefen följande (prop. 1972:132 s. 202):

Den omständigheten att här bosatta utländska medborgare inte blir berättigade till bistånd bör emellertid inte innebära något absolut hinder för utrikesförvaltningen att liksom för närvarande undantagsvis, när starka skäl motiverar det, tillfälligt bistå sådan utlänning i samband med hemresa.

Det är således inte uteslutet att en utländsk sjöman som är bosatt i Sverige men arbetar på ett utländskt fartyg kan få tillfälligt ekonomiskt bistånd av en svensk utlandsmyndighet.

Behovet av att utvidga statens skyldigheter till utländska sjömän på utländska fartyg förefaller följaktligen vara litet. Såsom ILO-kommittén anfört behövs därför inga lagändringar i Sverige med anledning av rekommendationen.

#### 5.5.4 Sjömäns sjuklön

Bestämmelserna i 34 § SmL om den tid - 60 dagar - under vilken lön utgår till en sjuk eller skadad sjöman som lämnat en befattning på ett fartyg i utrikes fart motsvarar inte det krav som ställs i ILO-konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän, artiklarna 14 och 15. Enligt dessa artiklar skall redaren vara skyldig att betala lön i högst tolv veckor - dvs. 84 dagar - till en sjuk sjöman som antingen lämnats kvar inom en annan stats territorium eller transporterats hem eller landsatts i sin hemstat och inte tillfrisknat eller erbjudits lämplig anställning. Det förekommer visserligen att längre sjuklöneperioder än 60 dagar fastställs genom kollektivavtal. Sådan sjuklön betalas dock endast till personer med viss minsta anställningstid. I syfte att anpassa de svenska reglerna till konventionskravet föreslår jag därför att en sjöman som under angivna förhållanden lämnar en befattning i utrikes fart skall ha rätt till lön under högst 84 dagar. Till följd därav föreslås även ändring beträffande sjuklönetiden för en sjöman som under väntetid blir arbetsoförmögen på grund av sjukdom eller skada och senast haft befattning i utrikes fart.

För att få en uppfattning om vad förslaget innebär kostnadsmässigt, bör man uppmärksamma vad som gäller om sjömäns rätt till sjukpenning. Enligt 3 kap. 15 § AFL utgår sjukpenning för tid då en

försäkrad person vistas utomlands, om han insjuknar medan han utför arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg. I 1 kap. 3 § AFL anges att försäkrade enligt lagen är dels svenska medborgare, dels personer som utan att vara svenska medborgare är bosatta i riket. En utländsk sjöman på ett svenskt handelsfartyg är dock försäkrad för tilläggs pension, även om han inte är bosatt i riket. Enligt 3 kap. 1 § första stycket AFL har en hos allmän försäkringskassa inskriven försäkrad rätt till sjukpenning enligt 3 kap. om hans sjukpenninggrundade inkomst uppgår till minst 6 000 kr. Av 7 § riksförsäkringsverkets kungörelse (RFFS 1985:16) med föreskrifter om inskrivning och avregistrering enligt AFL framgår att en svensk sjöman skall, under anställning på svenskt handelsfartyg eller på utländskt handelsfartyg som i huvudsak obemannat förhys av svensk redare, anses som bosatt i Sverige, även om han inte har sitt egentliga hemvist här i landet. En sådan sjöman likställs med en försäkrad som är inskriven hos försäkringskassan, även om inskrivning inte skett. Detsamma gäller en utländsk sjöman som skall anses som bosatt i Sverige enligt bestämmelser i konventioner om social trygghet mellan Sverige och andra länder.

För en sjöman som är svensk medborgare, en utländsk medborgare bosatt i Sverige eller en utländsk medborgare som skall anses som bosatt i Sverige enligt en konvention om social trygghet mellan Sverige och den stat sjömannen är medborgare i gäller följaktligen att de är berättigade till sjukpenning, även om de insjuknat utomlands.

Kompensationsgraden för sjukpenning enligt AFL sänktes fr.o.m. den 1 mars 1991 från 90 % till 65 % för de första tre dagarna med sjukpenning i varje sjukperiod och till 80 % för tid därefter till och med den nittionde dagen i sjukperioden samt till 90 % för tid därefter (SFS 1990:1516).

I förordningen (1982:842) om vissa sjukförsäkringsersättningar för sjömän sägs i 1 § att om en arbetsgivare för sjömän har haft kostnader enligt sjömanslagen för en anställd till följd av sjukdom eller skada, skall den allmänna försäkringskassan lämna ersättning till arbetsgivaren enligt 3 kap. 16 § AFL. Där stadgas bl.a. att om en arbetstagare har rätt till lön under sjukdom får arbetsgivaren i den ordning regeringen bestämmer uppbära arbetstagarens sjukpenning till den del den inte överstiger den utbetalade lönen. I samband med sänkningen av kompensationsnivån enligt den allmänna försäkringen sänktes även rätten till ersättning i 3 kap. 16 § AFL. Genom ett tillägg i förordningen undantogs emellertid sjömannens arbetsgivare från den

sänkningen. I 1 § förordningen sägs numera (SFS 1991:43) att ersättning för kostnad för utgiven lön skall utan hinder av bl.a. föreskrifterna i 3 kap. 16 § sjätte stycket AFL beräknas med utgångspunkt i att hel sjukpenning för dag utgör 90 % av den sjukpenninggrundande inkomsten.

Arbetsgivaren har sålunda regressrätt hos den allmänna försäkringskassan i fråga om den anställdes sjukpenning för den tid då denne uppbär sjuklön.

Detta innebär att arbetsgivaren skulle få tillbaka 90 % av den utgivna sjuklönen. Det torde emellertid vara normalt att arbetsgivaren utger även kostersättning till en sjuk sjöman. Den kostnaden täcks inte till fullo genom regressrätten. Arbetsgivaren skulle i så fall få ersättning med endast ca 75 % av sjuklönekostnaden.

När det gäller utländska sjömän bosatta utomlands och som inte omfattas av någon social konvention får arbetsgivaren dock stå för hela kostnaden. För den kategorin blir därför utvidgningen till 84 dagar en beaktansvärd kostnadsökning. Enligt uppgift från sjömansregistret i oktober 1991 uppgår denna kategori till drygt 60 sjömän (jfr bilaga 4). Kostnadsökningen uppstår dock endast i den mån dessa sjömän är sjuka under längre tid än 60 dagar och de inte redan nu på grund av kollektivavtal är berättigade till sjuklön efter 60 dagars sjukdom.

Med hänsyn till att flertalet sjömän i den svenska handelsflottan är berättigade till sjukpenning även utomlands torde för deras vidkommande artiklarna 14 och 15 i ILO-konventionen nr 165 inte ha någon praktisk betydelse. I båda artiklarna sägs att redarens skyldighet att betala ut lön upphör då sjömannen blir berättigad till kontantförmåner enligt den behöriga medlemmens lagstiftning. Eftersom de sjömän som är försäkrade enligt AFL blir berättigade till sjukpenning enligt den lagen redan från första sjukdagen kan de inte på grund av konventionen kräva någon sjuklön. En annan sak är att sjömanslagen ger sjömännen rätt till sjuklön och därigenom kompletterar AFL.

Konventionen får följaktligen praktisk betydelse endast för vissa utländska sjömän. Lagen (1991:1047) om sjuklön, som träder i kraft den 1 januari 1992, kommer dock att innebära en förändring. Rätten till sjukpenning enligt AFL avskaffas i princip för de första 14 dagarna i en sjukperiod och ersätts med sjuklön enligt lagen om sjuklön. Eftersom svenska sjömän följaktligen inte kommer att vara

berättigade till kontantförmånen sjukpenning under dessa 14 dagar kan de i stället kräva sjuklön som uppfyller kraven enligt ILO-konventionen nr 165.

Rätten till sjukpenning enligt AFL för tiden efter sjuklöneperioden enligt lagen om sjuklön skulle kunna leda till att Sverige inte behöver förlänga sjuklöneperioden enligt sjömanslagen från 60 till 84 dagar. Om behov finns utgår ju kontantförmånen sjukpenning under motsvarande period. Eftersom Sverige enligt artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 inte får särbehandla utländska sjömän måste även de omfattas av rätten till sjukpenning. Sjuklöneperioden enligt sjömanslagen skulle alltså i och för sig kunna kvarstå vid 60 dagar. Om man emellertid beaktar att sjuklön enligt kollektivavtal redan nu utgår till flertalet sjömän under längre period än 60 dagar förefaller en ändring till 84 dagar få en begränsad betydelse för redarna ur kostnadssynpunkt. Övervägande skäl talar också för att genom en ändring av sjuklöneperioden tydligt anpassa sjömanslagen till konventionens krav i stället för att låta detta indirekt framgå av bestämmelserna om kontantförmånen sjukpenning i AFL. I detta sammanhang bör uppmärksammas att lagen om sjuklön inte inskränker den rätt till sjuklön som kan finnas enligt någon annan lag. Sjömännens rätt till sjuklön regleras således alltså i sjömanslagen.

Konventionen behandlar inte frågan om sjuklön till sjömän i inrikes fart. Det har i detta sammanhang inte i övrigt framkommit något som föranleder förslag till ändring för deras vidkommande.

Frågan om sjuklön har kommit i ett nytt läge i och med att kompensationsnivån enligt den allmänna försäkringen sänkts fr.o.m. den 1 mars 1991. Det ingår i mitt utredningsuppdrag att överväga om sjömän fortfarande skall ha full compensation för inkomstbortfall vid sjukdom, när andra försäkrade får vidkännas en ökad självrisk inom sjukpenningförsäkringen. När riksdagen införde det ovan redovisade undantaget beträffande sjömännen gavs regeringen samtidigt i uppdrag att överväga denna fråga.

Historiskt sett finns det inte ett sådant samband mellan sjömanslagen och sjukförsäkringslagstiftningen att en inskränkning i AFLs förmåner i sig behöver leda till inskränkningar i sjömanslagens sjuklöner regler. Vid sjömanslagens tillkomst var skillnaden i förhållande till övriga arbetstagares sjukförmåner avsevärt större än i dag. Detsamma gällde följaktligen belastningen på redarna i förhållande till andra arbetsgivare. För denna ståndpunkt talar även att lagen (1947:1) om allmän

sjukförsäkring (SFL) och AFL vid deras tillkomst inte avsåg att inkräkta på sjömanslagens förmåner, utan i stället utgöra komplement till sjömanslagens grundskydd.

Det ursprungliga oberoendet har dock rubbats genom att redarna fått regressrätt gentemot den allmänna försäkringen för bl.a. utgiven sjuklön. Redarna har dessutom, liksom andra arbetsgivare, ålagts gradvis ökade sociala avgifter. En samordning mellan sjömanslagen och AFL har genom denna successiva utveckling kommit till stånd. För övrigt har skillnaden mellan sjömännens arbetsförhållanden - även i utrikes fart - och andra arbetstagares förhållanden minskat.

Om sjömanslagens sjukförmåner skulle anses vara helt oberoende av utformningen av AFLs ersättningssystem skulle regressreglerna enligt AFL kunna medföra antingen att redarna får vidkännas ökade sjuklönekostnader genom att de får sänkt kompensationsnivå från den allmänna försäkringen eller att de - såsom tills vidare är fallet - hålls skadeslösa genom oförändrat åtagande från den allmänna försäkringen. Ett sådant bestående undantag för sjömännens del står emellertid i strid med motivet för ändringen i de allmänna sjuklöne-reglerna. Motivet var ju att sänka kostnadsnivån i det allmänna sjuklöne-systemet. Dessutom ansågs att en av grundförutsättningarna för att göra detta var att alla arbetstagare behandlades lika. Man har således infört regler som skall hindra att arbetstagarna får mer än 75 procents resp. 90 procents kompensation för inkomstbortfallet vid sjukdom. Om en arbetsgivare betalar ut 100 procents sjuklön sänks följaktligen arbetstagarens ersättning från försäkringskassan i motsvarande grad. Om arbetsgivarinträde gäller sänks i stället arbetsgivarens ersättning från försäkringskassan i samma mån.

Ett bestående undantag beträffande sjömännen bekostat av den allmänna sjukförsäkringen framstår mot denna bakgrund som oskäligt. Det får likaså anses oskäligt att i nuvarande situation belasta redarna med dessa ökade kostnader. En differentierad sänkning av arbetsgivaravgiften på så sätt att redarna får en större avgiftssänkning än som planeras för övriga arbetsgivare när sjuklönelagen träder i kraft är knappast något lämpligt sätt att begränsa redarnas belastning eftersom det skulle strida mot likabehandlingsprincipen. Följden blir sålunda att även sjömännen bör få vidkännas samma sänkning av sina sjuklöneförmåner som andra arbetstagare. Det kan inte sägas stå i strid med tanken att redarna på grund av sjömansyrkets särart har ett speciellt ansvar för sina anställdas sjukkostnader. Dels är det ju bara fråga om en begränsad sänkning av kompensationsgraden beträffande



en av sjukförmånerna, nämligen sjuklönen, dels kvarstår redarnas skyldighet att svara för sjömännens sjukvård och underhåll i samband därmed. De sistnämnda förmånerna torde vara de väsentligaste när det gäller att ge sjömännen den trygghet som sjöarbetsmarknadens särart motiverar.

Frågan är dock om kravet på full sjuklön enligt ILO-konventionen nr 165 skall anses innebära att en eventuell ändring av kompensationsgraden vid sjukdom enligt sjömanslagen utgör ett hinder för att ratificera konventionen.

I ILO-konventionen nr 165 ställs inga krav på kontantförmånens storlek. Sådana bestämmelser finns däremot i dels 1952 års ILO-konvention (nr 102) om minimistandard för social trygghet, dels 1969 års ILO-konvention (nr 130) om läkarvård och kontanta sjukförmåner och dessutom i 1964 års ILO-konvention (nr 121) om förmåner vid yrkesskada. Kravet på minimistorlek på kontantförmånen blir följaktligen beroende av om Sverige i samband med ratificering av ILO-konventionen nr 165 väljer att i fråga om sjukpenning tillämpa reglerna om minimistandard i artikel 9 eller reglerna om högre standard i artikel 11. Med hänsyn till att Sverige har ratificerat såväl ILO-konventionen nr 102 som ILO-konventionen nr 130 bör Sverige - som jag tidigare framfört i samband med ratificeringsfrågan - förklara att åtagandet beträffande sjukpenning avser tillämpning av de strängare normer som anges i artikel 11. Kontantförmånens minimistorlek bestäms följaktligen av ILO-konventionen nr 130.

Kontantförmånerna enligt ILO-konventionen nr 130 skall i normalfallet utgöras av periodiskt utgivna belopp som bestäms med utgångspunkt från vad som lägst skall utges för en man med hustru och två barn. För en sådan standardförmånstagare skall den kontanta sjukförmånen jämte familjebidrag i princip uppgå till minst 60 % (enligt 1952 års konvention minst 45 %) av det sammanlagda beloppet av förmånstagarens tidigare förvärvsinkomst jämte familjebidrag (jfr prop. 1970:21 s. 12).

Frågan om kontantförmånens storlek med hänsyn till ILO-konventionen nr 121 (som har samma miniminivå som ILO-konventionen nr 130) har berörts av socialförsäkringsutskottet i samband med att riksdagen behandlade frågan om en sänkt kompensationsnivå inom

sjukpenningförsäkringen. I socialförsäkringsutskottets betänkande 1990/91:SfU9 s. 15 sägs sålunda:

Förslagen om självrisk i form av karensdagar eller sänkt kompensationsnivå till 50 % under några dagar av ett sjukdomsfall är inte förenliga med den av Sverige undertecknade ILO-konventionen nr 121, vilket däremot är fallet med det av utskottet biträdda förslaget om en nivå-sänkning till 65 % för de första tre sjukpenningdagarna.

En sänkning av kompensationsgraden vid sjukdom enligt sjömanslagen till en nivå som motsvarar de högsta tillåtna kompensationsnivåerna enligt AFL - 75 resp. 90 % - utgör följaktligen inte något hinder för Sverige att ratificera ILO-konventionen nr 165.

Enligt lagen om sjuklön ges arbetstagare en lagstadgad rätt att under de första 14 dagarna av varje sjukdomsfall (sjuklöneperioden) behålla viss del av den lön och andra anställningsförmåner som han skulle ha fått om han fullgjort sina arbetsuppgifter. Andelen skall vara 75 % de första tre dagarna med sjuklön och 90 % de återstående dagarna av sjuklöneperioden. När lagen införs medför det att rätten till kontantförmåner från den allmänna sjukförsäkringen avskaffas under de första 14 sjukdagarna. Följaktligen upphör även redarnas regressrätt för sjömännens sjuklön under denna allmänna sjuklöneperiod. Samordningen mellan sjömanslagens förmåner och AFL bryts därigenom i viss mån.

Slutsatsen blir att en sänkning av kompensationsgraden för sjömännens inkomstbortfall vid sjukdom och skada kommer att strida mot ILO-konventionen nr 165 såvitt gäller de första 14 dagarna av ett sjukdomsfall för en sjöman med befattning i utrikes fart. Om Sverige skall kunna ratificera konventionen även efter det att sjuklönelagen trätt i kraft krävs det följaktligen att sjömännen i utrikes fart ges full kompensation för inkomstbortfallet under dessa 14 dagar. För tiden därefter när sjömännen är berättigade till kontantförmåner enligt AFL och redarna följaktligen har regressrätt för utgiven sjuklön torde konventionen, i enlighet med vad som anförts ovan, inte utgöra hinder för en sänkt kompensationsgrad.

Sjömanslagens bestämmelser om sjuklön bör därför ändras med hänsyn såväl till de ändringar som gjorts i AFL och vad som införs genom sjuklönelagen som till ILO-konventionens krav.

## 6 Sjömanslagstiftningens tillämplighet på offentliganställda sjömän

### 6.1 Sammanfattning

Sjömanslagen skall också fortsättningsvis vara tillämplig på de offentliganställda sjömännen. Anpassningen till den särskilda fartygsverksamheten och allmänna regler på sjöarbetsmarknaden samt utmönstringen av detaljregler och andra regler som inte är grundläggande för arbetstagarnas rättsställning leder dessutom till att de allra flesta undantagsbestämmelserna rörande de offentliganställda bör avskaffas. I vart fall ett av undantagen bör dock finnas kvar. Det gäller sjömännens rätt till stridsåtgärder enligt 48 § SmL. Detta undantag är motiverat för offentliga arbetstagare vars tjänst innefattar myndighetsutövning. Deras konflikträtt regleras i 3 kap. LOA. Specialregleringen i sjömanslagen är motiverad av hänsyn till sjösäkerheten under det att den särskilda regleringen för myndighetsutövare är motiverad av hänsyn till de särskilda villkoren för verksamheten inom den offentliga sektorn - samhällsservicen skall inte få störas av fackliga stridsåtgärder.

### 6.2 Inledning

1973 års sjömanslag är i princip tillämplig på offentligt anställda.

Vid tillkomsten av lagen fanns arbetsrättslig särslagstiftning för offentligt anställda tjänstemän, nämligen statstjänstemannalagen (1965:274) och kommunaltjänstemannalagen (1965:275). Det ansågs att dessa lagar borde inverka på sjömanslagens tillämplighet på stats- och kommunaltjänstemännen. För att inte tjänstemän i offentlig anställning skulle uteslutas från sjömanslagens regler om skydd, rättigheter och skyldigheter ansågs det dock lämpligast att sjömanslagen i princip blev tillämplig också på dessa tjänstemän när de utför fartygsarbete. Härigenom uppnåddes även likställdhet med offentligt anställda sjömän, som inte är tjänstemän. För att undvika dubbelreglering undantogs emellertid sådana regler i sjömanslagen som hade motsvarighet i andra författningsbestämmelser eller kollektivavtal för offentliga tjänstemän. Vissa undantag gjordes också för sådan arbetstagare hos kommunerna som inte är tjänstemän. Undantagen

gäller inte arbetstagare som är anställda i statliga eller kommunala bolag som driver sjöfart.

Stats- och kommunaltjänstemannalagarna har senare ersatts av lagen (1976:600) om offentlig anställning (LOA). Den lagen är tillämplig även på arbetstagare som inte är tjänstemän. I övergångsbestämmelserna till LOA sägs att om det i en lag eller någon annan författning hänvisas till en föreskrift som har ersatts genom en föreskrift i den nya lagen, tillämpas i stället den nya föreskriften.

Staten är numera den dominerande offentliga arbetsgivaren inom sjöfarten. Kommunalt anställda sjömän förekommer bara i begränsad omfattning. Offentligt anställda som sysselsätts på fartyg är följaktligen i de flesta fall statsanställda. Det rör sig för närvarande om drygt 3 000 personer. Av dessa är 764 anställda av sjöfartsverket, 400 av kustbevakningen, 18 av fiskeristyrelsen, 350 av vägverket och 1 500 av marinen. Marinen har totalt 3 000 officerare anställda, av dessa tjänstgör sålunda hälften ombord på fartyg.

SJ hade tidigare cirka 250 sjömän anställda. SJs färjeverksamhet har dock överlåtits till ett privat bolag, följaktligen har de SJ-anställda sjömännen blivit privatanställda.

Inom polis- och tullväsendena förekommer ingen fartygsanställd personal. Omkring 40 polismän har emellertid genomgått s.k. sjöpolisutbildning och vissa av dem tjänstgör periodvis på polisens patrullbåtar.

### 6.3 LOA-utredningen

Regeringen beslutade den 12 oktober 1989 att tillkalla en särskild utredare för att se över lagstiftningen om offentlig anställning. Utredningen har antagit namnet LOA-utredningen (C 1989:07).

Enligt direktiven för LOA-utredningen (dir. 1989:50) skall översynen av lagstiftningen om offentlig anställning ha tre huvudsyften:

1. Lagstiftningen skall utformas så, att den skapar bättre förutsättningar för förnyelsen av den offentliga sektorn i linje med den förändrade synen på offentlig anställning och offentlig personalpolitik. Lagstiftningen skall - så långt det är möjligt med hänsyn

främst till demokratisk styrning, insyn och rättssäkerhet - stämma överens med vad som tillämpas inom arbetsmarknaden i stort.

2. Sådana regler som inte kan anses grundläggande för arbetstagarnas rättsställning skall utmönstras ur lagstiftningen.
3. Lagstiftningen skall göras enklare att förstå, överblicka och tillämpa.

Utredaren bör pröva hur en grundläggande rättslig reglering av offentlig anställning samtidigt kan *dels* tillgodose kraven på decentralisering, verksamhetsanpassning och anpassning till den reglering som gäller för arbetsmarknaden i stort, *dels* slå vakt om medborgerliga krav på demokratisk styrning, insyn och rättssäkerhet och på att offentliga uppgifter fullgörs på ett riktigt sätt.

Utredningen bör leda till förslag som

- \* skapar bättre förutsättningar att genom personalpolitiska åtgärder förnya den offentliga sektorn i linje med den förändrade synen på offentlig anställning och personalpolitik samt
- \* medför en reglering som bättre svarar mot olika verksamheters speciella villkor eller konkurrenssituation.

## 6.4 Gällande rätt

I 2 § SmL räknas upp de bestämmelser i lagen som inte gäller offentligt anställda arbetstagare som utför fartygsarbete. Undantagna är:

- 4 § anställningsavtalets form,
- 6 § frånträddandeort vid uppsägning,
- 7 § rätt för sjömannen att bli fri från anställningen efter nio månaders anställning,
- 15-19 §§ befattning på fartyg,
- 20-28 §§ fartygsnämnd,
- 29 § fri hemresa efter nio månaders utrikes anställning,
- 34-35 §§ sjuklön,
- 36 § 1 och 3 st sjömannens skyldighet att låta sig läkarundersökas på arbetsgivarens bekostnad,
- 43 § arbetsgivarens skyldighet att bekosta sjömannens begravning,

- 55 § hemsändande av lönededel genom utlandsmyndighet,
- 56 § dragsedel och
- 62 § 3 st. ansvarsbestämmelse (jfr 15 §).

För statstjänstemän gäller inte heller bestämmelserna i

- 38-40 §§ sjukvård,
- 47 § lydnadsplikt,
- 70 § ansvar vid brott mot lydnadsplikten och
- 72 § åtalsregel för brott enligt 70 §.

För stats- och kommunaltjänstemän gäller dessutom inte bestämmelsen i

- 48 § sjömannens rätt till stridsåtgärder.

I förarbetena till 1973 års sjömanslag anförde departementstschefen bl.a. följande i fråga om lagens tillämplighet för offentligt anställda (prop. 1973:40 s. 119 ff):

När det gäller sjömanslagens 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 icke-kommersiell 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 fiskeristyrelets verksamhet med fiskeriundersökningsfartygen. Kommunerna driver sjöfart, som i allmänhet består i bogserings- och färjtrafik inom hamnområden.

I kungörelsen om tjänstemannanställning för arbetstagare hos staten definieras begreppet statlig tjänsteman. Där föreskrivs sålunda att arbetstagare 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 tjänsteman. En viss praxis har utbildats under medverkan av de anställdas

organisationer. Av tjänsteföretckning 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 sjömanslagen. Reglerna är uppenbarligen anpassade till förhållanden som präglar handelssjöfarten. En inte obetydlig del av författningskomplexet kan dock få betydelse för statens och kommunernas sjöfart. Detta gäller för sjömännens sociala skydd väsentliga regler, som i lagen har fått en annan utformning än vad som är vanligt vid landanställning. I viss uträkning innehåller lagen också regler som helt saknar motsvarighet för landanställda, t.ex. om frånträdanort av avtal, frånträdanegrunder och närvaro vid sjöförklaring. Jag anser inte att tjänstemän i offentlig anställning skall uteslutas från sjömanslagens 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 att den nya sjömanslagen 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 sjömanslagen 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 sjömanslagen 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 sjömanslag fått sin lösning i avtalen för offentliga

tjänstemäns del. Vid överläggningarna med kollektivavtalsparterna om principer för den nya sjömanslagens 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.

## 6.5 Överväganden

Frågan om sjömanslagstiftningens tillämplighet på offentligt anställda bör bedömas mot bakgrund av att översynen av sjömanslagstiftningen skall ha till syfte att ge underlag för en modernisering av bestämmelserna med hänsyn till den utveckling som sjöfarten och den arbetsrättsliga lagstiftningen har undergått. Bedömningen bör också ske mot bakgrund av LOA-utredningens direktiv, nämligen att tillgodose kraven på decentralisering, verksamhetsanpassning och anpassning till den reglering som gäller arbetsmarknaden i stort samtidigt som den skall värna medborgerliga krav på demokratisk styrning, insyn och rättssäkerhet och på att offentliga uppgifter fullgörs på ett riktigt sätt. Dubbelreglering bör undvikas. Med hänsyn till att resultatet av LOA-utredningens pågående arbete ännu inte kan överblickas är förekomsten av dubbelreglering i framtiden dock svår att bedöma.

Jag redovisar i det följande de nuvarande undantagen i sjömanslagen för offentligt anställda sjömän och mina överväganden beträffande behovet av att ha kvar dem. Jag föreslår att den nya sjömanslagen blir tillämplig även på offentligt anställda sjömän utom i ett avseende. En sådan sjöman bör inte ha samma rätt som andra sjömän att vidta stridsåtgärder, om hans tjänst innefattar myndighetsutövning.

### *4 § SmL anställningsavtalets form (2 kap. 1 § nya SmL)*

En arbetsgivare skall sörja för att ett anställningsavtal med en sjöman om fartygsarbete upprättas skriftligt.

För offentligt anställda sjömän finns särbestämmelser om anställningsbevis i 17 § anställningsförordningen (1965:601, AF):



## 17 § AF

En arbetstagare skall erhålla ett skriftligt bevis om anställningen. I anställningsbeviset anges huruvida anställningen grundas på fullmakt eller förordnande, liksom den tid som ett förordnande gäller.

Om förordnandet avser tillfällig anställning, som inte utgör provanställning enligt 6 § lagen (1982:80) om anställningsskydd, utfärdas anställningsbevis dock endast när arbetstagaren begär det. Om förordnandet avser provanställning, anges detta och prøvotiden i beviset. Går provanställningen över i fast anställning, utfärdas ett nytt anställningsbevis.

Av anställningsbeviset för arbetstagare hos sådana arbetsgivare som avses i 1 kap. 1 § 2 eller 3 lagen (1976:600) om offentlig anställning skall framgå att arbetstagaren omfattas av den lagen.

4 § SmL fyller motsvarande funktion som 17 § AF, nämligen att tillförsäkra arbetstagaren en skriftlig handling som styrker anställningen och dess villkor. 17 § första stycket AF står inte i strid med bestämmelsen i 4 § SmL. Det torde inte förekomma att en offentligt anställd sjömans anställning grundas på en fullmakt. 17 § andra stycket AF innebär en inskränkning i förhållande till såväl första stycket som 4 § SmL. Om anställningen är en provanställning bör det självklart framgå av anställningsavtalet. Bestämmelsen i 17 § fjärde stycket AF om att det i anställningsbeviset för arbetstagare hos kommuner, landstingskommuner, kommunalförbund, församlingar, kyrkliga samfundigheter eller allmänna försäkringskassor samt hos andra arbetsgivare, om anställningen är statligt reglerad, skall framgå att arbetstagaren omfattas av LOA har dock inte något stöd i 4 § SmL. Bland de uppräknade arbetsgivarna är det emellertid endast hos kommunerna som det förekommer några anställda sjömän. I den mån det kan anses vara av praktiskt värde att i anställningsbeviset erinra om att LOA är tillämplig bör det kunna ske utan ett uttryckligt lagstodande därom.

Undantaget från 4 § SmL bör följaktligen kunna avskaffas.

*6 § SmL frånträdanort vid uppsägning (2 kap. 2 § nya SmL)*

I paragrafen sägs att anställningsavtalet, om annat ej avtalats, får frånträdas endast i sjömannens hemland eller på orten där han ingick anställningsavtalet.

Bestämmelsen får anses vara en skyddsregel utan praktisk betydelse för offentligt anställda sjömän. Det finns dock ingen anledning att göra undantag för de offentliganställda. Bestämmelsen kan i princip gälla också dem, även om den saknar praktisk betydelse för deras del.

*7 § SmL rätt för sjömannen att bli fri från anställningen efter nio månaders anställning (2 kap. 3 § nya SmL)*

En sjöman har rätt att, med iakttagande av gällande uppsägningstid, bli fri från anställningen efter nio månaders anställning, även om annat avtalats.

Även 7 § SmL får anses vara en skyddsregel utan praktisk betydelse för offentligt anställda sjömän. Det finns emellertid inte något allmänintresse av att undanta de offentliganställda från paragrafens tillämpning. Målsättningen att anpassa lagstiftningen till vad som gäller arbetsmarknaden i stort talar tvärtom mot en undantagsreglering. Bestämmelsen bör således gälla också de offentliganställda.

*15 - 19 §§ SmL Befattning på fartyg (3 kap. nya SmL)*

*15 § SmL tjänstgöringsbesked (3 kap. 12 § nya SmL)*

I denna paragraf sägs bl.a. att när en sjöman tillträder en befattning på ett fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med ett tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

Som förut påpekats finns det särbestämmelser för offentliganställda om anställningsbevis i 17 § AF.

15 § SmL kan enligt tredje stycket redan i dag tillämpas på offentliga arbetstagare. Denna paragraf reglerar egentligen samma sak som 17 § AF. Särregleringen i LOA och AF bör inte gälla fler personer än nödvändigt. I mesta möjliga mån bör den begränsas till myndighetsutövare. Arbetsuppgifterna för sjömän är i stort sett likartade oavsett om de är privat eller offentligt anställda. I detta fall finns inget sakligt behov av en särreglering.

Undantaget från 15 § SmL bör därför kunna avskaffas.

*16 § SmL befälhavarens skiljande från befattningen (3 kap. 4 § nya SmL)*

Bestämmelsen ger redaren rätt att när som helst skilja befälhavaren från hans befattning på fartyget.

För offentligt anställda befälhavare finns särbestämmelser om anställnings upphörande på annat sätt än genom avskedande i 7 kap. LOA, om avskedande i 11 kap. LOA samt om avstängning och läkarundersökning i 13 kap. LOA.

Enligt 7 kap. 2 § LOA får en arbetstagare som är anställd tills vidare sägas upp enligt lagen (1982:80) om anställningsskydd (LAS).

I 7 kap. 8 § LOA sägs att en statlig arbetstagare som är anställd med fullmakt får förflyttas till en annan statlig tjänst som tillsätts med fullmakt. Inom försvarsmakten får dessutom en arbetstagare, som har en militär tjänst och som är anställd med förordnade tills vidare, förflyttas till en annan militär tjänst enligt de närmare föreskrifter som regeringen meddelar.

I 11 kap. 1 § LOA sägs att en arbetstagare får avskedas om han har begått ett brott som visar att han uppenbarligen är olämplig att inneha sin anställning. Om en arbetstagare genom annan gärning än brott har begått en grov tjänsteförseelse, som visar att han uppenbarligen är olämplig att inneha sin anställning, får han enligt 11 kap. 2 § LOA avskedas i stället för att disciplinpåföljd åläggas honom. Om det i annan lag än LAS eller i annan författning har meddelats någon bestämmelse, som inskränker rätten att avskeda arbetstagare i förhållande till vad som föreskrivs i 1 eller 2 §, gäller enligt 11 kap. 4 § LOA i stället den bestämmelsen.

Enligt 13 kap. 1 § LOA får en arbetstagare avstängas från arbetet om det inleds ett förfarande enligt den lagen som syftar till att avskeda honom. En arbetstagare får enligt 11 kap. 2 § LOA också avstängas från arbetet om han inte fullgör sina arbetsuppgifter tillfredsställande och den bristande tjänstdugligheten beror av sjukdom eller därmed jämförligt förhållande.

Särbestämmelserna i LOA innebär inskränkningar i arbetsgivarens rätt enligt 16 § SmL att när som helst skilja en befälhavare från hans befattning. Avstängningsmöjligheterna i 13 kap. LOA är betydligt mer

begränsade. Frågan är om denna begränsning är motiverad när det gäller befälhavare på fartyg som tillhör offentliga arbetsgivare.

Vid tillkomsten av den nuvarande 16 § SmL anförde departementschefen bl.a. följande (prop. 1973:40 s. 153):

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. Arbetsgivarens 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 bedömning 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.

Sjömanslagen reglerar inte frågor om uppsägning och avskedande. 16 § SmL skall närmast jämföras med 13 kap. 1 - 2 §§ LOA. De skäl, i första hand säkerhetsskäl, men även det speciella förtroende som är förenat med befattningen, som talar för att en privat redare när som helst skall få skilja en befälhavare på ett av sina fartyg från dennes befattning får anses ha giltighet också beträffande en offentlig arbetsgivare. Verksamheterna inom den offentliga sjöfarten kan inte sägas skilja sig från dem inom den privata sjöfarten på sådant sätt att det motiverar en undantagsbestämmelse. Tvärtom talar den uttalade strävan att anpassa reglerna för de offentligt anställda till arbetsmarknaden i stort för att samma regler bör gälla över hela sjöarbetsmarknaden.

Undantaget från bestämmelsen i 16 § SmL bör följaktligen avskaffas.

*17 § SmL skiljande från befattning på grund av sjukdom (3 kap. 5 § nya SmL)*

En sjöman kan enligt 17 § SmL skiljas från sin befattning på fartyget om han har en sjukdom som medför antingen fara för de ombordvarande eller att han ej kan fullgöra sitt arbete under längre tid.

För de offentligt anställda finns en motsvarande bestämmelse i 13 kap. 2 § LOA:

Fullgör arbetstagare ej sina arbetsuppgifter tillfredsställande, får han avstängas från arbetet, om den bristande tjänstdugligheten beror av sjukdom eller därmed jämförligt förhållande.

Saknas i fall som avses i första stycket tillräcklig utredning om att den bristande tjänstdugligheten beror av förhållande som sägs där men framstår detta ändå som sannolikt, får arbetstagaren åläggas att låta sig undersökas av läkare som anvisas honom.

Efterkommer arbetstagaren ej åläggande enligt andra stycket, får han avstängas från arbetet.

I 21 - 26 §§ AF finns bestämmelser om läkarundersökning som avses i LOA. Bl.a. sägs i 22 § AF att myndigheten innan den beslutar om läkarundersökning skall inhämta utlåtande från läkare, huruvida arbetstagaren bör undergå läkarundersökning. Om det inte är uppenbart att anledning därtill saknas, skall myndigheten därefter inhämta utlåtande i frågan från socialstyrelsen.

Vid en jämförelse mellan de olika bestämmelserna bör man lägga märke till att LOA till skillnad från sjömanslagen enbart åsyftar bristande tjänstduglighet. Enligt uppgift från LOA-utredningen har 13 kap. 2 § LOA varit komplicerad att tillämpa i praktiken.

Jag anser inte att särskilda regler för offentligt anställda sjömän är motiverade i denna fråga. Faran för de ombordvarande är t.ex. inte större på ett privat ägt fartyg än på ett offentligt ägt fartyg.

Även detta undantag bör avskaffas.

*18 § SmL skiljande från befattning på grund av sjömannens uppträdande (3 kap. 6 § nya SmL)*

Enligt 18 § SmL får befälhavaren skilja en sjöman från hans befattning på fartyget på grund av sjömannens eget uppträdande i vissa i paragrafen uppräknade fall. Bland dessa fall kan nämnas oduglighet för befattningen, upprepad ordervägran eller svårare brottslighet.

Jag kommer senare att föreslå att bestämmelsen ändras så att det klart framgår att befälhavaren får skilja en sjöman från hans befattning

endast om sjömannen äventyrar säkerheten för de ombordvarande, fartyget eller lasten.

För offentligt anställda sjömän finns särregler i 7 kap. 2 § LOA om möjligheten för en arbetsgivare att säga upp en arbetstagare enligt LAS. Dessutom finns bestämmelser om avskedande i 11 kap. 1 - 2 §§ LOA. Bl.a. sägs att en arbetstagare som genom annan gärning än brott begått grov tjänsteförseelse, som visar att han uppenbarligen är olämplig att inneha sin anställning får avskedas. Vidare sägs i 13 kap. 1 § LOA att om ett förfarande enligt LOA inleds som syftar till att avskeda en arbetstagare, får han avstängas från arbetet.

3 kap. 6 § i mitt förslag till ny sjömanslag reglerar frågan om avstängning från arbetet.

De säkerhetshänsyn som redan nu och enligt förslaget än mer uttalat ligger till grund för befälhavarens avstängningsmöjlighet har samma relevans beträffande såväl privat som offentligt anställda sjömän. Det finns därför inga skäl för att ha olika regler för dessa skilda kategorier av sjömän. Undantaget bör följaktligen avskaffas.

*19 § SmL anställningsavtalet upphör ej genom skiljande från befattning (3 kap. 8 § nya SmL)*

I paragrafen sägs uttryckligen att sjömannens anställningsavtal inte upphör genom att han skiljs från sin befattning. På motsvarande sätt innebär en avstängning enligt LOA inte att den offentliga anställningen upphör genom avstängningen. En annan sak är att en sådan avstängning normalt torde vara en förberedande åtgärd inför ett avskedande eller en uppsägning.

Paragrafen har ett nära samband med 16 - 18 §§ SmL och föranleder inte någon ytterligare kommentar i detta sammanhang.

*20-28 §§ SmL Fartygsnämnd (7 kap. nya SmL)*

Jag kommer att föreslå att den nya sjömanslagen skall innehålla bestämmelser om fartygsnämnd som i huvudsak motsvarar 20-28 §§ SmL, dock med undantag för fartygsnämndens nuvarande rätt enligt 25 § att tilldela en sjöman erinran.

För offentligt anställda finns särbestämmelser i 12 och 14 kap. LOA om handläggningen av frågor om anställnings upphörande på annat sätt än genom avskedande, disciplinansvar, avskedande, åtalsanmälan samt avstängning och läkarundersökning.

Vid bedömningen av om det är motiverat att ha en särreglering beträffande handläggningen av de aktuella frågorna när det gäller offentligt anställda sjömän bör man särskilt uppmärksamma rättssäkerhetsaspekter och kravet på insyn i handläggningen. Fartygsnämndernas sammansättning och reglerna för hur de skall handlägga sina ärenden utgör emellertid tillräcklig garanti för rättssäkerheten och tillgodoser rimliga krav på insyn. Fartygsnämnderna förefaller därför väl lämpade att fullgöra sina uppgifter även på offentligt ägda fartyg.

När det gäller skyldigheten att anmäla brott till en myndighet finns inga skäl att göra skillnad mellan offentligt och privat ägda fartyg.

Undantaget rörande bestämmelserna om fartygsnämnd bör följaktligen avskaffas.

*29 § SmL fri hemresa efter nio månaders utrikes anställning (6 kap. 1-2 §§ nya SmL)*

Enligt denna paragraf har en sjöman rätt till fri hemresa från utlandet i samband med semester och annan ledighet eller då han slutar sin anställning, om han har varit anställd i utrikes fart under nio månader i följd hos samme arbetsgivare eller på samma fartyg.

Jag har föreslagit att kvalifikationstiden sänks till fem månader.

Paragrafen är en skyddsregel av minimikaraktär för sjömän som arbetar i utrikes fart. För offentligt anställda sjömän torde den inte ha något praktiskt intresse. Det förhållandet utgör emellertid inte något skäl för att göra ett uttryckligt undantag för de offentligt anställda sjömännen. Undantaget bör följaktligen avskaffas.

*34 § SmL sjuklöen (6 kap. 10-11 §§ nya SmL) och 35 § SmL förlust av sjuklöen (6 kap. 12 § nya SmL)*

Mina förslag beträffande sjuklöen har redovisats i avsnitt 5.5.4.

Det finns enligt min mening inte några sakliga skäl för att sjömän skall ha olika lagstadgade rättigheter till sjuklöen beroende på om de är privat eller offentligt anställda. Undantagen beträffande 34 och 35 §§ SmL kan således avskaffas.

*36 § första och tredje stycket SmL läkarundersökning (6 kap. 24 § första stycket och 26 § nya SmL)*

Enligt 36 § första stycket SmL är en sjöman skyldig att underkasta sig läkarundersökning när befälhavaren begär det. Läkarundersökningen skall enligt tredje stycket bekostas av arbetsgivaren.

För offentligt anställda sjömän finns bestämmelser om läkarundersökning i 13 kap. 2 § LOA.

Vid en jämförelse mellan dessa bestämmelser bör man uppmärksamma att en läkarundersökning enligt 13 kap. 2 § LOA förutsätter att arbetstagaren inte fullgör sina arbetsuppgifter tillfredsställande och att den bristande tjänstdugligheten beror av sjukdom eller därmed jämförligt förhållande. Detta till skillnad från 36 § SmL som ålägger sjömannen att genomgå läkarundersökning när befälhavaren begär det. I 6 kap. 23 § föreslår jag emellertid att läkarundersökning skall få föreläggas en sjöman endast när det finns särskilda skäl.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att LOA-utredningen föreslagit nya allmänna lagregler om periodiska hälsoundersökningar för vissa offentligt anställda. LOA-utredningen har sålunda i enlighet med sina direktiv avgett ett delbetänkande Periodiska hälsoundersökningar i vissa staliga, kommunala och landstingskommunala anställningar (SOU 1991:29). Enligt det förslag till lag i frågan som framläggs i betänkandet skall en offentligt anställd arbetstagarare i typiskt sett riskfyllda verksamheter, där brister i hälsotillståndet kan äventyra vissa angivna skyddsintressen vara skyldig att efter uppmaning av arbetsgivaren genomgå läkarundersökningar eller andra hälsoundersökningar. Undersökningen skall bara få avse hälsorisker som står i direkt relation till arbetsuppgifterna i den riskfyllda verksamheten.



Enligt min mening får hälsoförhållandena anses ha samma betydelse på alla fartyg, oavsett om de är i offentlig eller privat ägo. Det finns därför inget skäl till skilda regler. Undantaget bör följaktligen avskaffas.

*38 och 39 §§ SmL sjukvård (6 kap. 13 § andra stycket, 14 § andra stycket, 15 § resp. 17 § nya SmL)*

Arbetsgivaren bekostar enligt 38 § SmL en sjömans sjukvård så länge sjömannen har befattning på fartyget. När en sjöman har lämnat sin befattning ombord eller under väntetid bekostar arbetsgivaren sjömannens sjukvård under 42 dagar i Sverige och under 84 dagar i utlandet. Enligt 39 § SmL upphör i princip arbetsgivarens skyldighet att bekosta sjukvården om vården ej åtnjutes inom sex månader från vårdbehovets uppkomst.

Enligt mitt förslag får sjömännen rätt till sjukvård under obegränsad tid utomlands. När arbetsgivarens kostnadsansvar upphör efter 84 dagars vård föreslås att staten övertar kostnadsansvaret. För övrigt föreslås en viss modifiering i rätten till sjukvård under väntetid.

Inte heller i fråga om sjukvård finns det några sakliga skäl för olika lagstadgade rättigheter för offentligt och privat anställda sjömän. Följaktligen bör också dessa undantag avskaffas.

*40 § SmL förlust av rätten till fri sjukvård (6 kap. 18 § nya SmL)*

En sjöman har inte rätt till fri sjukvård för en sjukdom som han förteget vid anställningstillfället eller som han därefter ådragit sig uppsåtligen eller genom grovt vållande.

Jag föreslår den ändringen att inskränkningen i 40 § för en sjöman som har befattning på ett fartyg upphävs. För en sjöman som lämnat sin befattning föreslås att han under angivna förhållanden kan bli återbetalningsskyldig för vårdkostnaderna.

Denna paragraf är liksom 39 § avhängig av 38 §. Följaktligen bör inte 40 § undantas från tillämpningen beträffande de offentligt anställda sjömännen.

*43 § SmL kostnaden för en sjömans begravning (6 kap. 28-29 §§ nya SmL)*

Arbetsgivaren skall bekosta en sjömans begravning om dödsfallet inträffar medan sjömannen har befattning på ett fartyg eller vårdas på arbetsgivarens bekostnad eller under väntetid.

Det praktiska värdet för sjömännen av denna bestämmelse förefaller vara störst för sjömän som arbetar i utrikes fart. Med hänsyn till att sjömän som är anställda hos offentliga arbetsgivare i allmänhet fullgör sitt arbete i svenska farvatten eller dess närhet är det knappast särskilt angeläget att låta också dem omfattas av bestämmelsen. Att i just denna fråga ha en särreglering för offentligt anställda finner jag dock inte motiverat. Undantaget bör avskaffas.

*47 § SmL sjömannens lydnadsplikt (4 kap. 3 § nya SmL)*

Enligt denna paragraf skall en sjöman lyda en förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

Jag föreslår att bestämmelsen ändras så att det tydligare framgår att den lagstadgade lydnadsplikten för sjömän motiveras av sjösäkerhetshänsyn.

För offentligt anställda finns inte någon direkt motsvarande bestämmelse.

En jämförelse kan dock göras med 10 kap. 1 § LOA:

Sätter arbetstagare uppsåtligen eller av oaktsamhet åsido vad som åligger honom i hans anställning och är felet ej ringa, får disciplinpåföljd åläggas honom för tjänsteförseelse.

Disciplinpåföljd enligt första stycket får dock ej i något fall åläggas arbetstagare därför att han har deltagit i strejk eller därmed jämförlig stridsåtgärd.

47 § SmL innebär dels en erinran om den i och för sig på arbetsmarknaden vedertagna principen att en arbetstagare skall fullgöra sin avtalsförpliktelse enligt anställningsavtalet, dels en skyldighet att utföra sådant arbete som är nödvändigt med hänsyn till fartygets eller de ombordvarandes säkerhet. Behovet av en lagfäst lydnadsplikt är inte

på något vis knutet till anställningsförhållandet eller någon särskild arbetsgivare. Det finns därför inget skäl för en särreglering i fråga om offentligt anställda sjömän. Undantaget bör följaktligen avskaffas.

#### 48 § SmL konflikträtt (4 kap. 4 § nya SmL)

En sjöman är inte skyldig att utföra arbete, som är föremål för lockout eller för tillåten strejk, blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd, om fartyget ligger i svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn. Mitt förslag innebär att stridsåtgärder blir tillåtna så snart fartyget ligger i hamn. Den nuvarande skillnaden mellan svensk och utländsk hamn avskaffas därmed. Jag föreslår dessutom att reglerna om arbetskonflikt skall bli tillämpliga också på fartyg som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten, s.k. off shore-fartyg, även om fartyget inte ligger i hamn.

För offentligt anställda finns särbestämmelser i 3 kap. LOA om arbetskonflikter och skadestånd samt 39 § AF om neutralitet och skyddsarbete vid arbetskonflikt.

#### 3 Kap. 1 § LOA

I arbete, som består i myndighetsutövning eller som är oundgängligen nödvändigt för att genomföra myndighetsutövning, får stridsåtgärd vidtagas endast i form av lockout, strejk, vägran att arbeta på övertid eller nyanställningsblockad. I sådant arbete får stridsåtgärd ej vidtagas på grund av annat än förhållandet mellan arbetsgivare och sådan arbetstagare som omfattas av denna lag.

Även i annat arbete än som sägs i första stycket är stridsåtgärd med syfte att påverka inhemska politiska förhållanden otillåten inom lagens tillämpningsområde.

#### 39 § AF

Arbetstagare är icke skyldig att utföra arbete som är föremål för lockout eller för tillåten strejk eller därmed jämförlig stridsåtgärd eller för lovlig blockad. Den som står utanför arbetskonflikt skall dock fullgöra sina vanliga tjänsteåligganden. Han är även skyldig att utföra skyddsarbete.

Till skyddsarbete hänföres arbete som fordras för avveckling av verksamheten på ett tekniskt försvarligt sätt eller till förebyggande av fara för människor eller skada på egendom. Lika med skyddsarbete anses arbete som någon är skyldig att utföra på grund av särskild föreskrift i lag.

48 § SmL motsvaras sålunda närmast av 39 § AF.

En effekt av att stats- och kommunaltjänstemännen undantagits från tillämpningen av 48 § SmL är att de har samma konflikträtt som svenska arbetstagare i allmänhet såvida de inte har ett arbete som innefattar myndighetsutövning.

Vid LOA:s tillkomst anförde departementschefen (prop. 1975/76:105 bilaga 2 s. 194 f):

Det ter sig främmande för den offentliga verksamheten att sättet för genomförande av de myndighetsutövande arbetsuppgifterna skall kunna röna påverkan av fackliga stridsåtgärder. Partiell arbetsvägran torde i regel leda till att myndighetsutövningen av allmänheten uppfattas som godtycklig. Stridsåtgärder av denna typ bör därför i princip inte vara tillåtna inom arbete som består i myndighetsutövning. Detsamma måste, för att en sådan ordning skall få avsedd verkan, gälla även i fråga om arbete som är oundgängligen nödvändigt för att myndighetsutövningen skall kunna fungera.

Departementschefen ansåg att, i samband med myndighetsutövning, stridsmedlen lockout samt strejk och nyanställningsblockad borde utökas med övertidsvägran och att dessa - men endast dessa - konfliktvapen förklarades som lovliga i arbete som består i myndighetsutövning eller som är absolut nödvändigt för dennas genomförande. Departementschefen anförde vidare:

Några tillämpningssvårigheter synes mig knappast behöva befaras vid en sådan gränsdragning, eftersom myndighetsutövning (utövning av befogenhet att bestämma om de i 3 § förvaltningslagen angivna ämnena) finns beskriven i lag och alltså har en bestämd innebörd. - När det gäller de delar av den offentliga verksamheten - bl.a. den offentliga näringsverksamheten - inom vilka arbetet inte består i myndighetsutövning eller är oundgängligen nödvändigt för genomförande av myndighetsutövning, är förhållandena i väsentlig mån jämförbara med dem som råder på den privata arbetsmarknaden. Inom de delarna av den offentliga verksamheten bör

tillgången på stridsmedel svara mot vad som skall gälla på den privata sektorn.

Konflikträtten inom offentlig verksamhet är således beroende på om arbetstagaren har myndighetsutövande arbetsuppgifter. De skäl som departementschefen anförde för en begränsning av konflikträtten för den kategorin är givetvis giltiga även i fråga om offentligt anställda sjömän som utövar myndighetsfunktioner. De bör således inte ha rätt att vidta stridsåtgärder i vidare mån än som följer av 3 kap. 1 § LOA. Sjömanslagens bestämmelser om konflikträtt, som ger en obetingad rätt till stridsåtgärder när fartyget ligger i hamn, kan därför inte göras tillämpliga på sjömän med myndighetsutövande arbetsuppgifter. Visserligen medför det att de då har rätt till konflikt som är tillåten enligt 3 kap. 1 § LOA även om fartyget är till sjöss. Med den typ av fartyg och arbetstagare som det här är fråga om torde dock inte några invändningar från sjösäkerhetssynpunkt kunna göras mot en sådan ordning.

Offentligt anställda sjömän, som inte har myndighetsutövande arbetsuppgifter, bör i enlighet med vad som uttalades i förarbetena till LOA ha tillgång till stridsmedel som svarar mot vad som gäller i den privata sektorn. Skulle de fortfarande vara undantagna från tillämpning av sjömanslagens regler om konflikträtt skulle de alltså, i motsats till privatanställda sjömän, kunna vidta stridsåtgärder när fartyget är till sjöss. Jag kan inte finna något hållbart skäl för att bibehålla den skillnaden. Tvärtom måste sjösäkerheten i detta fall anses kräva en likabehandling av offentligt och privat anställda sjömän.

Sjömanslagens regler om konflikträtt bör således inte vara tillämpliga på sjömän som omfattas av bestämmelserna i 3 kap. 1 § LOA men däremot på andra offentligt anställda sjömän.

*55 § SmL hemsändande av lönededel genom utlandsmyndighet (10 kap. 14 § nya SmL)*

En sjöman får utan kostnad anlita en svensk utlandsmyndighet för att - på statens ansvar - sända lönedel från utlandet till Sverige.

Paragrafen kan knappast ha något praktiskt värde för offentligt anställda sjömän. Det utgör dock inget skäl att göra undantag för de offentligt anställda sjömännen.

*56 § SmL dragsedel (10 kap. 15 § nya SmL)*

En sjöman kan fordra att hans lön, helt eller delvis, efter en dragsedel varje månad betalas ut till en bestämd person här i landet eller för hans räkning sätts in i en svensk bank.

Inte heller i fråga om denna bestämmelse finns det någon anledning till särreglering.

*62 § tredje stycket SmL ansvarsbestämmelse, jämför 15 § SmL (8 kap. 4 § 3 nya SmL), 64 § SmL ansvarsbestämmelse för en ledamot av fartygsnämnd (7 kap. 11 § nya SmL), 70 § SmL ansvarsbestämmelse vid brott mot lydnadsplikten enligt 47 § SmL (8 kap. 3 § 5 nya SmL) och 72 § SmL åtalsregel för brott enligt 70 § SmL (8 kap. 9 § nya SmL)*

Samtliga dessa bestämmelser har samband med paragrafer som har berörts ovan. Om de grundläggande bestämmelserna skall vara tillämpliga på offentligt anställda sjömän, bör också dessa påföljdsregler vara det.

## 7 Handläggningen av sjömansärenden vid de svenska utlandsmyndigheterna

### 7.1 Sammanfattning

Bestämmelsen att befälhavaren, på ett fartyg som befinner sig utomlands, skall underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet innan han på grund av sjömannens hälsotillstånd eller uppträdande skiljer sjömannen från dennes befattning på fartyget behålls oförändrad. Detsamma gäller fartygsnämndens skyldighet att underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet om en gjord brottsutredning samt utlandsmyndigheternas skyldighet att under vissa förhållanden ordna en sjömans fria hemresa. Även bestämmelsen att en sjöman kostnadsfritt får anlita en svensk utlandsmyndighet för att sända löneomedel från utlandet till Sverige behålls oförändrad. Däremot förslås en ändring i bestämmelsen om svenska utlandsmyndigheters befattning med brottsliga sjömän. Befälhavaren skall tillåtas överlämna sådana sjömän till en utländsk myndighet som anvisats av en svensk utlandsmyndighet och inte som nu direkt till en svensk utlandsmyndighet. Bestämmelsen att lönebelopp, som tillkommer en sjöman som utomlands skilts från eller lämnat sin befattning, i vissa fall får tillställas en svensk utlandsmyndighet föreslås bli upphävd.

### 7.2 Överväganden

Föreskrifter om utlandsmyndigheternas handläggning av sjöfartsärenden finns huvudsakligen i sjömanslagen och i en förordning om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen (IFUR-S). Den förordningen är för närvarande föremål för en översyn och omarbetning inom utrikesdepartementet. I anslutning till IFUR-S har chefen för utrikesdepartementet utfärdat allmänna föreskrifter för utrikesrepresentationen om handläggning av sjöfartsärenden (AFUR-S).

Det kan allmänt konstateras att de svenska utlandsmyndigheternas befattning med sjömansärenden successivt minskat under senare år. De tar t.ex. numera inte del i frågor rörande mönstring och arbetsförmedling.

De flesta sjöfartskonsulära ärenden handläggs vid ambassader och karriärkonsulat. I många fall sker handläggningen endast vid utlandsmyndigheter som särskilt förordnats att handlägga sådana ärenden. Vissa uppgifter handläggs dock fortfarande av honorärkonsulaten.

Jag redovisar i det följande mina förslag beträffande de bestämmelser i sjömanslagen som rör utlandsmyndigheternas verksamhet. Samråd har därvid skett med utrikesdepartementet. Utöver den befattning med sjömansärenden som följer av sjömanslagen har utlandsmyndigheterna också vissa uppgifter av närmast administrativ art i mönstrings- och sjöarbetstidsfrågor. Av dessa har jag funnit anledning att beröra endast bestämmelsen om utfärdande av sjömansbok i 9 § förordningen (1984:831) om mönstring av sjömän (MFO).

De bestämmelser om tillsyn som ankommer på utlandsmyndigheterna enligt mönstringslagen och sjöarbetstidslagen har jag tagit med i mitt förslag till ny sjömanslag.

#### *19 § SmL (3 kap. 8 § nya SmL)*

I denna paragraf sägs att om fartyget befinner sig utom riket skall befälhavaren underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet innan han enligt 17 eller 18 § skiljer en sjöman från hans befattning på fartyget.

UD anser att underrättelseskyldigheten är motiverad främst ur säkerhetssynpunkt. Underrättelsens praktiska värde varierar beroende på vilket främmande land det är fråga om. I t.ex. västeuropeiska länder påkallas i allmänhet ingen åtgärd från utlandsmyndighetens sida. I vissa andra länder kan det vara ytterst angeläget att den svenska utlandsmyndigheten tar personlig kontakt med en svensk patient som vårdas på ett sjukhus eller med sjukhusets personal. När någon åtgärd från utlandsmyndighetens sida behövs brukar emellertid myndigheten - oavsett underrättelseskyldigheten - få vetskap om behovet via t.ex. sjukhuset eller den lokala polismyndigheten.

Underrättelseskyldigheten underlättar således de svenska utlandsmyndigheternas möjligheter att få kännedom om och bistå svenska medborgare som i utlandet är utsatta för fara eller på annat sätt är i behov av utlandsmyndighetens bistånd. Bestämmelsen innebär därigenom också en trygghet för den enskilde sjömannen. Den bör behållas oförändrad.



### 26 § SmL (7 kap. 10 § nya SmL)

Om det efter en undersökning av fartygsnämnden finns anledning att misstänka att ett brott, som hör under allmänt åtal, har förövats ombord, och är närmaste bestämmelsehamn ej svensk, skall fartygsnämnden enligt denna bestämmelse underrätta närmaste svenska utlandsmyndighet om utredningen.

När en svensk utlandsmyndighet får ta emot en brottsutredning av detta slag skall myndigheten skyndsamt avge rapport till utrikesdepartementet, som rapporterar vidare till vederbörande åklagare i Sverige. Utlandsmyndigheten får sedan avvakta vidare instruktioner. Utlandsmyndigheten har inga möjligheter att ta till tvångsåtgärder. UD har ingen erinran mot denna föreskrift om underrättelse.

Den utredning som fartygsnämnden gör har stor betydelse för den fortsatta bedömningen av vilka rättsliga åtgärder som skall vidtas i saken. De svenska rättsvårdande myndigheterna behöver därför fortast möjligt få kännedom om utredningsmaterialet. Det är följaktligen viktigt att en underrättelse om brottet eller brottsmisstanken i den aktuella situationen tillställs en svensk utlandsmyndighet. Bestämmelsen bör därför inte ändras.

### 33 § SmL (6 kap. 9 § nya SmL)

I denna paragraf stadgas att om arbetsgivaren inte kan ordna en sjömans fria hemresa skall den ordnas av en svensk utlandsmyndighet.

Det är numera ytterst sällsynt att en svensk utlandsmyndighet behöver ordna en sjömans hemresa. Det finns enligt UD knappast något behov av denna bestämmelse. UD uppfattar uttrycket "ordna" på så sätt att därmed avses att UD skall ombesörja de praktiska arrangemangen för hemresan, men däremot inte att UD skall stå för resekostnaderna. Om redaren inte skulle betala resan får frågan behandlas som ett biståndsärende enligt lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m. Vid många utlandsmyndigheter tjänstgör endast en eller två utsända tjänstemän. Man bör undvika att dessa, t.ex. en ambassadör, tas i anspråk för dylika resebyråuppgifter.

Det kan sägas vara självklart att en sjöman vars arbetsgivare inte ordnar hans fria hemresa i stället kan hänvända sig till en svensk utlandsmyndighet och begära hjälp. Sjöarbetsmarknadens parter anser

emellertid att det är värdefullt för sjömännen om denna rättighet är uttryckligt angiven i lagen. Med hänsyn till att bestämmelsen i praktiken inte tycks komma till användning förefaller risken för missbruk vara närmast obefintlig. Resorna ordnas regelmässigt av antingen redaren eller dennes agent. Bestämmelsen bör behållas och tillämpas i enlighet med UD:s tolkning.

#### 54 § SmL (4 kap. 9 § nya SmL)

Om en sjöman begår ett brott för vilket kan följa fängelse i minst ett år och detta upptäcks när fartyget inte befinner sig i en svensk hamn, skall befälhavaren enligt 54 § se till att sjömannen inte lämnar fartyget. Om befälhavaren anser det vara nödvändigt får han hålla sjömannen i förvar ombord tills denne kan överlämnas till en svensk utlandsmyndighet eller till en polismyndighet i Sverige.

Bestämmelsen att en befälhavare skall överlämna en brottsling till en svensk utlandsmyndighet är enligt UD föråldrad och saknar verklighetsanknytning. Befälhavaren kan inte tvångsvis föra en brottsling till den lokala svenska utlandsmyndigheten och en svensk konsul i utlandet har ingen möjlighet eller rättighet att tvångsvis omhänderta en brottsling. Ett sådant förfarande skulle kunna komma i strid med såväl lokala lagar och förordningar som internationell rätt. Bestämmelsen kan följaktligen inte tillämpas i praktiken.

I 42 § förordningen (1967:83) med instruktion för utrikesrepresentationen (IFUR) sägs:

Om ett brott som hör under allmänt åtal har förövats ombord på ett svenskt fartyg eller luftfartyg eller om misstanke om ett sådant brott föreligger, skall berörda beskickning eller konsulat genast inhämta instruktioner från utrikesdepartementet.

I 47 § allmänna föreskrifter för utrikesrepresentationen (AFUR) fastställda den 2 maj 1967 av ministern för utrikes ärendena återges 42 § IFUR utan någon kommentar.

Enligt uppgift från UD överväger man att flytta bestämmelsen i 42 § IFUR till IFUR-S. 21 § IFUR-S skulle då få följande lydelse:

Om en befälhavare enligt 54 § sjömanslagen (1973:282) och 178 § sjölagen (1891:35 s.1) till en utlandsmyndighet överläm-

nar en sjöman eller en passagerare, som begått brott för vilket kan följa fängelse i minst ett år, skall utlandsmyndigheten genast inhämta instruktioner från utrikesdepartementet.

Det är uppenbart att 54 § SmL numera inte kan tillämpas enligt sin ordalydelse. Samtidigt kvarstår problemet för en befälhavare som har en brottsling ombord. Frågan hur befälhavaren skall förfara kan inte lämnas oreglerad i sjömanslagen. Vid en jämförelse med förordningen (1982:306) med vissa bestämmelser om utlämning för brott till Sverige framgår att det däri förutsätts vara fråga om häktningsgrundande brott. Det överensstämmer väl med 54 § SmL, eftersom det i båda fallen är fråga om brott för vilket är föreskrivet fängelse i minst ett år. Om det blir fråga om att tillämpa 54 § SmL finns det följaktligen också förutsättningar för att tillämpa förordningen om utlämning. Om det inte finns skäl för häktning finns det rimligen inte heller anledning att - annat än tillfälligtvis - hålla brottslingen i förvar ombord eller att tvångsvis överlämna honom till någon myndighet. Brottsutredningen skall ju fortsätta oavsett om den misstänkte är frihetsberövad eller ej.

En praktiskt genomförbar lösning på det aktuella problemet förefaller vara att befälhavaren ges möjlighet att överlämna brottslingen till en utländsk myndighet som anvisats av en svensk utlandsmyndighet. Närmast till hands ligger att det blir fråga om polismyndigheten i det främmande landet. Därefter får frågan om utlämning till Sverige handläggas enligt ovan nämnda förordning. Jag föreslår att bestämmelsen i 54 § SmL ändras i enlighet härmed.

#### *55 § SmL (10 kap. 14 § nya SmL)*

Enligt denna paragraf får en sjöman kostnadsfritt anlita en svensk utlandsmyndighet för att sända lönemedel från utlandet till Sverige.

Regeln har kompletterats med kungörelsen (1973:519) om utlandsmyndighets medverkan vid översändande av sjömans och vissa andra arbetstagares lönemedel från utlandet till Sverige.

Dessa bestämmelser innebär att en svensk eller utländsk sjöman som är bosatt i Sverige får anlita en svensk utlandsmyndighet för att sända sina lönemedel till Sverige. En sådan överföring är kostnadsfri. Utlandsmyndigheten ansvarar för att pengarna kommer till Sverige. Överföringar görs i de flesta fall till ett sjömanskonto hos Nordbanken i Stockholm.

Utlandsmyndigheten skall skriftligen bekräfta det mottagna beloppet. Sjömannen skall uppge sitt personnummer eller födelsedatum, namn och adress samt den slutlige mottagarens namn och adress.

Någon begränsning av beloppets storlek finns inte. Överföringen får dock endast gälla lönedel, som sjömannen intjänat genom tjänstgöring på ett svenskt fartyg. Sjömannen kan uppmanas att styrka detta.

Samma rätt som sjömän på svenska fartyg har att kostnadsfritt sända lönedel till Sverige gäller även för svenska sjömän på utländska fartyg. Även vissa andra arbetstagare på svenska eller utländska fartyg har denna rättighet.

Numera förekommer det enligt UD inte att sjömän anlitar en svensk utlandsmyndighet för att sända lönedel till Sverige. Lönen utbetalas inte kontant ombord på fartyget. Det var annorlunda när sjömännen var fartygsanställda. Bestämmelsen är knappast inte heller behövlig för svenska sjömän som är anställda på utländska fartyg. För övrigt godtar utlandsmyndigheterna inte att sända icke-konvertibla valutor. Enligt UD fyller paragrafen följaktligen inte någon praktisk funktion.

Från arbetstagarorganisationerna har det dock gjorts gällande att bestämmelsen fortfarande tillämpas och har praktisk betydelse. Det råder således delade meningar om bestämmelsens praktiska nytta.

I ILO-rekommendationen (nr 173) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn finns bestämmelser i avsnitt IV om Besparingar och överföring av lön. I punkt 28 a) sägs:

För att hjälpa sjömän att spara och att överföra sina besparingar till sina familjer bör ett enkelt, snabbt och säkert system införas, administrerat med hjälp av konsulter eller andra behöriga myndigheter, befälhavare, skeppsmäklare eller pålitliga finansinstitut, för att göra det möjligt för sjömän, i synnerhet dem som är utomlands eller tjänstgör på ett fartyg som är registrerat i ett annat land än deras eget, att deponera eller överföra hela sin lön eller del därav.

I samband med att Sverige ratificerade ILO-konventionen (nr 163) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn uttalade departementschefen (prop. 1988/89:122 s. 9) att rekommendationens anvisningar i olika hänseenden inte föranleder några särskilda åtgärder från Sveriges sida. Han anförde vidare att anvisningarna uppfylls, förutom av de åtgärder

som handelsflottans kultur- och fritidsråd svarar för i fråga om kultur- och fritidsverksamheten för sjöfolk, av andra myndigheter och organisationer, bl.a. enligt den praxis som etablerats av sjöarbetsmarknadens parter.

Bestämmelsen i 55 § SmL innebär att Sverige uppfyller anvisningarna i ILO-rekommendationen nr 173 punkt 28 a. Det är inte helt klart att den saknar praktisk betydelse. Den bör därför behållas oförändrad.

### 57 § SmL

Lönebelopp som tillkommer en sjöman vilken utomlands skilts från eller lämnat sin befattning och är förfallet till betalning, får tillställas en svensk utlandsmyndighet när det behövs med hänsyn till sjömannens välfärd. I den mån beloppet inte behövs för att täcka utgifter för sjömannens räkning, överlämnar myndigheten beloppet till sjömannen, om denne inte är oförmögen att handha sina angelägenheter.

Det är enligt UD mycket ovanligt att denna paragraf tillämpas i praktiken. Bestämmelsen grundas sannolikt på fartygsanställningarna. Det är svårt att tänka sig en praktisk situation. Paragrafen återspeglar ett föråldrat förmyndaraktigt synsätt. De svenska utlandsmyndigheterna kan naturligtvis ge hjälp om behov finns, men det bör göras enligt samma regler som gäller för övriga svenska medborgare i utlandet. - Deposition av annat än lönebelopp förekommer hos utlandsmyndigheterna, t.ex. av testamenten. UD vill dock helst slippa ta ansvar för sådana deponerade handlingar.

Beträffande förutsättningarna för 57 §:s tillämpning har följande anförts i prop. 1973:40 s. 174:

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 beteende 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 situationer 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.

Bestämmelsen förefaller vara en kvarleva från den tid då befälhavaren hade skyldighet att överlämna en sjuk eller skadad sjöman, som kvarlämnats i utlandet, åt en konsuls försorg. Det förutsätts visserligen att en vanlig löneutbetalning till sjömannen strider mot dennes eget intresse. Det sägs emellertid inte något om att det är sjömannen själv som får avgöra hur han skall få sin lön utbetald. Den bedömningen överläts på arbetsgivaren och utlandsmyndigheten. Detta resonemang ger intryck av att återspegla ett föråldrat patriarkaliskt synsätt som är främmande för modern svensk arbetsrätt. Om en sjöman på grund av att han är sjuk eller blivit omhändertagen av en utländsk myndighet eller annan liknande belägenhet vill att en svensk utlandsmyndighet skall hjälpa honom med att förvalta hans lön bör utlandsmyndigheten kunna bistå honom därmed utan särskild reglering i sjömanslagen. I praktiken torde sjömännen numera inte få sin lön utbetald kontant. Utlandsmyndighetens biståndsåtgärd i ett sådant här fall torde därför inskränka sig till att ge sjömannen hjälp med nödvändiga banktransaktioner. I sällsynta undantagsfall kan det givetvis tänkas att sjömannens uppfattning om hur hans lön skall utbetalas inte kan inhämtas. Sjömannen kan ju vara oförmögen att sköta sina angelägenheter. Även i det fallet bör utlandsmyndigheten kunna bistå honom utan uttrycklig reglering i sjömanslagen.

Jag föreslår att bestämmelsen inte tas med i den nya sjömanslagen.

### 9 § MFo

I paragrafen sägs att en sjöfartsbok *utfärdas* av sjöfartsverket, men att den också kan *utfärdas* av en svensk utlandsmyndighet som regeringen

förordnat därtill. Vidare sägs att en sjöfartsbok *utlämnas* antingen av den utfärdande myndigheten, en passmyndighet eller en annan myndighet som sjöfartsverket bestämmer.

Ett mindre antal svenska utlandsmyndigheter är bemyndigade att utfärda sjöfartsböcker. Om en sjöfartsbok behöver utlämnas genom någon annan svensk utlandsmyndighet, t.ex. ett honorärkonsulat, skall sjöfartsverkets medgivande inhämtas. Det skulle enligt UD vara mer praktiskt om t.ex. en svensk ambassad inte behövde inhämta sjöfartsverkets tillstånd för att låta en honorärkonsul lämna ut en sjöfartsbok som utfärdats av ambassaden eller en annan behörig svensk utlandsmyndighet.

Bestämmelsen att det behövs sjöfartsverkets tillstånd för att en "annan myndighet" enligt 9 § c skall få lämna ut en sjöfartsbok förefaller onödigt krånglig. Det får anses tillräckligt tillförlitligt att en svensk utlandsmyndighet som förordnats att utomlands utfärda en sjöfartsbok också får bestämma vilken myndighet som får lämna ut boken.





## 8 Vissa ändringar i sjömanslagen som har aktualiserats under utredningsarbetet

### 8.1 Sammanfattning

Genom förslaget införs en motsvarighet till den norska välfärdspermissionen för sjömän. Vidare begränsas förutsättningarna för att skilja en sjöman från hans befattning på fartyget samt inskränks arbetsgivarens vård- och kostnadsansvar gentemot en sjöman som insjuknar under sådan väntetid som i praktiken är jämställd med semester. Lydnadsplikten behålls i huvudsak oförändrad, men dess samband med sjösäkerheten betonas uttryckligt. Förutsättningarna för stridsåtgärder förenklas och vidgas något. Sjömanslagens bestämmelser om konflikträtt föreslås bli ändrade så att de även blir tillämpliga på offshorefartyg. Dessutom upphävs fartygsnämndens möjlighet att ge en sjöman erinran. Slutligen upphävs förbudet mot att dra tvister om sjömäns anställningsförhållanden inför en utländsk myndighet.

### 8.2 Väntetid

I sjömanslagen avses med väntetid enligt 3 § sådan del av anställningstiden under vilken sjöman 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 övertidsarbete.

De materiella bestämmelserna beträffande väntetid finns i 34, 37, 38, 42 och 43 §§ SmL. Syftet med dessa är att redarens sociala ansvar för sjömannen skall 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 väntetid 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. I väntetid ingår också tid från anställningens början tills sjömannen tillträder befattning på fartyg. Häri ingår dock inte tid när sjömannen åtnjuter semester eller har tjänstledigt.

Från arbetsgivarhåll har påpekats att bestämmelserna om väntetid medför att arbetsgivarens vård- och kostnadsansvar enligt 37 och 38 §§ SmL gäller också under sådan väntetid som i praktiken är jämställd med semester. Vad som närmast åsyftas är sådan tid då sjömannen under fritid, som är vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete, befinner sig på en privat utlandsvistelse. Det anses inte rimligt att betrakta sådan tid som likvärdig med tid när sjömannen har befattning ombord. Jag delar den uppfattningen och föreslår att arbetsgivarens vård- och kostnadsansvar begränsas i dessa situationer.

Det kan dock förekomma att arbetsgivaren bestämmer att en sjöman skall tillbringa väntetid på en annan utländsk ort än sjömannens destinationsort för hemresa. Orsaken kan t.ex. vara att arbetsgivaren vill att sjömannen skall invänta ett fartyg där sjömannen skall tillträda en befattning. Det är alltså inte fråga om en privat utlandsvistelse utan sjömannen står till arbetsgivarens förfogande för att utföra arbete. Trots detta förhållande kan sjömannen enligt gällande praxis på sjöarbetsmarknaden bli skyldig att under väntetiden ta ut ledighet som utgör vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete. Under sådana förhållanden är det inte fråga om väntetid som i praktiken är jämställd med semester. Väntetiden bör därför - oavsett att sjömannen samtidigt åtnjuter kompensationsledighet - anses som likvärdig med tid när sjömannen har befattning ombord.

I de fall sjömannen i form av fritid åtnjuter vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete och tillbringar denna kompensationsledighet i sitt hemland eller på den destinationsort för hemresa som han valt, finns det emellertid inget skäl för att inskränka omfattningen av sjömanslagens sociala regler. Om sjömannen inte samtidigt står till arbetsgivarens förfogande för att utföra arbete har ledigheten visserligen karaktär av semester, men arbetsgivarens vårdansvar bör i dessa fall vara detsamma som när sjömannen har befattning på ett fartyg.

### 8.3 "Välfärdspermission"

Enligt 8 § andra stycket SmL gäller att när sådan omständighet inträffar som gör det till en välfärdsfråga för sjömannen att bli fri från anställningen, har han rätt att omedelbart bli fri, om en duglig man kan sättas i hans ställe utan ökad utgift för arbetsgivaren.

Uttrycket välfärdsfråga tar enligt förarbetena (prop. 1973:40 s. 149) närmast sikte på fall, då andra än ekonomiska grunder skall beaktas. Som exempel nämns 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. Paragrafen innehåller därför en regel som innebär att villkoret om sjömannens kostnadsansvar kan jämkas. Hänsyn skall härvid tas till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och till övriga förhållanden, t.ex. de omständigheter som föranleder att sjömannen slutar anställningen, hans ekonomiska förhållanden och storleken av de kostnader som är förenade med att skaffa ersättare.

Från arbetstagarhåll har framförts önskemål om att den svenska sjömanslagen efter norsk förebild borde ge sjömännen rätt till s.k. välfärdspermission. Det skulle innebära att en sjöman har rätt att mönstra av fartyget om någon av sjömannens nära anhöriga avlidit eller blivit svårt sjuk. Sjömannen skulle då ha rätt att vara tjänstledig under skälig tid. I en sådan situation skulle sjömannen alltså ha kvar sin anställning och inte heller ha något ansvar för att annan sätts i hans ställe. Det har även framförts önskemål om fri hemresa i samband med välfärdspermission.

Enligt min mening är det i moderna arbetsförhållanden närmast självklart att en arbetstagare skall kunna få ledigt för personliga angelägenheter av så allvarligt slag som det här är fråga om. Jag föreslår därför att bestämmelserna i 8 § SmL ändras så att sjömannen kan få sådan ledighet utan att förlora sin anställning.

Däremot anser jag det inte rimligt att sjömannen skulle ha rätt till fri hemresa för sådan välfärdsledning. Jag vill erinra om att ILO-konventionen nr 166 inte ger någon rätt till fri hemresa vid nära anhörigs död eller allvarliga sjukdom.

En sjöman kan emellertid i en sådan situation ändå vara berättigad till fri hemresa på grund av t.ex. fullgjord kvalifikationstid enligt 29 §

SmL eller enligt avtal. Fråga kan tänkas uppkomma om en sjöman som, visserligen inte till fullo men till väsentlig del, fullgjort sådan kvalifikationstid, kan få en eventuellt jämkad rätt till fri hemresa om han behöver utnyttja sin rätt att enligt 8 § frånträda sin befattning. Denna fråga är dock inte lämpad för en reglering i sjömanslagen. Den bör i stället överlåtas till arbetsmarknadens parter att lösa med hänsyn till rådande praxis. Detsamma gäller frågan om lön under välfärdsledighet.

Praktiska problem beträffande sjösäkerheten kan tänkas uppkomma i samband med att en sjöman oförutsett frånträder sin befattning på ett fartyg. Detta gäller särskilt kravet på minimibesättning i 5 kap. 5 § FsL. I 5 kap. 10 § samma lag regleras dock möjligheterna för ett fartygs befälhavare att göra undantag från fastställd minimibesättning. Han kan göra det under förutsättning att orsaken till att kraven inte uppfylls är att det inom besättningen har inträffat ett plötsligt sjukdomsfall eller någon annan oförutsedd händelse och att bristen inte kan avhjälpas före fartygets planerade avgång samt att den besättning som finns på fartyget är tillfredsställande sammansatt med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt. I förarbetena till denna bestämmelse (prop. 1987/88:3 s. 72 vari hänvisas till prop. 1978/79:117 s. 92) sägs bl.a.:

Det bör understrykas att den ventil som paragrafen innehåller endast får utnyttjas när bristsituationen beror på en oförutsedd händelse. Det skall alltså vara fråga om en plötsligt uppträdande situation, vilket innebär att det inte finns tid att inhämta tillstånd till en avvikelse från sjöfartsverket. Vidare förutsätts för rätt till befälhavarbeslut enligt paragrafen, att bristen inte har kunnat avhjälpas före fartygets planerade avgång från den hamn där det befann sig när bristen uppkom. Befälhavarbeslut gäller högst en vecka eller om resan till närmaste destinationshamn tar längre tid i anspråk, den tid som behövs för att nå denna hamn.

När en sjöman med stöd av 3 kap. 7 § nya SmL plötsligt frånträder sin befattning på fartyget är det enligt min mening fråga om "någon annan oförutsedd händelse" av det slag som regleras i 5 kap. 10 § FsL. Befälhavaren kan följaktligen - under de i paragrafen angivna övriga förutsättningarna - besluta att fartyget skall framföras, trots att besättningen inte uppfyller kraven i beslutet om minimibesättning. Dessutom har sjöfartsverket möjlighet att med stöd av 5 kap. 8 § tredje stycket FsL meddela provisoriska beslut om minimibesättning.

Sådana provisoriska beslut får meddelas endast om dröjsmål skulle medföra betydande kostnad eller annan avsevärd olägenhet.

#### 8.4 Skiljande av sjöman från hans befattning på fartyget

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

1. är oduglig för befattningen,
2. ej finner 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.

Enligt förarbetena (prop. 1973:40 s. 155) är uppräknningen i punkterna 1 - 6 inte avsedd att vara uttömmande. En utvidgning av paragrafens tillämplighet till att avse t.ex. fall där sjömannen mönstras på mot direkt förbud ansåg departementschefen emellertid inte möjlig, eftersom det i den situationen skulle åberopas annan grund för skiljandet än vad som är avsikten i denna paragraf. Institutet bör användas med stor försiktighet. Beslut bör inte komma som en överraskning för sjömannen utan han bör tidigare ha varnats av en förman ombord. Åtgärden skall vidare ha föregåtts av en undersökning inom fartygsnämnden i de fall där sådan finns ombord.

Det oundgängliga kravet på fullgod säkerhet till sjöss gör det nödvändigt att ha bestämmelser om att en arbetstagare ombord kan avstängas från arbetet om han uppträder på sådant sätt att säkerheten äventyras. Det väsentliga skälet till gällande bestämmelser om befälhavarens befogenhet att skilja en sjöman från hans befattning är också hänsynen till säkerheten ombord. De situationer som anges i 18 § första stycket SmL är emellertid utformade så att de i vissa fall skulle kunna utgöra grund för att skilja en sjöman från hans befattning, även om säkerheten ombord inte kan anses ha blivit äventyrad. Det finns visserligen ingen anledning att anta att reglerna skulle missbrukas annat än rent undantagsvis, men det är enligt min mening likväl angeläget att uttryckligen slå fast att endast säkerhetsskäl får leda till att en sjöman skiljs från sin befattning ombord. Därmed uppnås också bättre överensstämmelse med vad som gäller för andra arbetstagare. LAS är mycket restriktiv när det gäller möjligheten att avstänga någon från arbetet.

Jag föreslår således att befälhavaren skall ha rätt att skilja en sjöman från hans befattning på fartyget, om sjömannen äventyrar de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet. I lagtexten bör inte anges några exempel på sådana situationer, men givetvis kan många av de förhållanden som nämns i 18 § första stycket SmL innebära att säkerheten äventyras. Jag återkommer till den frågan i specialmotive-ringen.

## 8.5 Fartygsnämnd

Enligt 20 § SmL skall det för samråd eller undersökning i fråga som avses i 22 - 24 §§ finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst sex personer. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsätts.

Fartygsnämnden får enligt 25 § SmL tilldela en sjöman en erinran om en undersökning enligt 24 § ger anledning till det.

Fartygsnämnden fungerar som ett komplement till varsel- och överläggningssystemet i LAS. Frågor om en sjömans disciplinära beteende bör utredas snarast möjligt. Det görs i allmänhet bäst på fartyget. Det råder stor enighet om att fartygsnämnden har en viktig funktion att fylla och därför bör bibehållas. En viss tvekan kan föreligga om behovet av fartygsnämnd inom den färjetrafik som dagligen trafikerar svenska hamnar. De frågor som ankommer på

nämnden skulle ofta kunna utredas lika bra på rederikontoret. Det är emellertid vanskligt att göra undantag för en viss form av sjöfart. Även andra fartyg trafikerar ofta och regelbundet svenska hamnar. Det torde vara en fördel för både befälhavaren och sjömannen att få saken diskuterad inom nämnden innan den eventuellt hänskjuts till partsorganisationerna eller en domstols prövning. Genom att införa ett undantag skulle sjömännen på färjorna betas denna möjlighet. Färjetrafiken bör därför inte undantas från bestämmelserna om fartygsnämnd. Jag föreslår att bestämmelserna om fartygsnämnd behålls i huvudsak sakligt oförändrade men i vissa avseenden, som redovisas i specialmotiveringen, moderniseras och förtydligas.

På en punkt föreslår jag emellertid också en mer väsentlig saklig ändring, nämligen när det gäller fartygsnämndens rätt enligt 25 § SmL att ge en erinran. Enligt uppgift från såväl arbetsmarknadens parter som sjöfartsverket fyller bestämmelsen ingen praktisk funktion. Fartygsnämndens åsikt framgår av dess protokoll. En erinran säger inget utöver vad som kan utläsas av protokollet. Den utgör inte heller en disciplinär bestraffning som kan överklagas. Den moralbildande effekten av en erinran förefaller försumbar. Möjligheten att genom en dylik reprimand hos en felande anställd inskräpa det allvarliga i vad han har låtit komma sig till last är otidsenlig och inte i linje med modern svensk arbetsrätt. Jag föreslår därför att fartygsnämndens rätt att ge erinran avskaffas.

Fartygsnämnden kommer då att få endast rent utredande funktioner. Det kan då inte vara rimligt att behålla bestämmelsen i 64 § första stycket SmL om ansvar för ledamot av fartygsnämnd. Jag föreslår att den bestämmelsen slopas.

## 8.6 Lydnadsplikt

Enligt 47 § SmL skall en sjöman efterkomma förmans order angående tjänsten och noga följa givna föreskrifter.

I paragrafens andra stycke sägs att en arbetsgivare som utför fartygsarbete på ett svenskt fartyg, men inte har befattning ombord och en sjöman som medtas ombord på ett svenskt fartyg för fri resa enligt sjölagens bestämmelser, är skyldig att utföra sådant arbete som befälhavaren finner nödvändigt att ålägga honom med hänsyn till säkerheten ombord.

1964 års sjömanslagskommitté övervägde att slopa den enligt 50 § 1952 års sjömanslag gällande lydadsregeln, eftersom det syntes överflödigt att i lag uttrycka en inom arbetsrätten vedertagen princip. Kommittén ansåg emellertid att lydadsplikten ombord på fartyg har en delvis annan innebörd än den man lägger in i lydadsförhållandet vid vanliga anställningsavtal. Kommittén anförde vidare (SOU 1971:6 s.149):

Detta sammanhänger med de särskilda krav som måste uppställas från säkerhetssynpunkt. För att inte fartyg, ombordvarande och last skall utsättas för fara krävs att givna order följs snabbt och ovillkorligt. Sjötjänsten förutsätter också - i motsats till vad som vanligen 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 befattningshavare måste kunna beordras till en riskfylld arbetsuppgift för att förebygga allvarligare fara. Med hänsyn till det nu anförda synes principiella och praktiska skäl tala för att lydadsplikten får stöd i en uttrycklig lagregel. Kommittén föreslår följaktligen att den nuvarande bestämmelsen om skyldighet att efterkomma order angående tjänsten behålls.

De skäl som kommittén anförde för att behålla en lagfäst lydadsplikt kan fortfarande åberopas. Det är alltså sjösäkerheten som motiverar att lydadsplikten slås fast på detta sätt. I övrigt bör en sjömans lydadsplikt inte skilja sig från den som åligger landanställda. Han bör t.ex. inte vara skyldig att följa en förmans order att utföra ett visst arbete på ett kollektivavtalsstridigt sätt, om inte sjösäkerheten kräver det.

## 8.7 Konfliktträtt

En sjöman är enligt 48 § SmL inte skyldig att utföra arbete, som är föremål för lockout eller för tillåten strejk, blockad, bojkott eller annan därmed jämförlig stridsåtgärd, om fartyget ligger i en svensk hamn eller i utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn. En sjöman som står utanför arbetskonflikt skall fullgöra sina vanliga arbetsåliggande. Han är även skyldig att utföra skyddsarbete. Därmed avses 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.

I förarbetena till sjömanslagen har departementschefen bl.a. anfört följande i denna fråga (prop. 1973:40 s. 169 f):

En regel om rätt att vägra utföra arbete kan av hänsyn till sjösäkerheten 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 ombord 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 konflikten 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 arbetstagar-kategori. Häri ryms såväl sådant arbete som utförs av andra kategorier ombord som sådant som utförs av landbaserade arbetstagare.

De skäl som departementschefen åberopade för en begränsning av konflikträtten är fortfarande giltiga. Det är alltså säkerheten till sjöss som motiverar begränsningen. Ligger fartyget i hamn finns ingen anledning att förbjuda arbetsrättsliga stridsåtgärder. Detta bör dock gälla både svensk och utländsk hamn. Det råder inte någon sjösäkerhetsmässig skillnad mellan en utländsk hamn som anlöps för t.ex. bunkring eller en mindre reparation och en utländsk lossnings- lastnings- eller uppläggningshamn. En annan sak är att de ekonomiska skadorna av en stridsåtgärd kan tänkas bli mer omfattande om konflikten utbryter i en bunkringshamn än i t.ex. en uppläggningshamn.

Bestämmelserna i 48 § SmL gäller också en sjöman som har befattning på ett fartyg som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten, dvs. vissa oljeplattformar och liknande anordningar som till följd av sin konstruktion är att anse som skepp (jfr prop. 1989/90:22 s. 16). Sådana fartyg anlöper normalt inte hamn. Rätten till stridsåtgärder skulle därför bli illusorisk om den begränsades till de tillfällen då fartyget ligger i hamn och bör följaktligen utvidgas till att gälla även till sjöss. Det måste emellertid beaktas att 48 § SmL inte medger att en sjöman som själv är indragen i konflikten åläggs skyddsarbete. En sådan ordning kan med hänsyn till sjösäkerheten inte godtas beträffande sjömän på oljeplattformar och liknande anordningar, när dessa befinner sig till sjöss. För att kunna tillåta en sjöman på en oljeplattform eller liknande anordning att vägra utföra konfliktdrabbat arbete till sjöss krävs därför att undantag görs för skyddsarbete. Däremot bör en sådan sjöman givetvis inte särbehandlas i förhållande till andra sjömän när anordningen ligger i hamn. I en sådan situation skall han inte kunna åläggas skyddsarbete om han är indragen i konflikten.

Jag föreslår att de gällande reglerna om begränsning i en sjömans konflikträtt ändras i enlighet med vad jag anför.

## 8.8 Förbud mot att dra en tvist om en sjömans anställningsförhållande inför en utländsk myndighet

### 8.8.1 Gällande rätt

I 14 § SmL sägs att tvist om en sjömans anställningsförhållande inte får dras inför en utländsk myndighet.

Förbudet går tillbaka till 1891 års sjölag. En uttrycklig bestämmelse därom infördes dock först genom 1952 års sjömanslag. Avsikten har varit att förhindra att svenska fartyg blir underkastade en främmande stats lagstiftning och domsrätt. Man har särskilt tänkt på de allvarliga ekonomiska konsekvenser som skulle kunna drabba arbetsgivaren. Fartyget skulle t.ex. kunna beläggas med kvarstad eller redaren skulle kunna bli tvingad att ställa borgen för att fartyget skall få lämna landet.

Om en sjöman överträder förbudet kan befälhavaren enligt 18 § 6 SmL skilja honom från hans befattning på fartyget. Avsikten med denna föreskrift är att avhålla en sjöman som har befattning på ett fartyg från att anhängiggöra en tvist hos en utländsk myndighet.

### **8.8.2 Lagstiftningen i övriga nordiska länder**

I Danmark och Norge finns motsvarande bestämmelser. Förbud mot att dra tvist om anställningsförhållandet inför utländsk myndighet regleras i 64 § stk. 2 i den danska sjömanslagen (1985-12-04 nr 519) och i 50 § första stycket i den norska sjömanslagen (30. mai 1975 nr. 18.). Enligt båda dessa sjömanslagar kan en sjöman avskedas om han överträder förbudet (17 § stk 1 nr 7 danska sjömanslagen resp. 15 § 1.f) norska sjömanslagen). Den finska sjömanslagen innehåller däremot inte några sådana bestämmelser.

### **8.8.3 Luganokonventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område**

Luganokonventionen är parallell till 1968 års Brysselkonvention om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område.

Brysselkonventionen är öppen endast för EG:s medlemsstater. Den innehåller såväl regler om erkännande och verkställighet av utländska domar som regler om domstolars behörighet, dvs. bestämmelser som anger när domstol i en konventionsstat är behörig att pröva ett mål som har internationell anknytning.

Luganokonventionen överensstämmer i sina väsentligaste delar helt med Brysselkonventionen. Vissa särbestämmelser finns dock, bl.a. med hänsyn till att avgörande av EG:s institutioner inte binder stater utanför EG. I konventionen regleras såväl domstolarnas behörighet som frågan om ömsesidigt erkännande och verkställighet av domar. Huvudregeln i konventionen är att domstolen, där svaren har sitt hemvist, är behörig.

Avsikten är att Luganokonventionen i första hand skall kunna tillträdas av EGs och EFTAs medlemsstater. Härigenom kan man få till stånd

en ordning som innebär att enhetliga regler kommer att tillämpas inom hela EG-EFTA-området.

Bestämmelsen i 14 § SmL är inte förenlig med Luganokonventionen. Vid ett svenskt tillträde till konventionen måste 14 § upphävas eller ändras så att den inte kommer att gälla mellan de stater som har tillträtt konventionen.

#### 8.8.4 Överväganden

Frågan om Sverige skall ratificera Luganokonventionen handläggs i justitiedepartementet. I departementspromemorian (Ds 1991:54) Sveriges tillträde till Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område föreslås att Sverige tillträder Luganokonventionen. Beträffande 14 § SmL innebär förslaget att paragrafen anpassas till Luganokonventionen på så sätt att bestämmelsen inte kommer att gälla mellan de stater som tillträtt konventionen. Någon mer genomgripande förändring behövs inte för att Sverige skall kunna tillträda konventionen.

I en promemoria från kommunikationsdepartementet den 31 augusti 1988 har sagts att övervägande skäl talar för att bestämmelsen helt upphävs. Inom justitiedepartementet anser man sig dock inte ha anledning att föreslå mer ingripande ändringar än som är nödvändiga för att Sverige skall kunna ratificera Luganokonventionen.

Såsom framhållits i kommunikationsdepartementets promemoria är det inte tillfredsställande att en arbetsgivare som vill få till stånd en verkställbar dom mot en anställd som är bosatt utomlands förhindras därtill av bestämmelsen i 14 §.

14 § får i första hand betraktas som en skyddsregel för arbetsgivaren. Om det är fråga om en utländsk arbetsgivare finns det knappast någon anledning att hindra sjömannen från att väcka talan mot arbetsgivaren vid dennes hemvistforum. Är det däremot fråga om en svensk arbetsgivare blir situationen en annan.

Det är i och för sig inte troligt att en sjöman skulle välja att väcka talan vid en utländsk domstol mot en svensk arbetsgivare. Det är ju osäkert om domen kan verkställas mot arbetsgivaren, eftersom detta förutsätter att han har tillgångar i det främmande landet eller att domen erkänns i Sverige. Skulle en sjöman trots allt välja att med stöd

av ett främmande lands rättsordning väcka talan mot sin svenska arbetsgivare i utlandet har skyddsregeln i 14 § viss betydelse. Arbetsgivaren kan t.ex. riskera att bli utsatt för en kvarstadsåtgärd i det främmande landet eller att fartyget försäljs exekutivt (jfr 244 § sjölagen och 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek; prop. 1973:42). Vill man i möjligaste mån förhindra detta bör man undvika att göra större ändringar i 14 § än som är nödvändigt med hänsyn till Luganokonventionen. Betydelsen av 14 § beror emellertid på i vilken utsträckning den utländska domstolen väljer att respektera denna bestämmelse.

Vid förbudsregelns tillkomst i 1952 års sjömanslag var det endast en remissinstans som berörde denna fråga, nämligen generalkonsulatet i New York. Generalkonsulatet anförde följande (prop. 1952:170 s. 139 f.):

Vad denna stad beträffar har inblandning från amerikanska myndigheter sällan förekommit i fråga om tjänsteförhållandena på svenska fartyg. Ännu har generalkonsulatet veterligt utslag i tvist mellan befälhavare och besättning icke meddelats av amerikansk domstol. Risken för att i framtiden tvist kommer att dras inför sådan domstol är dock stor. Advokater med tvivelaktiga metoder hotar ideligen redarna och deras agenter med stämningar till domstol. Hittills har dock domstolarna i New York vägrat att uppta tvister såvitt angår svenska fartyg. Enligt vad generalkonsulatet erfarit har emellertid flera norska redare blivit av amerikansk domstol ålagda att utbetala avsevärda summor till sjömän.

Vid översynen av 1952 års sjömanslag inför tillkomsten av 1973 års sjömanslag ansågs utan närmare motivering att förbudet borde finnas kvar.

Sannolikheten för att en tvist dras inför utländsk domstol i någon av de situationer där svaranden är en i utlandet bosatt sjöman eller en utländsk arbetsgivare förefaller vara större än att en sjöman stämmer sin svenska arbetsgivare inför en utländsk domstol och till följd därav orsakar denne ekonomisk skada.

På grund av Sveriges planerade tillträde till Luganokonventionen kommer förbudets tillämpningsområde att minska väsentligt. Förbudet tycks ha haft ringa praktisk betydelse. I den mån det haft betydelse förefaller det snarare ha utgjort ett mindre motiverat hinder mot att få en verkställbar dom, än ett befogat skydd för de inblandade parterna.

Jag ansluter mig därför till kommunikationsdepartementets uppfattning att övervägande skäl talar för att bestämmelsen helt upphävs. Som en följd därav föreslår jag att även bestämmelsen i 18 § 6 SmL, om att befälhavaren kan skilja en sjöman från hans befattning om han bryter mot förbudet i 14 §, upphävs.

## 9 EG-aspekter

Enligt regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare (dir. 1988:43) skall dessa beakta EG-aspekter i sin utredningsverksamhet. De som har till uppgift att lämna förslag som berör den fria rörligheten för varor, tjänster, människor och kapital eller på annat sätt berör det västeuropeiska integrationsarbetet, bör undersöka hur de lämnade förslagen överensstämmer med eventuella EG-regler samt hur en anpassning skall ske till sådana regler.

I frågan om det råder någon gemensam ordning inom EG när det gäller sjömanslagstiftningen har jag bl.a. samrått med danska industriministeriet och med EG-delegationen i Stockholm. Danska industriministeriet, som handlägger sjömanslagsfrågor i det danska regeringskansliet, har - mot bakgrund av att Danmark är EG-medlem - uppgett att det för närvarande inte råder några gemensamma bestämmelser på sjömanslagstiftningens område inom EG. Sjöfartssociala frågor har hittills inte uppmärksammats särskilt inom EG. År 1989 antogs EGs sociala stadga, "Den Europeiska gemenskapens stadga om grundläggande sociala rättigheter för arbetstagare". Den är att betrakta som ett politiskt instrument med "moraliska förpliktelser" för medlemsländerna att se till att de grundläggande sociala rättigheter som stadgan behandlar garanteras i resepektive land (jfr "Sverige och den västeuropeiska integrationen, Konsekvenser av ett svenskt EG-medlemskap", Maj 1991, Utrikesdepartementets Handelsavdelning, s. 292). Arbetet med EGs sociala program kan eventuellt i framtiden leda till regler som berör sjömännen. Det finns t.ex. planer på att generellt förbjuda nattarbete. Enligt dansk uppfattning är ett sådant förbud dock orealistiskt inom sjöfarten. Det föreligger inte några slutliga förslag i dessa frågor och enligt dansk uppfattning kan det inte heller förväntas under de närmaste åren.

Några gemensamma sjömansrättsliga EG-regler har inte heller framkommit vid kontakterna med EG-delegationen i Stockholm.

I ett par avseenden har utredningen dock kommit i beröring med EGs regelverk, nämligen dels i frågan om sjömännens socialförsäkringsförmåner, dels beträffande förbudet mot att dra en tvist om en sjömans anställningsförhållande inför en utländsk myndighet.

Jag har tidigare i avsnitt 5.5.2 närmare redogjort för frågan om sjömännens socialförsäkringsförmåner. Som framgår av den redogörelsen är frågan om en anpassning av det svenska socialförsäkringssystemet till EGs samordningssystem för social trygghet föremål för vidare övervägande av en särskild utredningsman under socialdepartementet. För sjömanslagstiftningen har frågan om socialförsäkringsförmåner emellertid i första hand aktualiserats på grund av kravet i artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 om lika behandling av sjömän oberoende av nationalitet. För min del är det således fråga om att snarare beakta ILO-aspekter än EG-aspekter.

När det gäller förbudet i 14 § SmL mot att dra en tvist om en sjömans anställningsförhållande inför en utländsk myndighet har jag redovisat mina synpunkter i avsnitt 8.8. Förbudet har aktualiserats i samband med frågan om Sverige skall ratificera Luganokonventionen den 16 september 1988 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område. I departementspromemorian (Ds 1991:54) Sveriges tillträde till Luganokonventionen om domstols behörighet och om verkställighet av domar på privaträttens område föreslås att 14 § SmL ändras med hänsyn till Luganokonventionens krav. Frågan om att, som jag föreslagit, upphäva 14 § SmL påverkas inte av Luganokonventionen.

Såvitt jag har kunnat finna råder det inte någon gemensam ordning inom EG i fråga om sjömanslagstiftningen.



## 10 Specialmotivering

### 10.1 Förslag till sjömanslag (0000:000)

#### 1 kap. Inledande bestämmelser

Jag har övervägt att kalla lagen fartygsarbetslagen som en parallell till fartygssäkerhetslagen. Den har dock bestämmelser också om annat än fartygsarbete. Eventuellt skulle den kunna heta lagen om ombordanställda; begreppet sjöman passar egentligen inte för intendenturpersonal etc. Fartygssäkerhetslagen talar om ombordanställd, inte om sjöman. Att helt utmönstra sjömansbegreppet, vilket man antagligen måste göra om man skall införa begreppet ombordanställda, skulle dock framstå som ett onödigt brott mot traditionen.

#### *Lagens tillämpningsområde*

##### 1 §

Paragrafens första stycke motsvarar 1 § första stycket SmL.

Nuvarande bestämmelser om tillämpningsområdet dubblar i viss mån vad som sägs i definitionerna. Genom den föreslagna lydelsen undviks detta. Definitionerna finns i 5 §. Det kan vara en fördel att i den inledande paragrafen nämna begreppet sjöman. Uttrycket "anställd för att tjänstgöra ombord" täcker både rederi- och fartygsanställda samt intendenturpersonal etc. Att en sjöman skall ha befattning ombord följer av sjömansdefinitionen i 5 §.

Enligt 1 § första stycket ML gäller den lagen även i fråga om bareboat chartrade utländska fartyg. I förarbetena (prop. 1983/84:1 s. 70) har som skäl angetts endast att det är önskvärt att kunna tillämpa svenska mönstringsbestämmelser också i fråga om dem som tjänstgör på ett inhyrt fartyg. I den mån det fortfarande skulle anses behövt att ha denna möjlighet att låta mönstringsreglerna - som i detta förslag tagits in i 3 kap. - gälla även sådana fartyg kan regeringen förordna härom enligt 4 § i detta kapitel. Någon särskild bestämmelse rörande dessa utländska fartyg behövs därför inte.

Andra stycket motsvarar i sak 1 § andra och tredje styckena SmL samt de bestämmelser i mönstringslagen som för närvarande gäller de som jämföras med en sjöman enligt 3 § första stycket andra meningen ML.

Genom definitionen av fartygsarbete i 5 § kan sådant arbete i förslagets mening utföras även av någon som inte är anställd. Andra stycket omfattar följaktligen, förutom anställda, t.ex. en seglande delägare i fartyget eller annan som närmast får anses som arbetsgivare. Samtliga de bestämmelser som anges i andra stycket har inte relevans för alla de kategorier som avses där. Bestämmelserna blir aktuella endast i tillämpliga delar. En seglande delägare omfattas i dag inte alls av sjömanslagens bestämmelser. Förslaget innebär därför i vissa delar en utvidgning i förhållande till gällande rätt. Det får dock anses uppenbart att t.ex. bestämmelserna i 4 kap. 6 - 9 §§ samt 6 kap. 13 § första stycket och 20 § bör gälla också för seglande delägare. Av 4 kap. 1 § och de bestämmelser i 8 kap. som angetts i andra stycket framgår av ordalydelsen att de kan gälla även för seglande delägare. Vissa andra bestämmelser vars motsvarigheter nämns i 1 § andra stycket SmL - 8 kap. 10 § och 9 kap. 2 - 3 §§ - har jag inte angett i förslaget eftersom de enligt sitt innehåll ändå gäller för såväl sjömän som de kategorier som omfattas av andra stycket.

## 2 §

Paragrafen motsvarar 2 § SmL.

Såsom framhållits i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.5) bör sjömanslagen också fortsättningsvis vara tillämplig på de offentliganställda sjömännen. Dessutom bör de flesta undantagsbestämmelserna rörande de offentliganställda avskaffas. Ett undantag bör dock finnas kvar. Det gäller sjömännens rätt till stridsåtgärder enligt 48 § SmL, som i detta förslag motsvaras av 4 kap. 4 §. Detta undantag är motiverat för offentliga arbetstagare vars tjänst innefattar myndighetsutövning. Deras konflikträtt regleras i 3 kap. LOA. Beträffande övriga offentligt anställda sjömän bör undantaget dock avskaffas.

**3 §**

Paragrafen motsvarar 59 § SmL, 4 § ML och 2 § fjärde och femte styckena SaL.

Någon ändring i sak i dessa bestämmelser bör inte övervägas i detta sammanhang.

**4 §**

Paragrafen motsvarar 60 § SmL.

Genom bestämmelsen kan lagen helt eller delvis göras tillämplig t.ex. på den som utför fartygsarbete på ett utländskt fartyg som bare-boat chartras av en svensk redare. Särskilt viktiga arbetarskyddsbestämmelser, t.ex. reglerna om minimiålder kan också göras tillämpliga på utländska fartyg.

*Definitioner***5 §**

Paragrafen motsvarar 3 § SmL.

En sjöman definieras på samma sätt som en ombordanställd i fartygssäkerhetslagen men med tillägg beträffande befattning. Det behövs då inte någon särskild definition av befattning på fartyg.

Fartygsarbetsdefinitionen är hämtad från 1 kap. 3 § andra stycket FsL. Fartygsarbete enligt nya sjömanslagen kommer därmed att liksom enligt fartygssäkerhetslagen avse även arbete som utförs av någon som inte är att anse som anställd, t.ex. en seglande delägare i fartyget eller annan som närmast får anses som arbetsgivare (jfr prop. 1987/88:3 s. 56).

Den föreslagna definitionen av väntetid innebär ingen ändring i sak. En inskränkning i tillämpningen följer dock av bestämmelserna om sjukvård och dödsfall i 6 kap. 14 § tredje stycket och 29 § andra stycket.

## 2 kap. Anställning

### 1 §

Paragrafen motsvarar 4 § SmL.

Genom den föreslagna lydelsen förtydligas kravet på att sjömannens anställningsavtal skall vara skriftligt. Det innebär dock inte att ett muntligt avtal är ogiltigt.

### 2 §

Paragrafen motsvarar 5 och 6 §§ SmL.

Dessa paragrafer kan lämpligen slås ihop. Det kan ifrågasättas om det numera behövs bestämmelser om bestämd tid. Sådana anställningsavtal förekommer dock fortfarande. Bestämmelsen bör därför kvarstå. För fullständighetens skull bör man följaktligen också ta med vad som sägs om bestämd resa, även om det följer av sig själv. Punkt 2 om bestämd tid innehåller i sak detsamma som 5 § SmL. En utländsk sjöman bör dock få frånträda i sitt hemland, även om anlöpet sker för bunkring etc. Det föreslås därför att denna typ av avtal alltid får frånträdas när fartyget kommer till en hamn i ett land där sjömannen har sitt hemvist.

Andra stycket innebär att 6 § första och andra styckena SmL sammanförs till ett stycke.

Uttalandet i förarbetena till den nuvarande sjömanslagen (prop. 1973:40 s. 148) att arbetsgivaren har möjlighet att säga upp sjömannen oavsett var fartyget befinner sig, om han bekostar sjömannens resa till en uppsägningshamn har giltighet även i fortsättningen.

### 3 §

Paragrafen motsvarar 7 § SmL.

Andra stycket föreslås ändrat så att det klart framgår att upprepade samtycken kan ske.

**4 §**

Paragrafen motsvarar 8 § första stycket SmL.

Frågan om s.k. välfärdspermission har behandlats i avsnitt 8.3. Bestämmelser härom har tagits in i 3 kap. 7 §.

Det nuvarande villkoret att en kvalificerad ersättare skall kunna ordnas utan ökad utgift för arbetsgivaren bör gälla även i fortsättningen, men bestämmelsen därom flyttas till ett nytt andra stycke. I det föreslagna nya tredje stycket sägs dock att kostnadsvillkoret skall jämkas om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och övriga förhållanden. Förslaget innebär att det i lagen införs en jämningsmöjlighet även när en sjöman blir fri från sin anställning för att tillträda en högre befattning på ett fartyg än den han innehar eller en annan anställning vars antagande är av väsentlig betydelse för honom. Bakgrunden till denna ändring är att enligt uppgift från sjöarbetsmarknadens parter har den nuvarande 8 § SmL i praktiken redan tolkats så att jämkning är möjlig också i sådana fall. Det kan t.ex. vara fråga om att en sjöman har blivit uppsagd från sin anställning och därför måste söka sig en ny anställning. Det får i den situationen anses uppenbart att det är av väsentlig betydelse för sjömannen att anta den nya anställningen. Samtidigt förefaller det rimligt att av skälighetshänsyn jämka sjömannens kostnadsansvar för att skaffa en ersättare. Beror uppsägningen på förhållanden som hänför sig till sjömannen personligen kan å andra sidan jämkning framstå som mindre skälig.

**5 §**

Paragrafen motsvarar 10 § och dess hänvisning till 9 § tredje stycket SmL.

De föreslagna ändringarna är språkliga.

**6 §**

Paragrafen motsvarar 12 § SmL.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 5 kap. 12 § FsL.

Bestämmelsen innehåller i första hand arbetsrättsliga regler om vem som skall anställa viss minimibesättning. Bestämmelsen har närmare samband med de fartygsarbetsfrågor som regleras i förslaget till ny sjömanslag än de fartygssäkerhets- och arbetsmiljöfrågor som regleras i fartygssäkerhetslagen. Jag föreslår därför att bestämmelsen flyttas till detta kapitel.

**3 kap. Befattning på fartyg***Allmänna bestämmelser***1 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 1 § första stycket och 3 § andra stycket ML. Andra stycket motsvarar 2 § första stycket ML. De bemyndiganden som ges i 1 och 2 §§ ML har tagits in som 17 § resp. 18 § i detta kapitel.

Förslaget i första stycket innebär att tillämpningsbestämmelsen i 1 § första stycket ML sammanförs med definitionen av handelsfartyg i 3 § andra stycket ML. Det innebär följaktligen ingen ändring i sak. Utom i titeln förekommer begreppet mönstring inte i mönstringslagen. Någon anledning att nu föra in det finns inte. Om det i andra författningar görs hänvisning till på- eller avmönstring, kan dessa hänvisningar ändras till tillträde resp. frånträde av befattning ombord. Angående diskussionen om mönstringsbegreppet se prop. 1983/84:1 s. 15, 70, 80 och 85.

Mönstringsreglerna sågs över i samband med mönstringslagens (1983:929) tillkomst. För närvarande finns inga skäl att i sak ändra eller utvidga dem.

*Befattningens tillträdande***2 §**

Paragrafen motsvarar 5, 7 och 8 §§ ML.

Förslaget innebär ingen saklig ändring.

**3 §**

Paragrafen motsvarar 6 § första meningen ML. (Andra meningen kommer i 3 kap. 19 § under Bemyndiganden.)

Fartområdena inre fart, stor kustfart och nordsjöfart är numera inte definierade i lag utan i 1 kap. 7 § FsFo. Det är därför lämpligare att i förevarande paragraf i stället använda begreppen lokalfart och närfart som definieras i 5 kap. 6 och 9 §§. "Närfart" har samma omfattning som "nordsjöfart". Det är således inte fråga om någon utvidgning av undantaget från kravet på sjöfartsbok.

*Befattningens frånträdande***4 §**

Paragrafen motsvarar 16 § SmL.

Nuvarande hänvisning till 22 och 23 §§ SmL ersätts med hänvisning till motsvarande paragrafer i kapitlet om Fartygsnämnd, nämligen 7 kap. 4 - 6 §§.

**5 §**

Paragrafen motsvarar 17 § SmL.

De föreslagna ändringarna är språkliga. För att understryka att befälhavaren (jfr 4 §) också är sjöman föreslås att uttrycket "annan sjöman" används i denna paragraf.

## 6 §

Paragrafen motsvarar 18 § SmL.

Paragrafen föreslås få en ändrad och förkortad lydelse. Skiljande av en sjöman från hans befattning på ett fartyg skall kunna göras endast under förutsättning att sjömannen äventyrar sjösäkerheten. Så kan förväntas vara fallet i flera av de situationer som anges i 18 § första stycket SmL utom beträffande punkt 6. De bör därför fortfarande kunna tjäna som vägledning vid bedömningen om det föreligger skäl att skilja en sjöman från hans befattning. Följande bör dock beaktas.

Av hänsyn till sjösäkerheten är det motiverat att befälhavaren - efter hörande av fartygsnämnden - har befogenhet att skilja en sjöman från hans befattning om sjömannen saknar nödvändiga kunskaper och erfarenheter för att sköta de sysslor som är förenade med befattningen. Förutsättningen bör vara att sjömannen brister i lämplighet på sådant sätt att de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet äventyras.

Vid skiljande från befattning på grund av för sen ankomst bör det förutsättas dels att fartyget skall avgå, dels att annan måste antas i den uteblivnes ställe. Det kan visserligen inte uteslutas att en ny man av säkerhetsskäl måste sättas i den frånvarandes ställe även om fartyget inte avgår. Den olägenhet som därigenom uppkommer skiljer sig dock inte från vad som gäller på arbetsmarknaden i övrigt och där finns ingen motsvarande avstängningsmöjlighet. I 34 § LAS sägs i andra stycket att om tvist uppkommer om en uppsägnings giltighet, upphör ej anställningen till följd av uppsägningen förrän tvisten har slutligt avgjorts. Arbetstagaren får inte heller avstängas från arbete på grund av de omständigheter som har föranlett uppsägningen annat än om det finns särskilda skäl. LAS tar i och för sig inte ställning till frågan i vad mån en avstängning annars får ske, t.ex. i samband med ett disciplinärt förfarande. Praxis är dock restriktiv. (I den mån sjömanslagen inte innehåller avvikande bestämmelser gäller LAS även sjömän.) Särregleringen för sjömän bör följaktligen begränsas till de fall då fartyget avgår och det av säkerhetsskäl varit nödvändigt att anta en annan sjöman.

Om en sjöman i tjänsten uppträder berusad av alkohol eller annat kan det ofta innebära att sjösäkerheten sätts i fara även om det är ett enstaka berusningstillfälle.



Eftersom det är säkerhetskänslighet som motiverar möjligheten att avstänga en sjöman från arbete är det inte befogat att särbehandla brottet stöld. En stöld innebär typiskt sett inte någon större säkerhetsrisk än andra brott. På arbetsmarknaden i övrigt åtnjuter stöldbrottet inte någon motsvarande särställning.

När en sjöman ombord döljer gods som är tullpliktigt eller förbjudet till utförsel på avgångsorten eller införsel på bestämmelseorten kan det innebära att sjösäkerheten äventyras. Om så inte är fallet utgör förfarandet i sig dock inte grund för att skilja sjömannen från hans befattning. Detta skall naturligtvis inte tolkas som att det är tillåtet att dölja sådant gods så snart sjösäkerheten inte äventyras. I 4 kap. 6 § (som motsvarar 51 § första - andra styckena SmL) finns ett förbud för sjömannen att ta med något ombord som kan medföra fara för de ombordvarande, fartyget eller lasten eller för ordningen ombord (jfr specialmotiven till den paragrafen). Bestämmelsen är straffsanktionerad i 8 kap. 3 § 3.

Jag har i den allmänna motiveringen (avsnitt 8.8.4) föreslagit att möjligheten enligt 18 § 6 SmL att skilja en sjöman från hans befattning upphör.

## 7 §

Paragrafen motsvarar delvis 8 § andra stycket SmL.

I första stycket anges uttryckligt vilka personer som är att hänföra till den aktuella trängre familjekretsen. Med hänsyn till att lagstiftningen numera i väsentliga avseenden jämställer samboförhållanden med äktenskap, bör såväl make som sambo hänföras till denna krets. Det är härvid att märka att som sambor räknas även homosexuella sambor; jämför lagen (1987:813) om homosexuella sambor, som samtidigt föreslås ändrad. Dessutom bör föräldrar och barn räknas till den trängre familjekretsen.

I fråga om anhöriga utanför den uppräknade kretsen kan det nya andra stycket komma att tillämpas eftersom ledighet vid en sådan persons sjukdom eller död kan utgöra en välfärdsfråga för sjömannen. Med välfärdsfråga bör liksom för närvarande avses närmast fall där det är fråga om andra än ekonomiska omständigheter som skall beaktas (jfr prop. 1973:40 s. 149).

I tredje stycket föreslås att villkoret (jfr 2 kap. 4 § andra stycket), att en kvalificerad ersättare skall kunna ordnas utan ökad utgift för arbetsgivaren, skall gälla om en sjöman med stöd av det nya andra stycket frånträder sin befattning på grund av en välfärdsfråga. I det föreslagna nya fjärde stycket sägs dock att villkoret skall jämkas om det är skäligt med hänsyn till den tid sjömannen varit anställd hos arbetsgivaren och övriga förhållanden.

Den väsentliga nyheten i paragrafen är att sjömannen i de situationer som anges i första och andra styckena har rätt att frånträda sin befattning på fartyget utan att anställningen upphör.

För tillämpning av första stycket krävs inte att sjömannen ersätter arbetsgivaren dennes kostnader för att skaffa en ersättare. Redan nu förutsätts inte att det är den frånträdande som skaffar efterträdaren. Härvidlag föreslås ingen ändring. Arbetsgivaren kan i regel antas ha större förutsättningar att skaffa ersättare (jfr prop. 1973:40 s. 149).

Rätten att frånträda befattningen på grund av en nära anhörigs allvarliga sjukdom eller bortgång innebär inte någon rätt till obegränsad eller ens långvarig ledighet. Ledighetens längd får bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

## 8 §

Paragrafen motsvarar 19 § SmL.

De föreslagna ändringarna är språkliga.

Frågan om befälhavarens skyldighet att underrätta svenska utlandsmyndigheter har berörts i den allmänna motiveringen, avsnitt 7.2.

## 9 §

Paragrafen motsvarar 9 § SmL.

Skälen för de föreslagna ändringarna har redovisats i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.6.1 och 2. Dessutom kan följande anföras.

Till skillnad från 11 § innehåller 9 § SmL för närvarande en ganska omständlig uppräknning av vilka sjömän som får utnyttja rätten att bli fri från anställningen. Enligt 1 kap. 5 § avses i detta förslag med "sjöman" den som är anställd för fartygsarbete och under tjänst-

göringen ombord har en befattning med huvudsaklig uppgift att utföra fartygsarbete annat än som enbart tillfälliga göromål. I likhet med övriga nordiska länder bör lagtexten förenklas så att rätten avser en sjömans rätt att lämna sin befattning. Därav följer att en sjöman inte mot sin vilja kan tilldelas befattning på ett fartyg som är utsatt för krigsfara.

Liksom enligt gällande lag bör det åligga sjömannen att reagera utan dröjsmål efter det att han fått kunskap om förhållandet. Med termen arbetsgivare avses att sjömannen i första hand skall underrätta dennes ställföreträdare på fartyget, dvs. befälhavaren, men situationer kan tänkas förekomma då det ligger närmare till hands att direkt underrätta rederiet.

Möjligheten till omplacering följer i och för sig av de allmänt förekommande rederianställningarna, men för tydlighetens skull är det lämpligt att denna möjlighet uttyckligt anges. Det innebär ju för både arbetsgivaren och sjömannen såväl en rättighet som en skyldighet. Formuleringen av slutet på fjärde stycket har valts för att möjliggöra omplacering till såväl ett fartyg som ägs av rederiet som till ett fartyg som rederiet har under s.k. management.

Beträffande frågan om fara för krigshandlingar föreligger bör hänsyn tas till de bedömningar som görs av utrikesdepartementet samt till om försäkringsbolagen höjt sina premier och om certepartier sagts upp. Även det förhållandet att arbetsmarknadens parter ingått avtal om krigsrisktillägg kan få betydelse. Någon på förhand fastlagd definition kan knappast vara till fördel för någon av berörda parter. Att även inbördeskrig, revolutioner och andra upprorsrörelser innefattas i begreppet krigförande bör dock anses klart.

Fara för krigsskada bör i vart fall anses föreligga om fartyget skall trafikera minerade farvatten eller områden där sjöslag kan tänkas äga rum. Detsamma bör gälla om det kan bli fråga om beskjutning från land eller luften.

## 10 §

Paragrafen motsvarar 11 § SmL.

Skälen för de föreslagna ändringarna har redovisats i den allmänna motiveringen, avsnitt 3.6.3.

*Skyldigheter för redaren och befälhavaren***11 §**

Paragrafen motsvarar 9 § ML.

Mönstringsåtgärderna finns nu reglerade i 9 - 11 §§ ML. Att redare och befälhavare har ansvar för att kraven för tillträde till en befattning är uppfyllda följer redan av 1 § i detta kapitel. Det är därför inte nödvändigt med en motsvarighet till 9 § ML. Bestämmelsen är emellertid grundläggande för det nuvarande "mönstringssystemet". Redarens och befälhavarens skyldighet att förvissa sig om att sjömannen uppfyller kraven för en befattnings tillträdande ansågs vara en förutsättning för att avskaffa de statliga mönstringsförrättarna i samband med införandet av mönstringslagen (1983:929); jfr prop. 1981/82:74 s. 9 och 1983/84:1 s. 15 samt mönstringsutredningens principbetänkande (Ds K 1980:13) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän s. 46 ff.

**12 §**

Paragrafen motsvarar 15 § första stycket SmL.

Bestämmelserna i 15 § andra - fjärde styckena om att det skall anges i tjänstgöringsbeskedet när en sjöman lämnar befattningen ombord och att tjänstgöringsbeskedet skall upprättas enligt visst formulär behöver inte tas med i lagen. De bör i stället placeras i den förordning som behövs som komplement till den nya sjömanslagen.

**13 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 10 § ML och andra stycket motsvarar 11 § ML.

Rapporteringskyldigheten bör finnas kvar men behöver inte göras så detaljerad i lagen. Skyldigheten åläggs i 10 § ML endast redaren. Av motiven till mönstringslagen (prop. 1983/84:1 s. 73) framgår dock att redaren kan delegera rapporteringskyldigheten till befälhavaren. Därmed befrias inte redaren utan vidare från sitt ansvar. Det framhålls att vid försummelse kan allt efter omständigheterna påföljd ådömas såväl redaren som befälhavaren.

Beträffande t.ex. intendenturpersonal som inte är anställd hos redaren förefaller det emellertid lämpligt att rapporteringsskyldigheten uttryckligen åläggs befälhavaren. Dessutom bör redaren även fortsättningsvis kunna delegera sin skyldighet till befälhavaren.

#### 14 §

Paragrafen motsvarar 12 § första stycket ML.

#### 15 §

Paragrafen motsvarar helt 13 § ML.

#### 16 §

Paragrafen motsvarar 14 § ML.

### *Bemyndiganden*

#### 17 §

Paragrafen motsvarar 1 § andra stycket ML.

Regeringen bör också i fortsättningen kunna besluta att de nuvarande bestämmelserna i mönstringslagen skall tillämpas på andra fartyg än svenska handelsfartyg.

#### 18 §

Paragrafen motsvarar 2 § andra stycket ML.

Dispens på grund av fartygets särskilda verksamhet kan ges exempelvis vid s.k. off-shoreverksamhet. Dispensen kan begränsas till viss del av personalen. Dispens för ett inhyrt utländskt fartyg kan ges med stöd av 1 kap. 4 §. De fall som kan bli aktuella är sådana där tillämpning av nya sjömanslagen skulle komma i konflikt med utländsk lagstiftning och den utländska lagstiftningen därvid gör det omöjligt att tillämpa svenska bestämmelser (jfr prop. 1983/84:1 s. 70 och mönstringsutredningens slutbetänkande [Ds K 1981:10] Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän s. 107 f.)

**19 §**

Paragrafen motsvarar 6 § andra meningen ML.

**20 §**

Paragrafen motsvarar 10 § ML.

**21 §**

Paragrafen motsvarar 12 § andra stycket ML.

**4 kap. Fartygsarbete***Minimiålder för fartygsarbete***1 §**

Paragrafen motsvarar 45 § SmL och 6 kap. 10 a § FsL.

Paragrafen innehåller föreskrifter om minimiålder för fartygsarbete. I den allmänna motiveringen (avsnitt 4) har redogjorts för det nuvarande rättsläget och de överväganden som ligger till grund för ändringsförslaget.

Texten i första stycket har utformats så att den innehållsmässigt skall motsvara förbudet mot arbete för minderåriga arbetstagare i nuvarande 45 § första stycket SmL och förbudet mot arbete för andra minderåriga än arbetstagare i 6 kap. 10 a § första stycket FsL.

Genom en undantagsregel i andra stycket tillåts lätt fartygsarbete i begränsad utsträckning för minderåriga som är över 13 år och inte är arbetstagare. Texten har utformats så att den innehållsmässigt skall motsvara nuvarande 6 kap. 10 a § andra stycket FsL, vilken i sin tur är utformad så att den motsvarar 5 kap. 2 § arbetsmiljölagen.

Minimiåldern för fartygsarbete är 16 år både för anställda och icke anställda. När det gäller arbete som utförs av minderåriga, utan att det föreligger ett anställningsförhållande, förutsätts att det rör sig om yrkesmässig verksamhet. Sjöfart med fritidsbåtar omfattas alltså inte av bestämmelsen. Det är inte lämpligt att i sjömanslagen reglera i vilken omfattning barn och ungdomar skall få ta del i sjöfart som

fritidssysselsättning. I likhet med vad som gäller i fråga om andra sport- och fritidsaktiviteter åligger det i första hand vårdnadshavarna att inom ramen för deras tillsynsplikt se till att inga missförhållanden förekommer i samband med att ungdomar under 16 år sysselsätts ombord på fritidsbåtar utan att vara anställda. Om en fritidsbåt emellertid används yrkesmässigt får minderåriga i åldersgruppen 13 - 16 år endast göra lätt arbete. Är det fråga om en anställd i den åldersgruppen får han över huvud taget inte anlitas till fartygsarbete, oavsett om det är ombord på en fritidsbåt eller ej.

I överensstämmelse med vad som gäller enligt 6 kap. 10 a § FsL föreslås inte någon möjlighet till undantag beträffande minderåriga som inte fyllt 13 år.

### *Utförande av fartygsarbete*

#### 2 §

Paragrafen ersätter 46 § SmL.

Arbetsmiljöfrågor på fartyg regleras i fartygssäkerhetslagen. Det finns därför numera inget behov av särskild reglering i denna arbetsmiljöfråga i sjömanslagen. Frågor om arbetsmiljön och säkerheten på fartyg bör vara koncentrerade till fartygssäkerhetslagen.

#### 3 §

Paragrafen motsvarar 47 § SmL.

Paragrafens första stycke föreslås ändrat så att det tydligare framgår att den lagstadgade lydnadsplikten för sjömän motiveras av sjösäkerhetshänsyn. Lydnadsplikten i ett anställningsförhållande torde i övrigt vara en inom arbetsrätten vedertagen princip, som inte kräver något uttryckligt lagstadgande. En sjömans lydnadsplikt omfattar således dels vad som framgår av hans anställningsavtal, dels sådant arbete som enligt en förmans order eller givna föreskrifter är nödvändigt med hänsyn till de ombordvarandes, fartygets eller lastens säkerhet. Med ombordvarande avses också personer som visserligen för tillfället inte är ombord, men uppehåller sig i fartygets omedelbara närhet. Förslaget avser inte att inskränka skyldigheten att assistera människor eller fartyg i sjönöd, jfr 62 § andra stycket, 222, 223, 327 och 332 §§ sjölagen (1891:35 s. 1). I övrigt har 1964 års sjö-

manslagskommittés synpunkter fortfarande relevans (jfr SOU 1971:6 s. 149).

Andra stycket föreslås ändrat så att ordalydelsen anpassas i enlighet med vad som föreslås i såväl första stycket som i 3 kap. 6 §.

#### 4 §

Paragrafen motsvarar 48 § SmL.

I första stycket föreslås att stridsåtgärder blir tillåtna så snart fartyget ligger i hamn. Den nuvarande skillanden mellan svensk och utländsk hamn skulle därmed avskaffas. Begränsningen i rätten att vägra utföra arbete motiveras av hänsyn till sjösäkerheten. Det råder dock inte någon sjösäkerhetsmässig skillnad mellan en utländsk hamn som anlöps för t.ex. bunkring eller en mindre reparation och en utländsk lossnings-, lastnings- eller uppläggningshamn (jfr avsnitt 8.7).

Genom tillägget i andra stycket beträffande en sjöman som har befattning på ett fartyg som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten blir reglerna om arbetskonflikt tillämpliga också på sådana fartyg (jfr avsnitt 8.7). Den närmare innebörden av skyddsarbete bör även i fortsättningen regleras av sjöarbetsmarknadens parter genom kollektivavtal.

#### *Ordningsföreskrifter och tvångsmedel*

#### 5 §

Paragrafen motsvarar 49 § SmL.

Beträffande innebörden av säkerhetshänsynen hänvisas till vad som anförts ovan under 3 §.

50 § SmL saknar motsvarighet i nya sjömanslagen. Liknande situationer kan uppkomma även på andra arbetsplatser än fartyg. Jag anser inte att det i en modern sjömanslagstiftning finns behov av särreglering i denna fråga.



**6 §**

Paragrafen motsvarar 51 § första och andra styckena SmL.

Liksom motsvarande bestämmelse i 1973 års sjömanslag innehåller paragrafen ett förbud för sjömannen att ta med något ombord som kan medföra fara för de ombordvarande, fartyget eller lasten eller för ordningen ombord. Även i nya sjömanslagen åsyftas härmed bl.a. farligt gods, såsom sprängämnen, vapen eller ammunition. Dessutom avses narkotika och annat gods (t.ex. pornografi), som även om de inte kommer till farlig användning ombord kan orsaka ingripande från hamn- och tullmyndigheter. Även vissa djur får anses så olämpliga ombord att de faller under bestämmelsen.

Skadeståndsansvaret - som för närvarande regleras i 51 § andra stycket SmL - behöver inte nämnas särskilt. Det torde följa av allmänna skadeståndsregler.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 51 § tredje stycket SmL.

Förslaget innebär ingen saklig ändring.

I den nya sjömanslagen finns ingen motsvarighet till 52 § SmL. Bestämmelserna i sjölagen om befälhavares ansvarighet för skada och i skadeståndslagen (1972:207) om arbetstagares skadeståndsansvar gäller även utan att hänvisningar till dessa bestämmelser görs i sjömanslagen.

**8 §**

Paragrafen motsvarar 53 § första stycket SmL.

Förslaget innebär endast språkliga ändringar. Motsvarande allmänna straffrättsliga regler finns i 24 kap. 2 § brottsbalken. Dessa är dock inte tillämpliga inom specialstraffrätten. Det är rimligt att möjligheten till straffrihet eller straffnedsättning finns också för överskottsvåld som sker ombord.

Motsvarighet till 53 § andra stycket SmL har tagits in i 8 kap. 7 §.

## 9 §

Paragrafen motsvarar 54 § SmL, men har utformats i överensstämmelse med vad jag föreslagit i den allmänna motiveringen (avsnitt 7.2). I stället för att som för närvarande överlämna sjömannen till en svensk utlandsmyndighet skall denne överlämnas till en utländsk myndighet som anvisats av en svensk utlandsmyndighet.

Det kan för befälhavaren inte alltid vara lätt att avgöra om ett brott är sådant att påföljden kan vara fängelse i minst ett år. Det måste räcka att han har anledning att anta att så är fallet.

Bestämmelsen i 54 § sista meningen SmL att befälhavaren är ansvarig för att den brottslige inte behandlas strängare än nödvändigt får anses vara så självklar att den inte behöver komma till uttryck i lagtexten.

## 5 kap. Arbetstid

Utredningsuppdraget har inte omfattat uppgiften att föreslå sakliga ändringar i sjöarbetstidslagen (1970:105). Utredaren är enligt direktiven (dir. 1989:60) dock oförhindrad att föreslå alla de ändringar i lagstiftningen om sjömäns tjänstgöringsförhållanden ombord som anses kunna tjäna ändamålet att modernisera och förenkla reglerna. Jag har därför fört över sjöarbetstidslagens regler till detta kapitel i den nya sjömanslagen med språkliga och redaktionella ändringar. I vissa fall har jag gått något längre för att uppnå moderniserings- och förenklingssyftet.

Bestämmelserna i 16 - 20 §§ sjöarbetstidslagen har inte tagits med i detta kapitel utan kommer i senare kapitel.

### *Allmänna bestämmelser*

## 1 §

Paragrafen motsvarar 1 § och 2 § första och andra styckena SaL.

Lagen gäller nu skeppstjänst, ett begrepp som inte finns i andra lagar på området (i 2 § arbetstidslagen [1982:673] undantas dock skeppstjänst). Sjöarbetstidsutredningen tog över begreppet från då gällande lag. När arbetstidsreglerna nu skall tas in i sjömanslagen bör skepps-

tjänst bytas mot fartygsarbete, som definieras i 1 kap. 5 §. Sjöarbetstidslagen gäller dock endast för anställda, varför det inte går att hänvisa endast till fartygsarbete, som ju kan utföras också av annan än anställd. Enligt definitionen i sjöarbetstidslagen är skeppstjänst arbete som utförs för fartygets räkning "eller på grund av förmans uppdrag". Vad som skall förstås med det är oklart. Förarbetena tar upp frågan om tillfälligt arbete men är inte särskilt vägledande. Hänvisningen till förmans uppdrag bör utgå.

För en arbetstagare med tillfällig och avgränsad arbetsuppgift ombord, t.ex. leveransservice eller maskinreparation, bör en förutsättning för sjöarbetstidsbestämmelsernas tillämpning vara att fartygsarbetet beräknas pågå under längre tid än en vecka (jfr prop. 1970:29 s. 40).

Jag har övervägt att ur lagen ta bort undantagen i 2 § SaL och låta dem bestämmas helt av regeringen eller genom kollektivavtal. En del av undantagen är dock sådana att de måste meddelas i lag (rör förhållanden mellan enskilda, jfr 8 kap. 2 § RF). Jag föreslår därför att undantagen behålls som ett andra stycke i 1 §. I fråga om maskinchef och främste styrman bör det i förtydligande syfte men utan ändring i vad som torde tillämpas sägas ut, att undantaget inte skall gälla om de, förutom att de är vaktfria, är ensamt maskinbefäl eller ensam styrman ombord. Om det finns flera maskinbefäl eller styrmän ombord skall maskinchefen eller främste styrmannen undantas från sjöarbetstidsbestämmelserna även om han är vaktfri.

Bestämmelserna i 2 § SaL om kollektivavtal har jag flyttat till 18 § under rubriken Kollektivavtal. Bemyndigandet för regeringen kommer i 20 § under rubriken Bemyndiganden.

## 2 §

Paragrafen motsvarar 3 § andra stycket SaL.

Definitionerna i 3 § SaL är i vissa delar onödiga. Sjömansdefinitionen finns i 1 kap. 5 §. Ekonomipersonal behöver knappast definieras (jag kallar det i fortsättningen intendenturpersonal, jfr 3 kap. 3 §). Passagerarfartyg finns definierat i 4 kap. 1 § FsL och behöver knappast upprepas här. I övrigt har jag tagit in definitionerna i deras sakliga sammanhang.

**3 §**

Paragrafen motsvarar 3 § tredje stycket SaL.

Hänvisningen i 3 § tredje stycket SaL till 1 kap. 8 § andra meningen FS� måste dock vara fel. Skall vara 9 §.

**4 §**

Paragrafen motsvarar 3 § fjärde stycket SaL.

**5 §**

Paragrafen motsvarar 15 § SaL. Att sjöfartsverket och i vissa fall utlandsmyndighet är tillsynsmyndighet framgår av 10 kap. 8 §.

*Ordinarie arbetstid i lokal fart***6 §**

Paragrafen motsvarar definitionerna av lokalfart och oavbruten gång i 3 § SaL.

Det förefaller mest logiskt att behandla lokalfart före närfart och oceanfart.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 8 § SaL och definitionerna av dygn och vecka i 3 § SaL. Det skulle kunna ifrågasättas om dessa definitioner är nödvändiga. Arbetsmarknadens parter är dock ense om att de har ett praktiskt värde för att undvika tolkningsproblem. De bör därför finnas kvar.

**8 §**

Paragrafen motsvarar 9 § SaL.

*Ordinarie arbetstid i närfart och oceanfart***9 §**

Paragrafen motsvarar definitionerna av närfart och oceanfart i 3 § SaL.

**10 §**

Paragrafen motsvarar 4 § SaL och definitionen av dagman i 3 § SaL.

Närfart nämns dock före oceanfart.

**11 §**

Paragrafen motsvarar 5 § SaL.

**12 §**

Paragrafen motsvarar 6 § SaL.

Uttrycket "effektiva hästkrafter" har ersatts med "kilowatt". En hästkraft motsvaras av 735,5 watt. En exakt omräkning av 550 hästkrafter till kilowatt blir följaktligen 404,53 kilowatt.

**13 §**

Paragrafen motsvarar 7 § SaL.

*Vederlag, övertid m m***14 §**

Paragrafen motsvarar 10 § SaL.

Hänvisningen i 10 § SaL till kollektivavtal tas i stället in i 18 § andra stycket.

**15 §**

Paragrafen motsvarar 11 § första och andra styckena SaL.

Beträffande kollektivavtal se 18 § andra stycket.

**16 §**

Paragrafen motsvarar 11 § tredje stycket SaL.

I 16 § a föreslås en redaktionell ändring så att "liv" nämns före "fartyg" och "goods" ersätts med det modernare uttrycket "last".

**17 §**

Paragrafen motsvarar 12 § SaL.

*Kollektivavtal*

**18 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 2 § tredje stycket SaL. Andra stycket har hämtats från 10, 11 och 13 §§ SaL.

**19 §**

Paragrafen motsvarar 14 § SaL.

*Bemyndigande*

**20 §**

Paragrafen motsvarar 2 § sjätte stycket SaL.

Möjligheterna att medela särskilda föreskrifter för totalförsvaret med avvikelser från bestämmelserna i detta kapitel framgår av 10 kap. 17 §.

## 6 kap. Fri resa, sjuklön, sjukvård m.m.

### *Fri resa*

#### 1 §

Paragrafen motsvarar 29 § första stycket SmL.

Paragrafen föreslås ändrad i fråga om kvalifikationstidens längd. Ändringen är inte föranledd av ILO-konventionen nr 166 eftersom den nu gällande kvalifikationstiden om nio månader inte står i strid med konventionens krav i artikel 2 punkt 2 på att tjänstgöringsperioden skall vara mindre än tolv månader. Konventionen uttalar dock att de anslutna staterna skall sträva efter att förkorta dessa perioder. Vid en jämförelse med gällande kollektivavtal framgår att de rederianställda sjömännens tjänstgöringsperioder i praktiken inte överstiger fem månader. För fartygsanställda sjömän tillämpas dock sjömanslagens hemresebestämmelser. Niomånadersregeln framstår numera som föråldrad. Redan vid tillkomsten av 1973 års sjömanslag påtalades (prop. 1973:40 s. 140 ff) att niomånadersregeln endast skulle få begränsad användning eftersom kollektivavtalen gav sjömännen bättre anställningsvillkor. Då ansågs emellertid att kvalifikationstiden om nio månader utgjorde ett grundskydd. Detta motiverades av att en ytterligare sänkning av kravet på kvalifikationstid, som i 1952 års sjömanslag var 18 månader, skulle kunna behöva förbindas med skyldighet för sjömannen att återvända till tjänstgöring på fartyget. Ett liknande system fanns i kollektivavtalen. Enligt departementschefens mening var dessa problem så nära förknippade med anställningsfrågor att de lämpligen borde avgöras av kollektivavtalsparterna, medan man i en ny sjömanslag borde inskränka sig till en regel som gav sjömännen det behövliga grundskyddet. Detta synsätt är fortfarande motiverat, men med hänsyn till de kontinuerligt förbättrade villkor som sjömännen med tiden fått genom bl.a. kollektivavtalen samt konventionsuttalandet om att man skall eftersträva att förkorta kvalifikationstiden, kan en tjänstgöringsperiod om nio månader inte anses innebära ett godtagbart grundskydd för sjömännen. Sjömanslagens minimitid bör därför närma sig minimitiderna i kollektivavtalen. Därigenom förbättras sjömännens grundskydd och sjömanslagen anpassas till ILO-konventionens intentioner samtidigt som det innebär ett närmande till de verkliga - avtalsreglerade - förhållandena. Kostnaderna för arbetsgivarna kan inte förväntas öka annat än i marginell omfattning. Det är ju endast de fåtaliga fartygsanställda sjömännen som i realiteten berörs av lagändringen.

När det gäller att bestämma kvalifikationstidens längd bör man göra en jämförelse med kollektivavtalen. Enligt 18 § i det aktuella avtalet mellan Sveriges Redareförening och Svenska Sjöfolksförbundet, gällande fr.o.m. den 1 maj 1989, har arbetsgivaren skyldighet att ordna avlösning och hemresa för den som är rederianställd enligt i första hand ett avlösningssystem. Avlösningssystemet innebär att på fartyg som sysselsätts i närtrafik (samtliga europeiska och vissa andra närliggande hamnar) och regelbundet anlöper nordeuropeisk hamn skall avlösning ske i sådan hamn senast under fjärde tjänstgöringsmånaden. Motsvarande gäller fartyg som anlöper annan hamn inom närtrafikområdet. På övriga fartyg skall avlösning ske senast under femte tjänstgöringsmånaden. I speciella fall kan ett uppskov med avlösning om 14 dagar godtas.

I kollektivavtalen varierar kvalifikationstiden sålunda mellan högst fyra eller fem månader beroende på om fartyget trafikerar Europa och dess närhet eller mer fjärran länder. Någon sådan skillnad är inte motiverad när det gäller att i sjömanslagen fastställa en minimitid som har karaktären av grundskydd. Kvalifikationstiden bör därför ändras från nio till fem månader.

Kvalifikationstiden kan för närvarande förlängas om sjömannen under de senaste 60 dagarna 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. Med hänsyn till att kvalifikationstiden föreslås bli förkortad till fem månader framstår en spärrtid om 60 dagar som förhållandevis för lång. Det förefaller skäligt att till följd av kvalifikationstidens förkortning sänka spärrtiden till 30 dagar.

Rätten till fri hemresa enligt denna paragraf bör inte påverkas av om sjömannen varit allvarligt försumlig i anställningen. Om han har fullgjort den angivna tjänstgöringsperioden skall han således inte kunna bli skyldig att återbetala hemresekostnaden.

## 2 §

Paragrafen motsvarar 29 § andra stycket SmL.

En sjöman är skyldig att dröja med sin hemresa i 30 dagar om fartyget under den tiden hinner nå en hamn varifrån hemresan kan ske avsevärt billigare. Det finns för närvarande inget skäl att förkorta den tiden. Det finns inte heller någon anledning att ändra den förlängningstid om 90 dagar som parterna i vissa fall kan överenskomma genom kollek-



tivavtal. Om kvalifikationstiden ändras till fem månader finns det inte någon risk för att man genom 90 dagars förlängning tangerar konventionens krav på en tjänstgöringsperiod som är mindre än tolv månader.

### 3 §

Paragrafen motsvarar 30 § SmL.

Den nuvarande föreskriften om att en framställning om fri resa skall göras skriftligt i samband med att sjömannen begär semester eller annan ledighet eller säger upp sitt anställningsavtal är onödigt detaljerad och formell. Det är inte rimligt att en sjöman som försummar att uppfylla kravet på skriftlighet därigenom skulle förlora sin hemreserätt. För arbetsgivaren torde den naturliga utgångspunkten vara att en sjöman som begär semester eller annan ledighet eller säger upp sitt anställningsavtal också vill utnyttja rätten till fri hemresa om han är berättigad därtill. Föreskriften bör därför begränsas till att framställningen skall göras i skälig tid. Den kan alltså göras antingen skriftligt eller muntligt.

### 4 §

Paragrafen motsvarar 31 § första och andra styckena SmL som förutsätter att anställningen upphör. Det får dock anses uteslutet att en sjöman numera skulle bli uppsagd i främmande hamn eller när fartyget befinner sig ute på havet.

Paragrafen innebär dessutom en begränsning som inte står i överensstämmelse med artikel 2 punkt 1 c i ILO-konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa. Där sägs nämligen att en sjöman - oavsett om hans anställning upphör eller ej - skall ha rätt till hemresa i händelse av sjukdom, skada eller annat hälsotillstånd som kräver att sjömannen skickas hem, när han eller hon från medicinsk synpunkt anses vara tillräckligt frisk för att resa. Genom den föreslagna ändringen får sjömannen under pågående anställning rätt till fri hemresa vid sådan sjukdom eller skada som avses i 3 kap. 5 § första meningen. Enligt andra stycket gäller denna rätt dock under förutsättning att det inte skäligen kan fordras att han utomlands avvaktar sitt återinträde i tjänst. Hemorten som destinationsort föreslås bli utbytt mot sjömannens destinationsort för hemresa enligt 6 kap. 8 §. Detta är i linje med den allmänna strävan att harmonisera sjömanslagens bestämmelser med

ILO-konventionernas regler. (Beträffande den närmare motiveringen, se under 6 kap. 8 §.)

I tredje stycket, som motsvarar 31 § andra stycket, föreslås en ändring beroende på att regeln att en sjöman under vissa omständigheter kan förlora rätten till fri hemresa står i strid med konventionen, som inte innehåller några sådana begränsningar i hemreserätten. I artikel 4 punkt 3 i konventionen sägs dock att när en hemresa har ägt rum till följd av att en sjöman har befunnits, i enlighet med nationella lagar eller föreskrifter eller kollektivavtal, på allvarligt sätt ha försummat sina förpliktelser i anställningen, skall ingenting i konventionen påverka rätten att återkräva hemresekostnaderna eller del därav från sjömannen i enlighet med nationella lagar, föreskrifter eller kollektivavtal. Svikligt förtigande och uppsåtligt eller grovt vållande av en sjukdom e.d. torde kunna hänföras till allvarlig försummelse av förpliktelse i anställningen. Genom ändringen får sjömannen därför rätt till hemresa även i sådana fall, men kan slutligen få bära kostnaden på grund av att han blivit återbetalningsskyldig. Den nackdel som ändringen innebär för arbetsgivaren modifieras därmed i viss mån.

## 5 §

Paragrafen motsvarar 31 § tredje stycket SmL.

I denna paragraf, som rör havandeskap, föreslås redaktionella ändringar som en följd av ändringarna i 4 §. Genom den föreslagna ändringen i första stycket 1 får sjömannen under pågående anställning rätt till fri hemresa vid sådant havandeskap som avses i 3 kap. 5 § andra meningen. En arbetsgivare kan för övrigt inte säga upp en kvinna på grund av havandeskap.

## 6 §

Paragrafen motsvarar 32 § SmL.

I första stycket föreslås dels vissa ändringar som en följd av de ändringar som föreslås i 3 kap. 9 och 10 §§, dels ändringar med hänsyn till artikel 2 punkt 1 a, d, e och g i ILO-konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa.

I första stycket föreslås även att destinationsorten för resan ändras till sjömannens destinationsort för hemresa enligt 6 kap. 8 §. Den nuvarande regeln att destinationsorten är närmaste ort, där avtalet

skulle frånträdas efter uppsägning från arbetsgivarens sida innebär att det antingen är en överenskommen ort eller att det enligt 6 § SmL är endera en hamn som är belägen i det land där sjömannen har sin hemort eller på orten där han ingick anställningsavtalet. I det sistnämnda fallet kan det bli en ort fjärran från sjömannens hemort. I förslagen till 6 kap. 1 och 4 - 5 §§ anges sjömannens destinationsort för hemresa enligt 6 kap. 8 § som destinationsort. Med hänsyn därtill och till att det torde vara mest förenligt med konventionens syfte att förbättra sjömannens hemresevillkor, om sjömannen enligt 6 kap. 8 § ges möjlighet att välja mellan de destinationsorter som anges i artikel 3 i ILO-konventionen nr 166, bör den föreslagna ändringen genomföras. Vid anställning för bestämd resa torde det dock ligga i sakens natur att resans slutmål enligt en överenskommelse i anställningsavtalet också blir destinationsort enligt 6 kap. 8 §. Möjligheten att kollektivavtalsvägen avtala en destinationsort behandlas i förslaget till 6 kap. 8 §.

Första stycket 1 motsvarar 32 § första stycket SmL vad beträffar en sjöman som blir fri från sin anställning enligt 10 § SmL.

I artikel 2 punkt 1 a i ILO-konventionen nr 166 sägs att en sjöman har rätt till fri hemresa om anställning för bestämd tid eller för bestämd resa upphör utomlands. För närvarande har en sjöman i de fallen inte annan rätt till hemresa enligt sjömanslagen än efter nio månaders kvalifikationstid med stöd av 29 § SmL. Rätten till fri hemresa i dessa fall bör ses som ett socialt grundskydd och bör därför lagfästas genom den föreslagna ändringen i första stycket 2.

Genom förslaget om ändring beträffande sjömannens rätt att inte behöva följa med fartyget till krigszoner, vid bristande sjövärdighet o.d. får sjömannen rätt att i sådana situationer frånträda sin befattning på fartyget i stället för att mista anställningen. Till följd av de ändringarna bör rätten till fri resa i de fall som avses i 3 kap. 9 och 10 §§ inte förutsätta att sjömannen blir fri från sin anställning utan att han frånträder sin befattning på fartyget (första stycket 3).

Förslagen i första stycket 4 - 6 grundar sig på bestämmelserna i artikel 2 punkt 1 d, e och g om rätt till fri hemresa i händelse av skeppsbrott, i händelse av att redaren inte kan fortsätta att uppfylla sina förpliktelser enligt lag eller avtal som sjömannens arbetsgivare, på grund av konkurs, försäljning av fartyget, ändrad registrering av fartyget eller någon annan liknande orsak samt i händelse av att anställningen upphör eller avbryts i enlighet med ett avgörande i en arbetstvist eller

ett kollektivavtal eller att anställningen upphör av någon annan liknande orsak. För närvarande finns inga motsvarigheter till dessa konventionsbestämmelser i sjömanslagen. Om det inte har träffats någon överenskommelse om var anställningsavtalet skall frånträdas kan 6 § SmL dock vara tillämplig. I sådant fall kan konventionskravet på fri hemresa sägas vara uppfyllt genom att arbetsgivaren kan säga upp avtalet endast på vissa angivna orter eller åtminstone betala sjömannens resa till en sådan ort. En sådan subsidiär tillämpning innebär emellertid att bestämmelsens innebörd blir svårtillgänglig och brister i tydlighet på ett sådant sätt att övervägande skäl talar för att även punkterna 4 - 6 införs i första stycket. Artikel 2 punkt 1 d, e och g utgör då inte längre hinder för ratifikation.

Det nya andra stycket skall ses mot bakgrund av artikel 4 punkt 3 i konventionen som i sådant fall medger att sjömannen kan få betala tillbaka hemresekostnaden (jfr vad som sagts ovan under 4 §).

Återbetalningsskyldigheten bör emellertid begränsas till rena avskedandesituationer. Enligt 18 § lagen (1982:80) om anställningsskydd får avskedande ske om arbetstagaren grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. I artikel 4 punkt 3 i konventionen sägs att när en hemresa har ägt rum till följd av att en sjöman enligt nationella lagar, föreskrifter eller kollektivavtal, på allvarligt sätt har försummat sina förpliktelser i anställningen, skall ingenting i konventionen påverka rätten att återkräva hemresekostnaderna från sjömannen i enlighet med nationella lagar, föreskrifter eller kollektivavtal. En begränsning till avskedandesituationer i den svenska lagstiftningen förefaller alltså innebära en mer inskränkt tillämpning av återkravs-rätten än konventionen ger möjlighet till. I andra stycket i förslaget till den nu aktuella paragrafen anges att arbetsgivaren har rätt att återkräva hemresekostnaderna om anställningsavtalet har sagts upp på grund av att sjömannen grovt har åsidosatt sina åligganden mot arbetsgivaren. Med denna ordalydelse avses att återkravsmöjligheten enligt artikel 4 punkt 3 i konventionen får användas när det enligt lagen om anställningsskydd föreligger förutsättningar att avskeda sjömannen, även om han inte blivit avskedad.

I den engelska originaltexten till konventionen används uttrycket "serious" i fråga om försummelsen. I den svenska konventionstexten har "serious" översatts med "allvarligt". I avsikt att anknyta till terminologin i lagen om anställningsskydd föreslår jag i stället att uttrycket "grovt" används i denna paragraf.

Sjömanslagen bör inte heller i framtiden innehålla regler om sjömäns avskedande. Sådana bestämmelser togs bort ur sjömanslagen i samband med tillkomsten av 1973 års sjömanslag.

Beträffande det föreslagna tredje stycket hänvisas till vad som anförts under 6 kap. 3 §.

#### 7 §

Paragrafen är ny.

Den föreslagna föreskriften är en direkt motsvarighet till artikel 6 i ILO-konventionen nr 166 och kan sägas vara närmast självklar för svenska förhållanden. I samband med att sjömanslagens bestämmelser harmoniseras med ILO-konventionernas föreslås dock att den i klarhetens intresse införs i lagen. En förutsättning för paragrafens tillämpning är givetvis att befälhavaren har faktisk möjlighet att lämna ut handlingarna. Så är t.ex. inte fallet om sjömannen genom eget vållande blivit kvar i en hamn efter det att fartyget lämnat hamnen.

#### 8 §

Paragrafen är ny.

Enligt artikel 3 punkt 1 i ILO-konventionen nr 166 skall de destinationsorter till vilka sjömännen får hemsändas bestämmas i lagar eller föreskrifter. I artikel 3 punkt 2 sägs att de sålunda bestämda destinationsorterna skall inbegripa den ort där sjömannen samtyckte till att ingå anställningsavtalet, en ort som bestäms genom kollektivavtal, sjömannens bosättningsland eller sådan annan ort som kan ömsesidigt överenskommas vid tiden för anställningsavtalet. Det kan alltså vara fråga om en destinationsort eller flera alternativa orter.

Vid bedömning av hur konventionen överensstämmer med svenska lagar och avtal kan först konstateras att bestämmelserna i sjömanslagen, närmare bestämt 6, 29, 31 och 32 §§, står i god överensstämmelse med konventionen. När det gäller kollektivavtalen får man ta hänsyn till såväl regler om hemresans destinationsort under pågående anställning som regler om hemresans destinationsort vid anställningens slut, dvs. orten där anställningsavtalet kan upphöra. Kollektivavtalen skiljer mellan fartygsanställd och rederianställd personal. För rederianställda sjömän kan rätten enligt 29 § SmL till fri resa till hemorten ersättas med en mellan arbetsgivaren och arbetstagaren

överenskommen särskild basort där avlösning bör ske. Sker avlösning på annan ort än den överenskomna basorten är arbetstagaren berättigad till fri resa till basorten i samband med avmönstring efter fullgjord tjänstgöringsperiod. För rederianställd personal kan enligt kollektivavtal även anställningen frånträdas bl.a. på den överenskomna basorten. Möjligheten att vid sidan av sjömanslagens destinationsorter för hemresa överenskomma om en basort med stöd av kollektivavtal nämns inte i sjömanslagen.

För att uppfylla kravet i artikel 3 föreslås att de destinationsorter till vilka sjömännen får hemsändas anges i lagen. Samtliga de alternativa orter som anges i artikel 3 bör vara tillåtna enligt lagen. Härigenom lagfästs bl.a. möjligheten att genom kollektivavtal överenskomma om en särskild basort. Enligt konventionen är det tillräckligt att fastställa en av de alternativa orterna. Det bör därför inte strida mot konventionen om man i sjömanslagen dels anger samtliga de alternativa orter som nämns i artikel 3, dels förknippar rätten till fri resa till en av dessa alternativa orter med visst skälighetsvillkor. När det gäller resa till sjömannens hemort bör den rätten sålunda inte gälla om hemorten, sedan anställningsavtalet ingicks, ändrats till en sådan avlägsen ort att det framstår som oskäligt att ålägga arbetsgivaren ansvaret för resekostnaderna. I anslutning till vad som sägs i kollektivavtal, t.ex. § 10 mom.2:1 i maskinbefälsavtalet (Avtal mellan Sveriges Redareförening och SALF/Svenska Maskinbefälsförbundet angående löner och allmänna anställningsvillkor för maskinbefäl gällande fr.o.m. den 1 juli 1989), bör det aldrig anses oskäligt att företa fri resa till en hemort inom Norden.

I enlighet med vad som sägs i 6 kap. 2 § andra stycket ges i första stycket 2 jämförd med 5 kap. 18 § första stycket en föreskrift om vilka arbetstagarorganisationer som får sluta sådant kollektivavtal.

Den nya regel som föreslås bli införd i andra stycket har sitt ursprung i artikel 3 punkt 2 där det sägs att sjömannen skall ha rätt att välja destinationsort för hemresan bland de bestämda destinationsorterna. I konventionen sägs ingenting om vid vilken tidpunkt sjömannen skall ha denna valrätt. Av protokoll (Provisional Record 15 s. 15/5 - 6) från ILO:s 74:e Internationella arbetskonferens (sjöfartskonferens) i Genève år 1987 framgår att vid utarbetandet av konventionen diskuterades olika förslag till bestämmelsens lydelse. Beträffande den aktuella tidpunkten framlade arbetstagarrepresentanterna i kommittén för sjömans hemresa ett tilläggsförslag i samband med att destinationsorterna diskuterades. I det förslaget sades att sjömannen skulle ha rätt att

välja destinationsort vid tiden för anställningens ingående. Det finns i protokollet ingen kommentar till förslaget såvitt gäller denna fråga. Förslaget blev för övrigt inte antaget.

När det är fråga om destinationsorter som bestämts på förhand är det rimligt att kräva att sjömannen vid anställningsavtalets ingående gör sitt val av destinationsort. Detta särskilt med hänsyn till arbetsgivaren som i annat fall skulle få orimligt svårt att planera de åtgärder som behövs för att ordna de anställdas hemresor.

## 9 §

Paragrafen motsvarar 33 § SmL och har endast ändrats språkligt.

## *Sjuklön*

## 10 §

Paragrafen motsvarar 34 § SmL.

I paragrafen föreslås ändring av den tid under vilken lön utgår till en sjuk eller skadad sjöman som lämnat en befattning på ett fartyg i utrikes fart. Den nuvarande tidsgränsen om 60 dagar motsvarar inte det krav som ställs i ILO-konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän, artiklarna 14 och 15. Sjuklönetiden i sådant fall föreslås därför förlängd till 84 dagar vilket motsvarar konventionskravet på en sjuklöneperiod om tolv veckor.

Bestämmelsen om rätt till sjuklön under väntetid föreslås bli flyttad till ett särskilt tredje stycke.

## 11 §

Det föreslås att en helt ny bestämmelse om sjuklönens storlek skall införas i en särskild paragraf. Genom förslaget anpassas sjömannens sjuklön i mesta möjliga omfattning till den nivå som fr.o.m. den 1 mars 1991 gäller för övriga arbetstagare. Med hänsyn till artiklarna 14 och 15 i ILO-konventionen (nr 165) om social trygghet för sjömän är det emellertid endast sjömän med befattning i inrikes fart som helt omfattas av denna anpassning. För sjömän med befattning i utrikes fart föreslås ett undantag beträffande de första 14 dagarna i varje sjukperiod. Det innebär att kompensationsnivån för sjömän med

befattning i inrikes fart sänks från nuvarande 100 % till 75 % för de tre första sjukdagarna och 90 % för resterande sjukdagar i varje sjukperiod. Ändringarna ligger i linje med såväl den nyligen genomförda ändringen av sjukpenningförmånerna enligt AFL som den nya lagen (1991:1047) om sjuklön; jfr prop. 1990/91:181. För sjömän som har eller senast har haft befattning i utrikes fart föreslås att kompensationsnivån oförändrat blir 100 % under den 14-dagarsperiod då sjömannens arbetsgivare inte kommer att ha någon regressrätt från den allmänna försäkringen för utbetald sjuklön. För tiden därefter föreslås samma anpassning till den allmänna sjukersättningsnivån som för sjömän i inrikes fart.

Den språkliga utformningen överensstämmer med 6 § första stycket lagen om sjuklön.

Genom den föreslagna ändringen behandlas samtliga arbetstagare på den svenska arbetsmarknaden så lika som möjligt i sjukpenninghänseende. Undantaget för sjömän i utrikes fart föreslås enbart i syfte att inte försvåra Sveriges möjligheter att ratificera ILO-konventionen nr 165.

Det speciella ansvar som sjömannens arbetsgivare - med hänsyn till sjömansyrkets särart - får anses ha för sjömannens sjukkostnader kommer även fortsättningsvis till uttryck bl.a. i den längre sjuklöneperiod som gäller för sjömännen samt arbetsgivarnas kostnadsansvar för sjukvård, uppehälle och hemtransport.

I övrigt framgår skälen för den föreslagna ändringen av den allmänna motiveringen (avsnitt 5.5.4).

Andra stycket föreslås bli infört för att ge sjömän med befattning i inrikes fart och med omfattande korttidsfrånvaro möjlighet till 90 procents sjuklön även för de första tre dagarna av en sjukperiod. Bestämmelsen behövs som en följd av den sänkta differentierade kompensationsgraden för inkomstbortfall vid sjukdom och skada. Jämför för övrigt med specialmotiveringen till lagen om sjuklön (prop. 1990/91:181 s. 78 ff).



**12 §**

Paragrafen motsvarar 35 § tredje stycket SmL.

Ändringen är endast språklig. Bestämmelserna i 35 § första och andra styckena SmL om undantag från arbetsgivarens skyldighet att betala sjuklön är inte förenliga med bestämmelserna i ILO-konventionen nr 165, artiklarna 14 och 15. I konventionen görs inga undantag som är hänförliga till sjömannens personliga uppträdande. I syfte att undanröja föreliggande hinder för att Sverige skall kunna ratificera konventionen föreslås därför inte någon motsvarighet till första och andra styckena i 35 §.

*Sjukvård***13 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 37 § första stycket SmL. Andra stycket motsvarar 38 § första stycket SmL. De föreslagna ändringarna är språkliga.

**14 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 37 § tredje stycket första meningen SmL. Den föreslagna ändringen är språklig.

Andra stycket motsvarar vad som sägs om väntetid i 38 § andra stycket första meningen SmL. Den föreslagna ändringen är språklig.

Tredje stycket är nytt och har ingen motsvarighet i 37 eller 38 § SmL.

Den föreslagna bestämmelsen syftar till att begränsa arbetsgivarens vård- och kostnadsansvar under sådan väntetid som i praktiken är jämställd med semester. Vad som närmast åsyftas är sådan tid då sjömannen under fritid, som är vederlag för ordinarie arbetstid eller gottgörelse för övertidsarbete, befinner sig på en privat utlandsvistelse. Det är inte rimligt att betrakta sådan tid som likvärdig med tid när sjömannen har befattning ombord. De närmare skälen för förslaget har redovisats i den allmänna motiveringen, avsnitt 8.2.

**15 §**

Paragrafen motsvarar vad som sägs i 38 § andra stycket första meningen SmL om en sjöman som har sjukdom eller skada när han lämnar en befattning på ett fartyg. Förslaget innebär ingen saklig ändring.

**16 §**

Paragrafen är ny.

Genom denna nya bestämmelse föreslås att sjömännens rätt till kostnadsfri sjukvård i utlandet skall gälla utan tidsbegränsning. När arbetsgivarens kostnadsansvar upphör föreslås att staten ta över detta ansvar.

I 2 kap. 7 § AFL sägs att en arbetsgivare som enligt sjömanslagen haft utgifter för en sjömans sjukvård i Sverige, kan få ersättning för kostnaden hos den allmänna försäkringskassan enligt bestämmelser i AFL. En förutsättning för att arbetsgivaren skall få gottgörelse är dock att sjömannen omfattas av sjukförsäkring.

Ersättning för sjukvård utomlands utgår numera endast enligt gränssjukvårdskungörelsen (1962:390). Från år 1982 har ersättningsrätten från den allmänna försäkringen för utgifter för vård utomlands i övrigt slopats. Det gäller även ombordanställda. I konventioner med andra länder försöker man numera tillförsäkra de svenskar som vistas utomlands ett grundläggande skydd vad avser läkar- och sjukhusvård genom direkta bestämmelser och utan ersättningar mellan länderna.

I artikel 13 punkt a och b i ILO-konventionen nr 165 anges att det åligger redaren att se till att sjöman, vilkas tillstånd kräver sjukvård medan de är ombord eller som till följd av sitt hälsotillstånd har lämnats kvar inom annan stats territorium än den behöriga medlemsstatens, erhåller lämplig och tillräcklig sjukvård tills de antingen tillfrisknar eller transporteras hem, alltefter vilket som inträffar först, och mat och husrum tills de antingen kan erhålla lämplig anställning eller transporteras hem, alltefter vilket som inträffar först.

Konventionsbestämmelsen innehåller sålunda ingen motsvarighet till den tidsgräns om 84 dagar som gäller för arbetsgivarens kostnadsansvar för en sjöman som vårdas i ett annat land än där han är bosatt.

Det strider alltså mot konventionen att göra undantag för de sällsynta fall då en sjöman inte har tillfrisknat och inte heller har sänts hem innan han vårdats i 84 dagar.

I detta sammanhang bör man uppmärksamma de särskilda bestämmelser om fri sjukvård för sjömän som finns i 14 § förordningen (1976:785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen (IFUR-S). Jag har tidigare i avsnitt 5.5.2 redogjort för den närmare innebörden av dessa bestämmelser.

Vid övervägande av denna fråga framstår det som mindre skäligt gentemot arbetsgivarna att ålägga dem en i tiden obegränsad skyldighet att ansvara för dessa vårdkostnader. En undantagsregel är emellertid inte möjlig om Sverige skall kunna ratificera konventionen. Enligt ILOs praxis tillåts inga andra ratifikationsförbehåll än de som uttryckligt framgår av konventionstexten. Den rimligaste lösningen på problemet förefaller vara att staten, som har det övergripande ansvaret för enskildas sjukvård, övertar kostnadsansvaret när arbetsgivarens ansvar upphör. Man bör därvid uppmärksamma att ansvaret dels kan upphöra efter 84 dagar enligt andra stycket, dels - på grund av hänvisningen i 39 § till 38 § andra stycket - om vården ej har åtnjutits inom sex månader från det sjömannens behov av vård inträdde, dock tidigast sex månader efter det att sjömannen senast lämnade sin befattning på fartyget. Såvitt gäller de sjömän som omfattas av AFL är det med hänsyn till 14 § IFUR-S egentligen inte fråga om något utvidgat statligt ansvar. Redan nu skall ju staten genom utlandsmyndigheterna svara för sådana sjömans vård- och underhållskostnader utomlands när ansvaret inte åligger arbetsgivaren eller staten enligt specialbestämmelser. Kostnadsökningen blir även i detta avseende begränsad till de utländska sjömän som nu måste inkluderas i vårt socialförsäkringssystem.

Om den svenska staten, utan att vara förpliktad därtill enligt konventionen, väljer att i dessa speciella fall påta sig kostnadsansvaret kan det inte anses strida mot konventionen - Sverige fullgör ju ändå sitt konventionsåtagande. Med hänsyn till att det är fråga om sällsynta fall kan statens ökade kostnader till följd av åtagandet förväntas bli marginella.

## 17 §

Paragrafen motsvarar 39 § SmL.

Ändringen är endast språklig. Omskrivningen beror på att ordet "åttnjutits" inte är helt tydligt. Det kan uppstå tvekan om det är den dag då vården börjar eller då den slutar som åsyftas. Av motiven till 39 § framgår dock att det är slutdagen som avses. I prop. 1973:40 s. 164 sägs att den i 38 § angivna tiden för fri vård - 42 dagar resp. 84 dagar - skall falla inom de i 39 § angivna tidrymderna, sex månader eller ett år. Vidare sägs att om vården påbörjas så sent att viss del faller utanför sexmånaders- eller ettårsgränsen, bortfaller arbetsgivarens ansvar för den delen. Denna tveksamhet undviks dock genom den föreslagna lydelsen.

## 18 §

Paragrafen motsvarar 40 § SmL.

ILO-konventionen nr 165 medger inte att sjömannen förlorar sin rätt till fri sjukvård på grund av sitt personliga uppträdande. Bestämmelserna i 38 § SmL om att en sjöman under vissa förhållanden inte skall ha rätt till fri sjukvård strider, åtminstone såvitt gäller 38 § första stycket - vilket rör sig om sjömän som är kvar i sin befattning på ett fartyg - mot konventionen. Vad beträffar 38 § andra stycket är situationen något annorlunda så till vida som en sjöman enligt ILO-konventionen nr 166, artikel 4 punkt 3, kan bli återbetalningsskyldig för hemresekostnaderna. Enligt artikel 4 punkt 2 i samma konvention skall kostnaden för hemresan bäras av redaren. Dessa kostnader skall enligt artikel 4 punkt 4 b och e omfatta kost och logi från den tidpunkt, då sjömannen lämnar fartyget till dess han når destinationsorten för hemresan samt läkarvård, då så är nödvändigt, till dess sjömannen med hänsyn till sin hälsa är i stånd att resa till destinationsorten för hemresan.

Sjukvårdskostnader som uppkommer i samband med en hemresa kan sjömannen således bli skyldig att betala tillbaka. Detta framgår inte av konventionen nr 165 utan först vid en jämförelse med de närmare bestämmelser som reglerar villkoren för sjömannens hemresa i konventionen nr 166. Dessa båda konventioner har utarbetats och antagits av ILO i ett sammanhang. I detta fall behandlar konventionen nr 165 i artikel 13 förutom sociala trygghetsfrågor även hemresefrågor. Dessa frågor behandlas dock inte uttömmande, varför man i

avsaknad av närmare besked i den konventionen är hänvisad till de mera uttömmande bestämmelser om sjömäns hemresa som ILO samtidigt har beslutat i konventionen nr 166. Vid övervägande av denna konkurrensfråga förefaller det inte rimligt att tolka artikel 13 i konventionen nr 165 och artikel 4 i konventionen nr 166 som avsiktligt stridande mot varandra. Det naturliga betraktelsesättet är i stället att de kompletterar varandra. Med hänsyn härtill föreslås att bestämmelsen i 40 § SmL upphävs. I stället bör en bestämmelse om återbetalningsskyldighet för sjömannen införas för de fall då sjömannen erhållit sjukvård i samband med hemresa från utlandet.

ILO-konventionerna behandlar inte frågan om sjukvård åt sjömän i inrikes fart. Artikel 13 i ILO-konventionen nr 165 omfattar redares åligganden gentemot sjömän, "vilkas tillstånd kräver sjukvård medan de är ombord eller som till följd av sitt hälsotillstånd har lämnats kvar inom en annan stats territorium än den behöriga medlemmens". Konventionerna utgör följaktligen inte något hinder mot att sjömän i inrikes fart under angivna förhållanden kan bli återbetalningsskyldiga för vårdkostnaderna.

Förslaget innebär att arbetsgivarens kostnadsansvar utökas. Detta är oundvikligt om Sverige skall kunna ratificera de aktuella ILO-konventionerna. Med beaktande av de krav som ställts för att en sjöman enligt 40 § SmL skall förlora sin rätt till fri sjukvård torde det dock i praktiken ha varit sällsynt att paragrafen kommit till användning (jfr SOU 1971:6 s. 137). Genom den samtidigt föreslagna ändringen i 6 kap. 16 § om att staten efter viss tid övertar kostnadsansvaret begränsas dessutom belastningen på arbetsgivaren.

## 19 §

Paragrafen motsvarar 41 § SmL.

Enligt denna paragraf har arbetsgivaren regressrätt gentemot staten för sin "kostnad för sjukhusvård, läkarbehandling och läkemedel". Detta innebär en viss begränsning i arbetsgivarens regressrätt eftersom arbetsgivarens kostnadsansvar enligt 15 § förutom sjömannens vård omfattar underhåll, läkarundersökning och läkemedel. Vård får anses vara ett vidsträcktare begrepp än sjukhusvård och innefatta såväl underhåll som sjukvård i egentlig mening, dvs. läkarvård jämte läkemedel oavsett om det är fråga om sjukhusvård eller ej. Sjukhusvård förutsätter att det är fråga om sjukvård på ett sjukhus. Denna begränsning har funnits i motsvarande bestämmelse i tidigare

sjömanslagar (jfr prop. 1922:13 s. 94 och 123). Det finns inget skäl att utvidga statens kostnadsansvar.

I förhållande till 17 § andra stycket där det talas om "arbetsgivarens skyldighet att stå för sjukhusvård och kostnader som sammanhänger därmed" har regressrätten i denna paragraf dock en vidare omfattning. I 17 § andra stycket begränsas ju ansvaret uttryckligen till sjukhusvård jämte därmed sammanhängande kostnader. Det skall ses mot bakgrund av att det är just sjukhusvård som på grund av t.ex. platsbrist vid sjukhus eller väntetid hos specialläkare vid sjukhus kan förväntas vara omöjlig att få inom sexmånadersperioden (jfr prop. 1973:40 s. 164). Regressrätten enligt 19 § omfattar däremot även läkarbehandling som ges utanför sjukhus.

Några skäl att ta bort dessa skillnader har inte framkommit.

## 20 §

Paragrafen motsvarar 37 § andra stycket SmL.

De föreslagna ändringarna är språkliga.

## 21 §

Paragrafen motsvarar 44 § SmL.

De föreslagna ändringarna är språkliga och redaktionella.

## *Läkarundersökning*

## 22 §

Paragrafen motsvarar 18 § ML.

Bestämmelserna i 18 § ML om hälsoundersökning gäller endast dem på vilka lagen är tillämplig. Mönstringsbestämmelserna har nu tagits in i 3 kap. och i dess 1 § anges tillämpningsområdet. Därför föreslås hänvisningen till den paragrafen. I 18 § ML talas det om "regelbundna läkarundersökningar". Detta uttryck är inte särskilt precist. Kravet på regelbundenhet nämns därför inte uttryckligt i förslaget. Det väsentliga är att sjömannen kan visa läkarintyg och för att få ett sådant måste han genomgå läkarundersökning vilket inte behöver sägas ut.

I detta sammanhang bör uppmärksammas att det för närvarande inom annan arbetsrättslig lagstiftning pågår arbete med utvidgade lagstadgade möjligheter till "periodiska hälsundersökningar". LOA-utredningen (C 1989:07) har i enlighet med sina direktiv (dir. 1989:50) avgett ett delbetänkande Periodiskahälsundersökningar i vissa statliga, kommunala och landstingskommunala anställningar (SOU 1991:29). I LOA-utredningens förslag till lag i frågan sägs i 2 § första stycket: "Efter uppmaning av arbetsgivaren är arbetstagaren skyldig att regelbundet genomgå läkarundersökningar eller andra hälsundersökningar." I 3 § samma lagförslag sägs: "Om en annan lag innehåller någon bestämmelse som avviker från denna lag, gäller den bestämmelsen." Undantagsregeln i 3 § avser bl.a. fartygssäkerhetslagen (1988:49); jfr betänkandet s. 13 och 41. I 5 kap. 4 § andra stycket fartygssäkerhetslagen sägs: "Bestämmelser om hälsundersökning av sjömän finns i 18 - 21 §§ mönstringslagen (1983:929)."

I konsekvens därmed bör regelbundenheten i sjömäns hälsundersökningar komma till uttryck också i den nya sjömanslagen. Kravet på regelbundenhet i fråga om sjömäns hälsundersökningar uppfylls dock genom bestämmelsen i 23 § om att ett läkarintyg som avses i 22 § gäller i högst två år.

Såsom sagts under 3 kap. 3 § är fartområdet inre fart numera inte definierat i lag utan i 1 kap. 7 § FsFo. En motsvarande definition bör införas i en kommande sjömansförordning. I ILO-konventionen (nr 73) angående läkarundersökning av sjömän, som Sverige har ratificerat, finns bestämmelser om läkarundersökning av sjömän på sjögående fartyg. Undantaget från kravet på läkarintyg får därför inte omfatta sjögående fartyg. Fartyg i inre fart enligt definitionen i fartygssäkerhetsförordningen har enligt praxis inte ansetts vara sjögående.

### 23 §

Paragrafen motsvarar 19 § första stycket ML.

Det torde inte behövas en uttrycklig lagbestämmelse för att befälhavaren skall se till att en sjöman får ett ogiltigt läkarintyg ersatt. Bestämmelsen i 19 § andra stycket ML bör i stället införas i en kommande förordning som utfärdas i anslutning till den nya sjömanslagen.

## 24 §

Paragrafens första stycke motsvarar dels 36 § första stycket SmL, dels 20 § första stycket ML. Andra stycket motsvarar 20 § andra stycket ML.

Enligt 36 § första stycket SmL är en sjöman skyldig att underkasta sig läkarundersökning när befälhavaren begär det. För offentligt anställda sjömän finns motsvarande bestämmelser i 13 kap. 2 § LOA.

Vid en jämförelse mellan dessa bestämmelser bör man uppmärksamma att en läkarundersökning enligt 13 kap. 2 § LOA förutsätter att arbetstagaren inte fullgör sina arbetsuppgifter tillfredsställande och att den bristande tjänstdugligheten beror av sjukdom eller därmed jämförligt förhållande. Detta till skillnad från 36 § SmL som ålägger sjömannen att genomgå läkarundersökning när befälhavaren begär det. Motivet för denna vidsträckt befogenhet för befälhavaren är hälsoförhållandenas betydelse ombord på ett fartyg, främst hänsynen till den som drabbas av sjukdom eller skada och till övriga ombordvarande.

Hälsoförhållandena får anses ha samma stora betydelse på alla fartyg, oavsett om de är i offentlig eller privat ägo. Det finns därför inget skäl till skilda regler.

Det verkar emellertid inte rimligt att befälhavaren utan något godtagbart skäl skall kunna ålägga läkarundersökning, vilket 36 § kan innebära. Jag föreslår därför att det skall föreligga särskilda skäl för ett beslut om läkarundersökning. Vid bedömningen av om särskilda skäl föreligger bör sjömannens försämrade hälsotillstånd ställas i relation till i vilken utsträckning han har arbetsuppgifter där brister i hans hälsotillstånd kan medföra risk för människors liv, personliga säkerhet eller hälsa eller för betydande skador på miljö och egendom. Härigenom närmar man sig förutsättningarna för tillämpligheten av den föreslagna lagen om periodiska hälsoundersökningar i vissa statliga, kommunala och landstingskommunala anställningar (jfr 1 § lagförslaget, SOU 1991:29 samt ovan avsnitt 6.5).

Förslaget i första stycket torde i sak täcka vad som sägs i 20 § första stycket ML.

Sjöfartsverkets beslutsrätt kommer att gälla också andra sjömän än dem som nu omfattas av mönstringslagen men det kan knappast vålla några problem.



**25 §**

Paragrafen motsvarar 36 § andra stycket SmL. De föreslagna ändringarna är språkliga.

**26 §**

Paragrafen motsvarar 36 § tredje stycket SmL såvitt avser läkarundersökning enligt 24 eller 25 § nya SmL.

Enligt uppgift från sjöfartsverket förekommer det att en läkarundersökning som sjöfartsverket beslutat enligt 24 § avser en arbetssökande. I praxis har då sjöfartsverket bekostat läkarundersökningen. Paragrafen är utformad på så sätt att denna praxis kodifieras.

*Dödsfall***27 §**

Paragrafen motsvarar 42 § första stycket SmL.

Enligt förslaget skall i första hand befälhavaren se till att en avliden sjömans närmaste anhöriga underrättas. Därigenom undviker man att dödsbudet fördröjs i onödan. Befälhavaren kan t.ex. ha svårt att få kontakt med arbetsgivaren e.d. Det praktiska tillvägagångssättet kan naturligtvis variera från fall till fall. Om befälhavaren underrättar arbetsgivaren tar denne över ansvaret och befälhavaren får anses ha fullgjort sitt åliggande härvidlag. Arbetsgivaren kan - liksom befälhavaren om denne inte går via arbetsgivaren - sedan låta t.ex. en präst lämna underrättelsen till de anhöriga.

Hemsändandet av urnan är inte av samma brådskande karaktär som underrättelsen om dödsfallet. Ansvaret bör därför åvila arbetsgivaren som givetvis kan delegera uppgiften till befälhavaren eller annan person.

42 § andra stycket SmL, som handlar om det praktiska omhändertagandet av en avliden sjömans kvarlåtenskap, uttrycker närmast självklara uppgifter för befälhavaren. Det är dock otidsenligt att låta sådana praktiska detaljregler stå i en lag. De bör i stället tas in i en kommande sjömansförordning om de överhuvud skall behöva regleras i en författning.

**28 §**

Paragrafen motsvarar i huvudsak 43 § SmL. Kostnadsansvaret under väntetid regleras i 29 §. För övrigt är det endast en språklig ändring som föreslås.

**29 §**

Paragrafens första stycke motsvarar 42 § tredje stycket och vad som sägs om väntetid i 43 § SmL.

Andra stycket har utformats efter samma modell som 14 § tredje stycket i detta kapitel men har begränsats till det fallet att sjömannen befinner sig på sin destinationsort enligt 8 § under förutsättning att denna ort inte är hans hemort. Det kan inte anses rimligt att arbetsgivaren skall vara skyldig att underrätta sjömannens anhöriga om att denne avlidit om han vid dödsfallet befann sig på sin hemort. Det naturliga i den situationen är ju att de närmast anhöriga i stället underrättar arbetsgivaren. I ett sådant fall finns inte heller något skäl för att arbetsgivaren skall stå för begravningskostnaderna. Omständigheterna kring sjömannens dödsfall skiljer sig i den situationen inte från omständigheterna vid en landanställds bortgång.

*Bemyndigande***30 §**

Paragrafen motsvarar helt 21 § ML.

**7 kap. Fartygsnämnd****1 §**

Paragrafen motsvarar 20 § första stycket SmL.

Syftet med nämnden anges inte uttryckligt utan följer av 4 - 7 §§. Befälhavarens ansvar framgår av 3 § första stycket.

**2 §**

Paragrafen motsvarar 20 § andra stycket SmL.

Gällande bestämmelser torde innebära att det alltid skall utses tre befälsledamöter men att endast en av dem får tjänstgöra, beroende på vems ansvarsområde saken närmast rör. Enligt förslaget kommer det till klart uttryck att dessa befäl är ledamöter i fartygsnämnden, även om de tjänstgör endast en åt gången.

**3 §**

Paragrafen motsvarar bestämmelserna i 20 och 21 §§ SmL utom tredje stycket som saknar motsvarighet i SmL. Jävs- och ersättningsfrågorna är emellertid av sådan betydelse att de bör regleras i lagtexten.

**4 och 5 §§**

Paragraferna motsvarar 22 § SmL.

Enligt 3 kap. 8 § upphör inte anställningen genom att en sjöman skiljs från sin befattning. 4 och 5 §§ har utformats med beaktande av detta.

**6 §**

Paragrafen motsvarar 23 § SmL.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 24 § SmL.

Uttrycket "ordning och skick" har ersatts med endast "ordning". Brott mot "skick" verkar närmast vara något slags etikettsbrott som det inte rimligen bör ankomma på fartygsnämnden att undersöka.

Det bör inte krävas att nämnden skall avgöra om ett brott hör under allmänt åtal. Det förutsätter en juridisk kompetens som ledamöterna av en fartygsnämnd normalt inte har.

Beträffande befrielse från undersökningsplikten bl.a då saken kommer att utredas av en svensk myndighet bör beaktas att om brottet har medfört en sjöolycka utredning normalt kommer att ske vid en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor,

dvs. av statens haverikommission (jfr 2 § förordningen [1990:717] om undersökning av olyckor).

### 8 §

Paragrafen motsvarar 27 § första stycket SmL.

### 9 §

Paragrafen motsvarar 27 § andra stycket SmL.

Befälhavarens ansvar enligt 27 § tredje stycket SmL är närmast en ordningsregel som passar bättre i en sjömansförordning.

### 10 §

Paragrafen motsvarar 26 § SmL.

I anslutning till vad jag anfört under 7 § beträffande bedömningen av om ett brott hör under allmänt åtal, kan det ifrågasättas om det skall krävas av en fartygsnämnd att avgöra om ett brott är ringa i straffrättslig mening. Någon form av begränsning av nämndens anmälningsplikt behövs emellertid. I annat fall riskerar anmälningsplikten att bli alltför omfattande. Anmälan bör kunna underlåtas om fartygsnämnden finner anledning att anta att brottet är ringa. Rena bagatellförseelser bör därmed inte behöva föranleda anmälning.

Befälhavarens ansvar för anmälningen enligt 26 § andra stycket SmL bör inte stå med i lagtexten utan överföras till en förordning.

### 11 §

Paragrafen motsvarar 64 § andra stycket SmL. Den föreslagna ändringen är språklig.

### 12 §

Paragrafen motsvarar 28 § SmL.

## 8 Kap. Ansvarsbestämmelser

### 1 §

Paragrafen motsvarar 68 § andra stycket SmL. Jfr 16 kap. 16 § brottsbalken.

Genom den föreslagna ändringen kommer paragrafen med den strängaste strafflatituden först.

### 2 §

Punkt 1 i paragrafen motsvarar sista delen av 68 § andra stycket SmL. Punkt 2 motsvarar första delen av 68 § första stycket SmL.

Punkt 3 motsvarar 67 § SmL. Gärningsmannen kan normalt dömas för misshandel eller olaga hot, men för dessa myteriliknande brott kan det vara befogat med särskild sanktion.

### 3 §

Punkt 1 i paragrafen motsvarar sista delen av 68 § första stycket SmL. Punkt 2 motsvarar 67 § andra stycket SmL. Punkt 3 motsvarar 65 § SmL. Punkt 4 motsvarar 66 § SmL. Punkt 5 motsvarar 70 § SmL.

Beträffande gränsdragningen mellan penningböter och dagsböter har fängelsestraffkommittén funnit att dagsböter bör reserveras för brott av allvarligare beskaffenhet medan penningböter bör användas för brott av ordnings- och förseelsekaraktär. Departementschefen anförde att gränsen mellan penningböter och dagsböter bör läggas vid en nivå som motsvarar en naturlig gräns inom den nuvarande dagsbotsskalan och som dessutom tillgodoser intresset av att endast sådan brottslighet som framstår som mer bagatellartad bestraffas med penningböter. Hon anförde vidare att hon anser det naturligt att brott som för närvarande förskyller 20 dagsböter eller mer i princip även i fortsättningen bör bestraffas med dagsböter medan brott med ett lägre staffvärde bör kunna bestraffas med penningböter (prop. 1990/91:68 s. 104 och 110).

Brotten i denna paragraf är av den arten att de förutsätter en brottslig vilja. Ett bötesstraff bör därför utgå i form av dagsböter.

## 4 §

Punkt 1 motsvarar 29 § ML.

Punkt 2 motsvarar 62 § första stycket SmL såvitt gäller brott av befälhavaren mot 3 kap. 12 §, 6 kap. 13 § första stycket, 6 kap. 20 § och 7 kap. 3 § första stycket nya SmL. Vidare motsvarar denna punkt 62 § andra stycket SmL och 12 kap. 3 § 5 a FsL såvitt gäller brott mot 4 kap. 1 § nya SmL.

Punkt 3 motsvarar 62 § första stycket SmL såvitt gäller brott av arbetsgivaren mot 3 kap. 12 § och 6 kap. 14 § första stycket nya SmL, 62 § tredje stycket SmL såvitt gäller ansvarsfrihet för arbetsgivare vid brott mot 3 kap. 12 § nya SmL samt 63 § första stycket SmL såvitt gäller ansvarsfrihet för arbetsgivare vid brott mot 4 kap. 1 § nya SmL.

Punkt 4 motsvarar 63 § andra stycket SmL.

Punkt 5 motsvarar 63 § tredje stycket SmL.

Punkterna 2 - 5 har delats upp efter ansvarsbestämmelserna för resp. gärningsman. Befälhavarens och arbetsgivarens primäransvar inträder för närvarande oberoende av uppsåt eller oaktsamhet. Det förefaller dock rimligt att införa sådana begränsningar.

Punkt 6 motsvarar 71 § SmL, 28 § ML och 20 § andra stycket SaL.

I 20 § andra stycket SaL krävs grov oaktsamhet i motsats till sjömanslagen och mönstringslagen. Det finns ingen anledning att behålla den skillnaden och det bör inte krävas grov oaktsamhet för ansvar.

Punkt 7 motsvarar 20 § första stycket 1 SaL.

Punkt 8 motsvarar 20 § första stycket 2 SaL.

Punkt 9 motsvarar 20 § första stycket 3 SaL.

Punkt 10 motsvarar 18 § första stycket SaL.

Punkt 11 motsvarar 18 § andra stycket SaL.

Brotten som anges i denna bestämmelse får anses vara av ordnings- och förseelsekaraktär. I enlighet med vad som anförts ovan under 3 § bör de därför bestraffas med penningböter.

**5 §**

Paragrafen motsvarar 69 § SmL.

**6 §**

Paragrafen motsvarar 19 § andra stycket SaL.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 53 § andra stycket SmL.

Motsvarande allmänna straffrättsliga regel finns i 24 kap. 5 § brottsbalken. I övrigt hänvisas till vad jag anført i specialmotiveringen till 4 kap. 8 §.

**8 §**

Paragrafen motsvarar 19 § första stycket SaL.

**9 §**

Paragrafen motsvarar 72 § SmL.

I enlighet med vad som anförts i prop. 1973:40 s. 179 kan dessa lydnadsbrott också anses rikta sig mot ett offentligt intresse. Inskränkningarna i åtalsrätten skall inte heller i fortsättningen gälla i fall där åtal är påkallat från allmän synpunkt.

**10 §**

Paragrafen motsvarar 73 § SmL.

**11 §**

Paragrafen motsvarar 74 § SmL.

**9 kap. Överklagande m.m.****1 §**

Paragrafen motsvarar dels 27 § första stycket ML dels 13 kap. 3 § 2 FsL i vad avser beslut enligt 5 kap. 12 § andra stycket FsL. Att den besvärsgenrens flyttas hit hänger samman med mitt tidigare förslag att bestämmelsen i 5 kap. 12 § FsL skall tas in som 2 kap. 7 § i nya SmL.

Enligt prop. 1983/84:120 bör regeringen inte vara besvärnsinstans annat än när det behövs en politisk styrning av praxis. En sådan styrning är knappast behövt i de frågor som kan bli föremål för sjöfartsverkets eller annan myndighets prövning enligt nya sjömanslagen. Frågorna rör väsentligen säkerhet och anställningstrygghet och lämpar sig bättre för domstolsprövning än politisk prövning. Det enda undantaget utgör dispensfrågor enligt 2 kap. 7 §.

**2 och 3 §§**

Paragraferna motsvarar 75 § resp. 76 § SmL.

30 § ML hänvisar till bestämmelserna om laga domstol i brottmål i 336 och 338 §§ sjölagen. Dessa paragrafer innehåller bestämmelser om sjörättsdomstol. Någon anledning att brott enligt 3 kap. nya SmL skall prövas av sjörättsdomstol men inte andra brott enligt den lagen kan inte anses föreligga. Någon motsvarighet till 30 § ML har därför inte tagits med.

**4 §**

Paragrafen motsvarar 27 § andra stycket ML. Jfr 13 kap. 1 § FsL.

Bestämmelsen bör kunna gälla även för andra beslut enligt den nya sjömanslagen än sådana som tidigare gavs med stöd av mönstringslagen.



**10 kap. Särskilda bestämmelser***Sjöfartsbok***1 §**

Paragrafen motsvarar 15 § andra stycket ML.

**2 §**

Paragrafen motsvarar 16 § ML.

**3 §**

Första stycket i paragrafen motsvarar 15 § första stycket ML. Andra stycket motsvarar 17 § ML.

*Sjömansregistret***4 §**

Paragrafen motsvarar 22 § ML.

**5 §**

Paragrafen motsvarar 23 § ML.

**6 §**

Paragrafen motsvarar 24 § ML.

**7 §**

Paragrafen motsvarar 25 § ML.

*Tillsyn***8 §**

Motsvarar 26 § ML och 12 § MFo samt 17 § SaL och 3 § SaFo.

I sjömanslagen finns inga bestämmelser om tillsyn. Fartygssäkerhetslagen anger direkt i 10 kap. 1 - 3 §§ vem som är tillsynsmyndighet. Där ges alltså inget bemyndigande för regeringen att bestämma om det. Den modellen bör väljas även för nya sjömanslagen.

I 17 § SaL hänvisas till tillsynsbestämmelserna i fartygssäkerhetslagen som skall äga motsvarande tillämpning. Detsamma gäller 13 kap. 1 - 2 §§ FsL om överklagande. Eftersom nya sjömanslagen har ett kapitel om överklagande behövs inte den hänvisningen till fartygssäkerhetslagen. Tillsynskapitlet i fartygssäkerhetslagen innehåller en mängd bestämmelser som aldrig kan bli aktuella vid tillsyn enligt sjömanslagen. I stället för en hänvisning dit har jag valt ut de bestämmelser som kan bli relevanta också för sjömanslagen och direkt angett dem i följande paragrafer.

**9 §**

Paragrafen motsvarar 10 kap. 5 § FsL.

Uppdelningen i 10 kap. 5 § FsL i planmässig besiktning och inspektion behövs dock inte för tillsyn av bestämmelserna i sjömanslagen.

**10 §**

Paragrafen motsvarar 10 kap. 10 § FsL i tillämpliga delar.

**11 §**

Paragrafen motsvarar 10 kap. 11 § FsL.

Miljö- och hälsoskyddsnämnder berörs inte av bestämmelserna i sjömanslagen, mönstringslagen eller sjöarbetstidslagen och kommer inte heller att beröras av nya sjömanslagen. Dessa nämnder behöver därför inte nämnas i denna paragraf.

**12 §**

Paragrafen motsvarar 10 kap. 12 § andra stycket FsL. Den täcker också vad som sägs i 17 § andra stycket SaL om att anteckningar om arbetstid skall hållas tillgängliga vid tillsynsförrättning.

Bestämmelsen i 10 kap. 12 § första stycket FsL förefaller närmast ta sikte på planmässiga besiktningar och behövs inte här.

*Närvaro vid undersökning av sjöolycka*

**13 §**

Paragrafen motsvarar 13 § SmL.

Med hänsyn till att det får anses vara av största betydelse att alla som kan lämna upplysning i saken finns tillgängliga vid en sjöförklaring eller annan undersökning av en sjöolycka bör bestämmelsen i 13 § SmL om att sjömännens måste hålla sig i närheten av förrättningsorten behållas. Om bestämmelsen avskaffas riskerar man att utredningsunderlaget försämras och att oskäligen kostnader uppstår. Bestämmelsen måste dock kompletteras så att den gäller också vid en undersökning enligt lagen (1990:712) om undersökning av olyckor. Det är fortfarande motiverat att ha en särskild gemensam bestämmelse om närvaroskyldighet och löneförmåner i sjömanslagen eftersom undersökningar av sjöolyckor kan hållas inför olika myndigheter - en sjöförklaring kan hållas både inför domstol och av utlandsmyndigheter och en undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor skall göras av den myndighet som regeringen bestämmer (statens haverikommission). Lönebestämmelsen är motiverad särskilt med hänsyn till att sjömännens på det aktuella fartyget inte är berättigade till ersättning enligt sjölagen för sin inställelse vid en sjöförklaring. Eftersom 10 § lagen om undersökning av olyckor inte innehåller någon hänvisning till bestämmelserna om sjöförklaring torde en sjöman som hörs som vittne eller sakkunnig vid en sådan undersökning dock vara berättigad till ersättning, såsom vid en bevisupptagning utom huvudförhandling, för sin inställelse till undersökningen.

*Övriga bestämmelser***14 §**

Paragrafen motsvarar 55 § SmL.

Jag har tidigare i avsnitt 7.2 redogjort för skälen till att bestämmelsen bör behållas oförändrad.

**15 §**

Paragrafen motsvarar 56 § SmL.

Bestämmelsen motsvarar anvisningarna i ILO-rekommendationen (nr 173) om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn punkt 28 b - d. Enligt uppgift från arbetstagarorganisationerna fyller den dessutom fortfarande ett praktiskt behov. Bestämmelsen bör därför behållas i sak oförändrad.

**16 §**

Paragrafen motsvarar 61 § SmL.

Motiven för bestämmelsen har redovisats i prop. 1973:40 s. 115 f. Redarens och arbetsgivarens solidariska ansvar får även gälla de bestämmelser som har förts över till nya SmL från andra lagar, t.ex. bestämmelserna i 3 kap. 13, 15 och 16 §§.

**17 §**

Paragrafen motsvarar 21 § SaL.

Bestämmelsen har för närvarande motsvarighet endast i sjöarbets-tidslagen men bör kunna gälla hela nya sjömanslagen. Motiven för bestämmelsen har redovisats i prop. 1987/88:3 s. 127 ff.

**18 §**

Paragrafen motsvarar 58 § SmL och 16 § SaL.

16 § SaL är dock inte tillämplig på fartyg med en bruttodräktighet under 25. Den begränsningen kan inte rimligen behållas enbart för 5 kap. i nya sjömanslagen. Genom andra stycket ges dock möjlighet

att göra undantag från bestämmelsen, t.ex. beträffande sådana mindre fartyg.

Tillägget beträffande konventionstexten föreslås med hänsyn till artikel 12 i ILO-konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa. Där i sägs nämligen att konventionen skall finnas tillgänglig på ett lämpligt språk för besättningsmedlemmarna på fartyg. Undantagsmöjligheten enligt andra stycket bör därför inte utnyttjas i fråga om ILO-konventionen.

---

### *Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser*

Den föreslagna nya sjömanslagen är avsedd att ersätta den nu gällande sjömanslagen, mönstringslagen och sjöarbetstidslagen.

I andra stycket sägs därför att dessa lagar i princip skall upphöra att gälla när den nya sjömanslagen träder i kraft. Den nya lagen blir följaktligen tillämplig även i fråga om sjömän som anstälts enligt avtal som ingåtts medan de gamla lagarna var i kraft.

De bestämmelser i den nya lagen som innebär sakliga ändringar i förhållande till gällande rätt är i huvudsak sådana att de bör tillämpas när lagen träder i kraft. Ett undantag utgör dock bestämmelserna om sjuklön.

I tredje stycket föreslår jag därför att dessa bestämmelserna - i likhet med vad som gäller enligt lagen om sjuklön - endast skall gälla när sjukdoms- eller skadefallet inträffar efter ikraftträdandet. I annat fall bör äldre bestämmelser gälla.

## 10.2 Förslag till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)

**178 §** De nuvarande hänvisningarna i andra stycket till 1973 års sjömanslag bör ändras till att avse nya sjömanslagen.

**367 §** Även i denna paragraf föreslås att hänvisningarna till 1973 års sjömanslag ändras till att avse nya sjömanslagen. Dessutom föreslås i konsekvens med terminologin i nya sjömanslagen att ordet konsul

ersätts med orden svensk utlandsmyndighet. Detta innebär dock ingen saklig ändring.

## 10.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring

### 1 kap. Försäkringens omfattning m.m.

3 § Jag har tidigare i avsnitt 5.5.2 närmare redovisat alternativa tillvägagångssätt för att uppfylla kraven i artikel 18 i ILO-konventionen nr 165 om att alla sjömän i ett anslutet lands handelsflotta skall behandlas lika i socialförsäkringshänseende oberoende av nationalitet. Ett av alternativen avser ändring i AFL så att en utländsk sjöman på ett svenskt handelsfartyg, i linje med vad riks-försäkringsverket föreslagit, skall vara generellt försäkrad även om han inte är bosatt i Sverige.

### 2 kap. Om sjukvårdsersättning

7 § Den nuvarande hänvisningen till 1973 års sjömanslag ändras till att avse nya sjömanslagen.

9 § Även i denna paragraf föreslås att hänvisningen till 1973 års sjömanslag ändras till att avse nya sjömanslagen.

### 20 kap. Övriga bestämmelser

1 § Den nuvarande hänvisningen i andra stycket till 1973 års sjömanslag angående definitionen av sjöman ändras till att avse nya sjömanslagen.

#### 10.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1973:137) om ekonomiskt bistånd till svenska medborgare i utlandet m.m.

1 § Paragrafen ger svenska medborgare i utlandet möjlighet till tillfälligt ekonomiskt bistånd. Enligt artikel 5 i ILO-konventionen (nr 166) om sjömäns hemresa skall behörig myndighet i fartygets registreringsland träda in och hjälpa till med en sjömans hemresa om redaren brister i sina skyldigheter. Staten får regressrätt gentemot redaren. Konventionsbestämmelsen innebär en principiell nyhet eftersom ansvaret skall omfatta också utländska sjömäns hemresa. Paragrafens begränsning till svenska medborgare står följaktligen inte i överensstämmelse med konventionen. Genom införandet av ett nytt andra stycke föreslås därför personkretsen som kan få hjälp med pengar till hemresan bli vidgad till att omfatta även utländska sjömän som är eller har varit anställda ombord på svenska fartyg. I det sistnämnda fallet skall behovet av det tillfälliga ekonomiska biståndet ha uppstått i anslutning till att anställningen upphört. Avsikten är ju att tillförsäkra även en utländsk sjöman hemtransport från svenska fartyg.

2 § I andra stycket föreslås en ändring som innebär att staten skall rikta kravet på återbetalning mot redaren i stället för mot sjömannen. Även denna ändring föreslås i avsikt att uppnå överensstämmelse med artikel 5 i ILO-konventionen nr 166.

#### 10.5 Förslag till lag om ändring i lagen (1977:267) om krigsskadeersättning till sjömän

2 § I första stycket föreslås att hänvisningen till 1973 års sjömanslag ändras till att avse nya sjömanslagen.

#### 10.6 Förslag till lag om ändring i arbetstidslagen (1982:673)

2 § I samband med att sjöarbetstidslagens bestämmelser flyttas till nya sjömanslagen ersätts i den lagen uttrycket skeppstjänst med fartygsarbete. Följaktligen bör motsvarande ändring göras i första stycket 4.

Dessutom bör hänvisningen till sjöarbetstidslagen i andra stycket ändras till att avse nya sjömanslagen.

### 10.7 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:813) om homosexuella sambor

Jag föreslår att en ny punkt (punkt 13) skall införas i lagen. Förslaget är en konsekvens av att sambobegreppet fått särskild betydelse för tillämpningen av den nya bestämmelsen i 3 kap. 7 § nya SmL.

### 10.8 Förslag till lag om ändring i fartygssäkerhetslagen (1988:49)

#### 5 kap. Fartygs bemanning

4 § I andra stycket ändras hänvisningarna till följd av att bestämmelserna om hälsoundersökning av sjömän flyttas från mönstringslagen till nya sjömanslagen.

12 § Bestämmelsen flyttas till 2 kap. 7 § nya SmL.

#### 6 kap. Arbetsmiljön

10 § Jag föreslår att första och andra styckena sammanförs till ett stycke eftersom såväl bestämmelserna om arbetstid som bestämmelserna om minimiålder enligt förslaget finns i nya sjömanslagen. Genom en föreslagen ändring i andra stycket markeras att bestämmelserna om minimiålder för fartygsarbete i sjömanslagen nu gäller inte bara arbetstagare utan även minderåriga som utför arbete utan att vara anställda.

10 a § Bestämmelsen flyttas till 4 kap. 1 § nya SmL.

11 § Ändringen föranleds av att 10 a § upphävs.

#### 9 kap. Skyddsverksamhet

14 § Fjärde stycket ändras så att hänvisning görs till motsvarande bestämmelser i nya sjömanslagen.



## 12 kap. Ansvarsbestämmelser

3 § 5 a Bestämmelsen flyttas till 8 kap. 4 § 2 nya SmL.

## 13 kap. Övriga bestämmelser

3 § 2 Regeringen är besvärinstans i fråga om beslut som rör bemanningen och dispenser enligt 5 kap. 12 § andra stycket. Dessa dispensfrågor flyttas till 2 kap. 7 § nya SmL. Som jag anfört i specialmotiveringen till 9 kap. 1 § nya SmL bör regeringen fortfarande vara besvärinstans i dessa frågor.

Beträffande bemanningsfrågorna, som står kvar i fartygssäkerhetslagen, har i förarbetena till fartygssäkerhetslagen inte getts något skäl varför regeringen skall vara besvärinstans (prop. 1987/88:3 s. 48 - 49). Det är svårt att på saklig grund göra gällande att dessa frågor passar bättre för politisk prövning än domstolsprövning. Det kan och får inte råda någon tvekan om att bedömningen av hur ett fartyg skall bemannas måste utgå ifrån vad sjösäkerheten och anställningstryggheten kräver. Kammarrätten är därför enligt min mening tveklöst den rätta besvärinstansen i fråga om beslut som rör minimibesättning, dvs. bestämmelserna i 5 kap. 5 - 11 §§. Bemanningsföreskrifter som meddelas enligt 5 kap. 13 § skall visserligen också fastställas med hänsyn till vad sjösäkerheten kräver. Det rör sig emellertid här om mindre fartyg som inte transporterar passagerare eller gods. I 13 § ges regeringen ett direkt bemyndigande att besluta om bemanningen på sådana fartyg. Något skäl att ändra den bestämmelsen finns inte. Regeringen bör då fortsatt vara besvärinstans, om beslutet efter dess bestämmande har meddelats av annan myndighet.



Översikter över motsvarigheter mellan förslaget till ny sjömanslag och den nuvarande sjömanslagen (SmL), mönstringslagen (ML), sjöarbetstidslagen (SaL) samt fartygssäkerhetslagen (FsL)

**FÖRSLAGET TILL  
NY SJÖMANSLAG**

	SmL	ML	SaL	FsL
<b>1 kap. 1 § första stycket</b>	1 § första stycket			
1 § andra stycket	1 § andra och tredje styckena	jfr 3 § första stycket andra meningen		
2 §	2 §			
3 §	59 §	4 §	2 § fjärde och femte styckena	
4 §	60 §			
5 §	3 §			
<b>2 kap. 1 §</b>	4 §			
2 §	5 och 6 §§			
3 §	7 §			
4 §	8 § första stycket			
5 §	10 § (även 9 § tredje stycket)			
6 §	12 §			
7 §				5 kap. 12 §
<b>3 kap. 1 § första stycket</b>		1 § första stycket och 3 § andra stycket		
1 § andra stycket		2 § första stycket		
2 §		5, 7 och 8 §§		
3 §		6 § första meningen		
4 §	16 §			
5 §	17 §			
6 §	18 §			
7 §	8 § andra stycket			
8 §	19 §			
9 §	9 §			
10 §	11 §			
11 §		9 §		
12 §	15 § första stycket			
13 § första stycket		10 §		
13 § andra stycket		11 §		
14 §		12 § första stycket		
15 §		13 §		
16 §		14 §		
17 §		1 § andra stycket		
18 §		2 § andra stycket		
19 §		6 § andra meningen		
20 §		10 §		
21 §		12 § andra stycket		

FÖRSLAGET TILL  
NY SJÖMANSLAG

	SmL	ML	SaL	FsL
4 kap. 1 §	45 §			6 kap. 10 a §
2 §	46 §			
3 §	47 §			
4 §	48 §			
5 §	49 §			
6 §	51 § första och andra styckena			
7 §	51 § tredje stycket			
8 §	53 § första stycket			
9 §	54 §			
5 kap. 1 §			1 § och 2 § första och andra styckena	
2 §			3 § andra stycket	
3 §			3 § tredje stycket	
4 §			3 § fjärde stycket	
5 §			15 §	
6 §			delvis 3 §	
7 §			8 § och delvis 3 §	
8 §			9 §	
9 §			delvis 3 §	
10 §			4 § och delvis 3 §	
11 §			5 §	
12 §			6 §	
13 §			7 §	
14 §			10 §	
15 §			11 § första och andra styckena	
16 §			11 § tredje stycket	
17 §			12 §	
18 § första stycket			2 § tredje stycket	
18 § andra stycket			jfr 10, 11 och 13 §§	
19 §			14 §	
20 §			2 § sjätte stycket	
6 kap. 1 §	29 § första stycket			
2 §	29 § andra stycket			
3 §	30 §			
4 §	31 § första och andra styckena			
5 §	31 § tredje stycket			
6 §	32 §			
7 §	-			
8 §	-			
9 §	33 §			
10 §	34 §			
11 §	-			
12 §	35 § tredje stycket			

**FÖRSLAGET TILL  
NY SJÖMANSLAG**

	SmL	ML	SaL	FsL
13 § första stycket	37 § första stycket			
13 § andra stycket	38 § första stycket			
14 § första stycket	37 § tredje stycket första meningen			
14 § andra stycket	delvis 38 § andra stycket första meningen			
14 § tredje stycket	-			
15 §	delvis 38 § andra stycket första meningen			
16 §	-			
17 §	39 §			
18 §	40 §			
19 §	41 §			
20 §	37 § andra stycket			
21 §	44 §			
22 §		18 §		
23 §		19 § första stycket		
24 § första stycket	36 § första stycket	20 § första stycket		
24 § andra stycket		20 § andra stycket		
25 §	36 § andra stycket			
26 §	delvis 36 § tredje stycket			
27 §	42 § första stycket			
28 §	43 §			
29 § första stycket	42 § tredje stycket och delvis 43 §			
29 § andra stycket				
30 §		21 §		
7 kap. 1 §	20 § första stycket			
2 §	20 § andra stycket			
3 § första stycket	20 § första stycket andra meningen och 21 §			
3 § andra stycket	20 § andra stycket tredje meningen			
3 § tredje stycket	-			
3 § fjärde stycket	21 § andra stycket			
4 §	22 § första stycket			
5 §	22 § andra stycket			
6 §	23 §			
7 §	24 §			
8 §	27 § första stycket			
9 §	27 § andra stycket			
10 §	26 §			
11 §	64 § andra stycket			
12 §	28 §			

FÖRSLAGET TILL  
NY SJÖMANSLAG

	SmL	ML	SaL	FsL
8 kap. 1 §	68 § andra stycket			
2 § 1	sista delen av 68 § andra stycket			
2 § 2	första delen av 68 § första stycket			
2 § 3	67 §			
3 § 1	sista delen av 68 § första stycket			
3 § 2	67 § andra stycket			
3 § 3	65 §			
3 § 4	66 §			
3 § 5	70 §			
4 § 1		29 §		
4 § 2	delvis 62 § första stycket och delvis 62 § andra stycket			12 kap. 3 § 5
4 § 3	delvis 62 § första stycket och delvis 62 § tredje stycket samt delvis 63 § första stycket			
4 § 4	63 § andra stycket			
4 § 5	63 § tredje stycket			
4 § 6	71 §	28 §	20 § andra stycket	
4 § 7			20 § första stycket 1	
4 § 8			20 § första stycket 2	
4 § 9			20 § första stycket 3	
4 § 10			18 § första stycket	
4 § 11			18 § andra stycket	
5 §	69 §			
6 §			19 § andra stycket	
7 §	53 § andra stycket			
8 §			19 § första stycket	
9 §	72 §			
10 §	73 §			
11 §	74 §			
9 kap. 1 § 1		27 § första stycket första meningen		
1 § 2				13 kap. 3 § 2
1 § 3		27 § första stycket andra meningen		
2 §	75 §			
3 §	76 §	jfr 30 §		
4 §		27 § andra stycket		
10 kap. 1 §		15 § andra stycket		
2 §		16 §		
3 § första stycket		15 § första stycket		
3 § andra stycket		17 §		

FÖRSLAGET TILL  
NY SJÖMANSLAG

	SmL	ML	SaL	FsL
4 §		22 §		
5 §		23 §		
6 §		24 §		
7 §		25 §		
8 §		26 § <sup>1</sup>	17 § <sup>2</sup>	
9 §				10 kap. 5 §
10 §				delvis 10 kap. 10 §
11 §				10 kap. 11 §
12 §			jfr 17 § andra stycket	10 kap. 12 § andra stycket
13 §	13 §			
14 §	55 §			
15 §	56 §			
16 §	61 §			
17 §			21 §	
18 §	58 §		16 §	

---

<sup>1</sup> Även 12 § mönstringsförrordningen.

<sup>2</sup> Även 3 § sjöarbetstidsförrordningen.

Sjömanslagen  
(1973:282)Förslaget till  
ny sjömanslag

1 §	1 kap. 1 §
2 §	1 kap. 2 §
3 §	1 kap. 5 §
4 §	2 kap. 1 §
5 §	2 kap. 2 §
6 §	2 kap. 2 §
7 §	2 kap. 3 §
8 § första stycket	2 kap. 4 §
8 § andra stycket	3 kap. 7 §
9 §	3 kap. 9 §
9 § tredje stycket	2 kap. 5 §
10 §	2 kap. 5 §
11 §	3 kap. 10 §
12 §	2 kap. 6 §
13 §	10 kap. 13 §
14 §	-
15 § första stycket	3 kap. 12 §
15 § andra-fjärde styckena	-
16 §	3 kap. 4 §
17 §	3 kap. 5 §
18 §	3 kap. 6 §
19 §	3 kap. 8 §
20 § första stycket	7 kap. 1 § och 3 § första stycket
20 § andra stycket	7 kap. 2 § och 3 § andra stycket
21 §	7 kap. 3 § första stycket
21 § andra stycket	7 kap. 3 § fjärde stycket
22 § första stycket	7 kap. 4 §
22 § andra stycket	7 kap. 5 §
23 §	7 kap. 6 §
24 §	7 kap. 7 §
25 §	-
26 §	7 kap. 10 §
27 § första stycket	7 kap. 8 §
27 § andra stycket	7 kap. 9 §
27 § tredje stycket	-
28 §	7 kap. 12 §
29 § första stycket	6 kap. 1 §
29 § andra stycket	6 kap. 2 §
30 §	6 kap. 3 §
31 § första-andra styckena	6 kap. 4 §
31 § tredje stycket	6 kap. 5 §
32 §	6 kap. 6 §
33 §	6 kap. 9 §
34 §	6 kap. 10 och 11 §§
35 § första-andra styckena	-
35 § tredje stycket	6 kap. 12 §
36 § första stycket	6 kap. 24 § första stycket
36 § andra stycket	6 kap. 25 §
36 § tredje stycket	6 kap. 26 §
37 § första stycket	6 kap. 13 § första stycket
37 § andra stycket	6 kap. 20 §



Sjömanslagen  
(1973:282)Förslaget till  
ny sjömanslag

37 § tredje stycket	6 kap. 14 § första stycket
38 § första stycket	6 kap. 13 § andra stycket
38 § andra stycket	6 kap. 14 § andra stycket och 15 §
39 §	6 kap. 17 §
40 §	6 kap. 18 §
41 §	6 kap. 19 §
42 § första stycket	6 kap. 27 §
42 § andra stycket	-
42 § tredje stycket	6 kap. 29 § första stycket
43 §	6 kap. 28 § och 29 § första stycket
44 §	6 kap. 21 §
45 §	4 kap. 1 §
46 §	4 kap. 2 §
47 §	4 kap. 3 §
48 §	4 kap. 4 §
49 §	4 kap. 5 §
50 §	-
51 § första-andra styckena	4 kap. 6 §
51 § tredje stycket	4 kap. 7 §
52 §	-
53 §	4 kap. 8 §
54 §	4 kap. 9 §
55 §	10 kap. 14 §
56 §	10 kap. 15 §
57 §	-
58 §	10 kap. 18 §
59 §	1 kap. 3 §
60 §	1 kap. 4 §
61 §	10 kap. 16 §
62 § första stycket	8 kap. 4 § 2 och 3
62 § andra stycket	8 kap. 4 § 2
62 § tredje stycket	8 kap. 4 § 3
63 § första stycket	8 kap. 4 § 3
63 § andra stycket	8 kap. 4 § 4
63 § tredje stycket	8 kap. 4 § 5
64 § första stycket	-
64 § andra stycket	7 kap. 11 §
65 §	8 kap. 3 § 3
66 §	8 kap. 3 § 4
67 §	8 kap. 2 § 3
67 § andra stycket	8 kap. 3 § 2
68 § första stycket	8 kap. 2 § 2 samt 3 § 1
68 § andra stycket	8 kap. 1 § och 2 § 1
69 §	8 kap. 5 §
70 §	8 kap. 3 § 5
71 §	8 kap. 4 § 6
72 §	8 kap. 9 §
73 §	8 kap. 10 §
74 §	8 kap. 11 §
75 §	9 kap. 2 §
76 §	9 kap. 3 §

Mönstringslagen  
(1983:929)

1 § första stycket  
 1 § andra stycket  
 2 § första stycket  
 2 § andra stycket  
 3 § första stycket första  
 meningen  
 3 § första stycket andra  
 meningen  
 3 § andra stycket  
 4 §  
 5 §  
 6 § första meningen  
 6 § andra meningen  
 7 §  
 8 §  
 9 §  
 10 §  
 11 §  
 12 § första stycket  
 12 § andra stycket  
 13 §  
 14 §  
 15 § första stycket  
 15 § andra stycket  
 16 §  
 17 §  
 18 §  
 19 § första stycket  
 19 § andra stycket  
 20 § första stycket  
 20 § andra stycket  
 21 §  
 22 §  
 23 §  
 24 §  
 25 §  
 26 §  
 27 § första stycket  
 27 § andra stycket  
 28 §  
 29 §  
 30 §

Förslaget till  
ny sjömanslag

3 kap. 1 § första stycket  
 3 kap. 17 §  
 3 kap. 1 § andra stycket  
 3 kap. 18 §  
 jfr 1 kap. 5 §  
  
 jfr 1 kap. 1 § andra stycket  
  
 3 kap. 1 § första stycket  
 1 kap. 3 §  
 3 kap. 2 §  
 3 kap. 3 §  
 3 kap. 19 §  
 3 kap. 2 §  
 3 kap. 2 §  
 3 kap. 11 §  
 3 kap. 13 § första stycket och 20 §  
 3 kap. 13 § andra stycket  
 3 kap. 14 §  
 3 kap. 21 §  
 3 kap. 15 §  
 3 kap. 16 §  
 10 kap. 3 § första stycket  
 10 kap. 1 §  
 10 kap. 2 §  
 10 kap. 3 § andra stycket  
 6 kap. 22 §  
 6 kap. 23 §  
 -  
 6 kap. 24 § första stycket  
 6 kap. 24 § andra stycket  
 6 kap. 30 §  
 10 kap. 4 §  
 10 kap. 5 §  
 10 kap. 6 §  
 10 kap. 7 §  
 10 kap. 8 §  
 9 kap. 1 §  
 9 kap. 4 §  
 8 kap. 4 § 6  
 8 kap. 4 § 1  
 jfr 9 kap. 3 §

Sjöarbetstidslagen  
(1970:105)Förslaget till  
ny sjömanslag

1 §	5 kap. 1 §
2 § första stycket	5 kap. 1 §
2 § andra stycket	5 kap. 1 §
2 § tredje stycket	5 kap. 18 § första stycket
2 § fjärde stycket	1 kap. 3 § första stycket
2 § femte stycket	1 kap. 3 § andra och tredje stycket
2 § sjätte stycket	5 kap. 20 §
3 §	5 kap. 6, 7, 9 och 10 §§
3 § andra stycket	5 kap. 2 §
3 § tredje stycket	5 kap. 3 §
3 § fjärde stycket	5 kap. 4 §
4 §	5 kap. 10 §
5 §	5 kap. 11 §
6 §	5 kap. 12 §
7 §	5 kap. 13 §
8 §	5 kap. 7 §
9 §	5 kap. 8 §
10 §	5 kap. 14 § och 18 § andra stycket
11 § första-andra stycket	5 kap. 15 § och 18 § andra stycket
11 § tredje stycket	5 kap. 16 §
12 §	5 kap. 17 §
13 §	5 kap. 18 § andra stycket
14 §	5 kap. 19 §
15 §	5 kap. 5 §
16 §	10 kap. 18 §
17 §	10 kap. 8 §
18 § första stycket	8 kap. 4 § 10
18 § andra stycket	8 kap. 4 § 11
19 § första stycket	8 kap. 8 §
19 § andra stycket	8 kap. 6 §
20 § första stycket 1	8 kap. 4 § 7
20 § första stycket 2	8 kap. 4 § 8
20 § första stycket 3	8 kap. 4 § 9
20 § andra stycket	8 kap. 4 § 6
21 §	10 kap. 17 §

**Fartygssäkerhetslagen  
(1988:49)**

**Förslaget till  
ny sjömanslag**

vissa aktuella paragrafer

5 kap. 12 §	2 kap. 7 §
6 kap. 10 a §	4 kap. 1 §
10 kap. 5 §	10 kap. 9 §
10 kap. 10 §	delvis 10 kap. 10 §
10 kap. 11 §	10 kap. 11 §
10 kap. 12 § andra stycket	10 kap. 12 §
12 kap. 3 § 5 a	8 kap. 4 § 2
13 kap. 3 § 2	9 kap. 1 § 2

## Lagstiftning i Danmark, Finland och Norge

### Avmönstring vid krigsrisk o.d. (avsnitt 3)

#### *Danmark*

I den danska sjömanslagen (Sømandslov 1985-12-04 nr 519) finns i §§ 18 a och b bestämmelser om sjömäns rätt att frånträda tjänsten vid krigsfara m.m. I § 12 regleras sjömäns rätt att omedelbart bli fria från anställningen vid svårartad epidemi och i § 11 finns bestämmelser om samma rätt bl.a. när fartyget inte är sjövärdigt. Dessa paragrafer motsvaras i den svenska sjömanslagen av 9 och 11 §§.

De aktuella paragraferna har följande lydelse:

§ 11. Sømanden har ret til at kræve afsked, hvis:

- 1) skibet er usødygtigt, eller mandskabets opholdsrum er sundhedsfarlige og skibsføreren ikke sørger for, at manglerne afhjælpes.
- 2) skibsføreren i strid med § 56 undlader at lade skibet syne, eller
- 3) sømanden har været udsat for mishandling om bord på skibet, uden at skibsføreren trods kendskab hertil har ydet ham beskyttelse.

Stk 2. En sømand, der fratræder efter stk 1, har ret til erstatning, og fri rejse med underhold efter § 18, stk 1 og 2.

§ 12. Sømanden har ret til at kræve afsked, hvis det efter forhøringen viser sig, at der hersker ondartet epidemi i en havn, som skibet skal anløbe.

Stk 2. Det påhviler skibsføreren ved opslag eller på anden måde at gøre mandskabet bekendt med skibets rejseplan og med ændringer heri.

Stk 3. Krav om afsked skal fremsættes snarest efter, at sømanden har fået kundskab om forholdet. Hvis rejsen ikke er påbegyndt, har sømanden ret til at fratræde straks og ellers i den første havn eller red, skibet anløber. Skal skibet ikke anløbe nogen havn eller red, forinden det må forventes at passere områder, hvor der hersker tilstande som nævnt i stk 1, skal skibsføreren efter sømandens anmodning give denne adgang til at fratræde, såfremt der opstår mulighed for at landsætte den pågældende.

Stk 4. Fratræder sømanden, betaler rederen tre fjerdedele og sømanden en fjerdedel af udgifterne til rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Staten refunderer en tredjedel af det beløb, som rederen har betalt til sømandens udgifter til rejse med underhold til hjemstedet eller til forhyringsstedet.

Stk 5. Stk 4 finder ikke anvendelse, hvis der kan skaffes sømanden tilsvarende stilling på andet dansk skib på fratrædelsesstedet.

### **3a. Sømandens ret til at fratræde tjenesten ved krigsfare mv**

**18 § a.** Sømanden har ret til at fratræde tjenesten om bordstraks og ellers i første havn eller red, skibet anløber, hvis skibet inden afgang fra havn får ordre til at sejle til et område, hvor

- 1) der er fare for, at skibet vil blive opbragt af krigsførende, udsat for krigsskade eller en faretruende situation, der kan ligestilles hermed, eller
- 2) sådan fare er blevet væsentlig forøget.

Stk 2. Hvis skibet efter afgang fra havn får ordre til at sejle til et område som nævnt i stk 1, nr 1, har sømanden altid ret til at fratræde tjenesten om bord.

Stk 3. Hvis der efter skibets afgang fra sidste havn opstår en situation som nævnt i stk 1, nr 2, har sømanden ret til at fratræde tjenesten om bord, såfremt der af anden grund etableres forbindelse med land.

Stk 4. Det påhviler skibsføreren ved opslag eller på anden måde at gøre besætningen bekendt med skibets rejseplan og med ændringer heri.

Stk 5. Krav om at fratræde tjenesten om bord skal fremsættes snarest efter, at sømanden har fået kundskab om forholdet.

**§ 18 b.** Fratræder sømanden efter bestemmelserne i § 18 a, kan hver af parterne, uanset hvad der er bestemt i § 6 om fratrædelseshavn, opsiges tjenesteforholdet med det aftalte eller det i § 5 eller § 37 nævnte opsigelsevarsel.

Stk 2. Opsiges tjenesteforholdet i medfør af stk 1. betaler redern 65 pct, staten 25 pct og sømanden 10 pct af udgifterne till rejse med underhold til hjemstedet eller efter rederens bestemmelse til forhyringsstedet. Rederen udlægger statens andel, der refunderes av Søfartsstyrelsen.

Stk 3. Stk 2 finder ikke anvendelse, hvis der kan skaffes sømanden tilsvarende stilling på et andet dansk skib på fratrædelsesstedet.

Stk 4. Under ophold på fratrædelsesstedet betaler rederen udgifterne til sømandens underhold.

Stk 5. Så længe tjenesteforholdet består, finder § 35 tilsvarende anvendelse for skibsansatte.

Av kommentaren i Karnovs lovsamling 1988, band 7, s. 6239 - 7059, 11:e utgåvan, 1989 framgår att uttrycket svårartad epidemi i § 12 särskilt åsyftar karantänssjukdomar, såsom pest, kolera, koppor, fläcktyfus och återfallsfeber.

Genom stadgandet i § 12 stk 3 har sjömannens rätt att frånträda genast eller i första hamn kompletterats med en rätt att frånträda om fartyget anlöper en redd. Härutöver är det en plikt för befälhavaren att låta sjömannen frånträda om det uppstår en möjlighet att sätta i land honom. Sådan möjlighet kan föreligga om det av annat skäl etableras förbindelse med land, t.ex. i samband med landsättning av sjuk eller transport av leveranser, reservdelar, reparatörer, avlösningsmanskaper eller liknande.

Enligt lagkommentaren till §§ 18 a och b fanns avsnittet 3 a om sjömannens rätt att frånträda vid krigsfara m.m. tidigare i § 12. Tillspetsningen av situationen i Persiska viken under senare år har nödvändiggjort att sjömannens möjligheter att utnyttja sin rätt att mönstra av fartyget förbättrats jämfört med vad som gällde enligt den tidigare bestämmelsen i § 12 - och som fortfarande gäller beträffande svårartad epidemi. De nya bestämmelserna trädde i kraft den 30 mars 1988.

Sjömannen skall nu alltid ha rätt att frånträda tjänsten ombord om det efter avgång från den senaste hamnen visar sig att fartyget skall till ett riskområde. Bestämmelsen tar sikte på att undvika att en sjöman mot sin vilja förs till ett riskområde. Om sjömannen vid anställningsavtalets ingående visste att fartyget skulle till ett riskområde, men ändå tog anställning, kan han inte åberopa § 18 a stk 1.

Tidigare kunde sjömannen endast bli fri från tjänsten ombord genom att begära att omedelbart bli fri också från anställningen. Med hänsyn till sjömannens anställningstrygghet har man ansett det riktigare att sjömannen endast frånträder tjänsten ombord på fartyget, utan att anställningsförhållandet utan vidare upphör. Detta gäller såväl rederianställda som fartygsanställda. Om en av parterna önskar att anställningsförhållandet skall upphöra kan det ske genom uppsägning med den uppsägningstid som anges i lagen eller som är avtalad.

Det är för nordiska förhållanden unikt att en sjöman enligt den danska sjömanslagen har rätt att frånträda inte bara när det är fara för att fartyget skall bli uppbringat av krigförande eller utsatt för krigsskada, utan också när det föreligger fara för att fartyget skall bli utsatt för en farlig (faretruende) situation som kan likställas med krigsskada. Enligt förarbetena till lagen var denna utvidgning av rätten att frånträda ett lagfästande av rättspraxis, eftersom det genom en dom har fastslagits att överfall av rövare som är av särskilt farlig karaktär kan jämföras med i dåvarande § 12 beskrivna fall.

Domen som avkunnades av sø- og handelsretten i Köpenhamn den 13 december 1978 innehåller bl.a.: "att det före den 21 november 1977 under längre tid har varit förenat med en viss icke helt obetydlig risk för överfall av rövare vid trafikering och uppehåll på redde i Lagos, Nigeria, men att denna risk, såsom också kärandena i detta mål kände till, inte var av sådan omfattning att den kunde berättiga de sjöfarande att omedelbart bli fria från sina anställningar enligt sjömanslagens § 12, denna bestämmelses analogi eller allmänna rättsgrundsatser.



Överfallet med dödlig utgång natten till den 21 november 1977 på "Lindinger Ivory" kunde vid dåvarande tidpunkt uppfattas som tecken på en väsentlig ökning av den dittills bestående risken, som var jämställd med de i sjömanslagens § 12 beskrivna fallen."

I förarbetena framhålls att det inte varit avsikten att med detta tillägg utvidga tillämpningsområdet av § 12 stk 1 på andra punkter. För bedömningen av om de övriga förutsättningarna i § 18 a stk 1, nr 1 är uppfyllda har dansk rättspraxis angett några riktlinjer för när krigsfara anses föreligga. Som exempel kan nämnas att det krävs särskild försäkringspremie för krigsrisk på fartyg, att certepartier blivit uppsagda under åberopande av krigsklausuler och att det har ingåtts avtal om krigsrisktillägg. Fara för att fartyget kan bli utsatt för krigsskada kan t.ex. föreligga vid trafik i områden där det är utlagt minor eller där sjöslag kan förväntas äga rum.

Beträffande tillämpningen av § 18 a stk 1, nr 2 hänvisar lagkommentaren till ett antal rättsfall. Förutom det ovan nämnda rättsfallet från sø-og handelretten nämns bl.a. ett fall från år 1940 enligt vilket avmönstring ansetts berättigad när ett fartyg uppbringats den 1 december 1939 i Östersjön av ett tyskt minfartyg och blivit fört till Hamburg. Det hänvisas även till två andra rättsfall från år 1940. Det ena gällde seglats på England i november 1939 och det andra gällde förhållanden i samband med spanska inbördeskriget. Det krävs inte nödvändigtvis att den krigförande parten skall vara en suverän stat. Upprorsrörelser och liknande kan också anses som "krigförande".

Den ovillkorliga rätten för sjömannen enligt 18 § stk 2 gäller utan hänsyn till vilka omkostnader som därvid åsamkas fartyget genom avvikelser från den planerade rutten eller andra åtgärder som kan sättas i verket för att möjliggöra sjömannens faktiska frånträdande.

Om sjömannen är medveten om att fartyget är destinerat till ett riskområde, men faran härför ökat väsentligt, kan enligt § 18 a stk 3 frånträdande bara ske om det av annat skäl uppnås förbindelse med land, t.ex. i samband med landsättning av sjuka eller transport av leveranser, reservdelar, reparatörer, avlösningsmanskaper eller liknande.

I kommentaren till § 18 b erinras om att anställningsavtalet för en sjöman som har bostad i Danmark och som ingått anställningsavtalet i Danmark enligt § 6 bara kan sägas upp till frånträdande i dansk hamn som fartyget anlöper. Då många danska fartyg endast sällan anlöper dansk hamn innebär det att rederiet i en situation där det inte

kan erbjuda sjömannen annat arbete inte har någon möjlighet att säga upp anställningsavtalet. Detta har inte ansetts rimligt, bestämmelsen öppnar därför möjlighet till att anställningsavtalet kan upphöra efter avtalad eller lagstadgad uppsägningstid.

Bestämmelserna i § 18 b stk 2 ändrades under folketingsbehandlingen. Enligt den tidigare fördelningen av hemresekostnaderna betalade redaren 50 procent, staten 25 procent och sjömannen 25 procent av hemresekostnaderna. Genom ändringen nedsattes sjömannens andel till 10 procent. Redarens andel höjdes till 65 procent under det att statens andel kvarstod med 25 procent. Redarens plikt att förskotta statens andel kvarstod. Den sjöfarande andel av ett flygbiljettpris på 10 000 kr (från de mest avlägsna destinationerna) skall utgöra ca 1 000 kr. Härtill kommer 10 procent av eventuella omkostnader i samband med underhåll under resan.

Bestämmelsen i § 18 b stk 4 fastslår att sjömannen, så länge han uppehåller sig på frånträdanort, får utgifterna för underhåll betalda, dvs. kost och logi, varigenom han blir försatt i samma situation som om han hade blivit kvar på fartyget.

Ändamålet med § 18 b stk 5 är att göra danska sjömanslagens §§ 29, 30, 33 och 34 angående sjömannens rättsställning vid sjukdom och död tillämpliga också på fartygsanställda så länge anställningsförhållandet består. Enligt tidigare regler omfattades endast rederianställda.

Den danska lagstiftningen har sålunda moderniserats och sjömännen har vid krigsfara och liknande situationer fått rätt att mönstra av utan att mista sin anställning. När det gäller svårartad epidemi och när fartyget inte är sjövärdigt har dock sjömännen fortfarande bara rätt att bli fria från sina anställningar. De danska lagbestämmelserna är förhållandevis detaljerade. Vid krigsfara har sjömännen en i princip ovillkorlig rätt att inte mot sin vilja komma in i en krigsriskzon. Anställningstryggheten urholkas dock av att frånträdan från tjänsten ombord ger var och en av parterna rätt att säga upp anställningsavtalet med sedvanlig uppsägningstid. Den danska sjömanslagen som gäller såväl rederi- som fartygsanställda innehåller inte någon bestämmelse om att rederiet kan omplacera en avmönstrad sjöman till ett annat av rederiets fartyg. Frågan berörs dock indirekt i § 18 b stk 3 enligt vilket kostnadsfördelningsregeln för resor då anställningsavtalet sagts upp på grund av avmönstringen inte skall tillämpas om sjömannen kan omplaceras till annat danskt fartyg på frånträdanort. I kommenta-

ren till § 18 b stk 1 sägs att det inte är rimligt att rederiet i vissa fall inte kan säga upp anställningsavtalet, trots att det inte kan erbjuda sjömannen annat arbete. Det förefaller underförstått att arbetsgivaren skall försöka omplacera sjömannen till ett annat av sina fartyg. Kommentaren ger ett intryck av att rederiets uppsägningsrätt är tänkt som en undantagsregel att användas med försiktighet, något klart besked ges dock inte. Lagtexten i sig är formulerad så att sjömannens avmönstringsrätt framstår som närmast illusorisk.

### *Finland*

I den finska sjömanslagen (7.6.1978/423) finns i 46 § bestämmelser om arbetstagares särskilda uppsägningsrätt. Paragrafen motsvarar 9 § i den svenska sjömanslagen. Dessutom finns ytterligare bestämmelser rörande krigsfara i 46 a §, 48 § och 53 §.

De aktuella paragraferna har följande lydelse:

46 § *Arbetstagares särskilda uppsägningsätt*. Oberoende av överenskommen arbetsperiod eller av uppsägningstid, som eljest skall iakttagas i arbetsförhållandet, äger arbetstagare rätt att uppsäga sitt arbetsavtal att upphöra omedelbart:

- 1) då han fått veta att i fartygets destinationshamn förekommer farlig smittosam sjukdom, som skulle kunna äventyra hans hälsa;
- 2) då det fartyg, på vilket han arbetar, löper risk att uppbbringas av krigförande eller att bli utsatt för krigsskada samt även då sådan risk väsentligt har ökat;
- 3) då någondera av hans föräldrar, hans make eller barn är allvarligt sjuk eller har avlidit, såframt ej erforderlig ledighet från arbetet kan ordnas för honom på annat sätt; samt
- 4) då han efter att ha ingått arbetsavtalet fått veta att han blivit godkänd till någon läroanstalt eller att han får en anställning, vars mottagande är viktigt för honom, eller då i hans förhållanden eljest inträffat sådana väsentliga förändringar som medför att arbetsförhållandets upphörande bör anses som nödvändigt.

Har arbetstagare, sedan han fått kännedom om sådana omständigheter som avses i 1 mom. 1 eller 2 punkten, samtyckt till att arbeta under sagda förhållanden, äger han icke i denna paragraf avsedd uppsägningsrätt.

Har arbetstagare rätt att säga upp sitt arbetsavtal med stöd av 1 mom. 2 punkten, är arbetsgivaren skyldig att på arbetstagarens begäran omedelbart permittera honom till dess att arbetsgivaren kan erbjuda arbetstagaren ett arbete som motsvarar hans tidigare arbete, men inte är förbundet med sådana omständigheter som utgjort grund för permitteringen.

Arbetstagare äger icke rätt att uppsäga sitt arbetsavtal med stöd av 1 mom. 4 punkten, om fartyget på grund därav skulle bli sjöodugligt, såframt icke i hans ställe kan anskaffas lämplig arbetstagare. Arbetstagare är skyldig att ersätta arbetsgivaren för kostnaderna för anskaffande av ny arbetstagare. Ersättningen kan nedsättas eller ersättningsskyldigheten helt slopas med beaktande av den tid arbetsförhållandet fortgått samt övriga på saken inverkan omständigheter.

46 a § *Rätt att återupptaga arbetet för den som permitterats på grund av krigsfara.* Har arbetstagare permitterats med stöd av 46 § 3 mom., har han rätt att återvända i första hand till det fartyg, från vilket han permitterades.

48 § *Orten för arbetsavtalets upphörande i särskilda fall.* Arbetstagare kan i fall som avses i 3 § 2 mom. uppsäga sitt arbetsavtal att upphöra i vilken hamn som helst, vilken fartyget anlöper för lossning, lastning eller uppläggning.

Arbetstagare kan i fall som avses i 43 § uppsäga sitt arbetsavtal att upphöra i första hamn som fartyget anlöper efter uppsägningstidens utgång.

I fall som avses i 44 § och 46 § 1 och 3 mom. upphör arbetsavtalet eller begynner permitteringen i den första hamn som fartyget anlöper. Har arbetstagaren sagt upp sitt arbetsavtal med stöd av 46 § 1 mom. 2 punkten eller har han permitterats med stöd av 46 § 3 mom., skall han dock, innan fartyget anländer till det område där krigsfara råder, föras till en hamn eller en ort från vilken i 53 § nämnd resa kan ordnas. I detta fall upphör

arbetsavtalet eller begynner permitteringen i den nämnda hamnen eller på den nämnda orten.

Skulle arbetsavtal i fall som avses i 47 § eller i 1 - 3 mom. upphöra i land, vars myndigheter icke tillåter arbetstagare att komma in i landet, eller där arbetstagaren avkräves säkerhet som han ej kan ställa, fortfar arbetsavtalet att gälla till dess fartyget anländer till en ort, där nämnda hinder icke föreligger.

*53 § Fri resa med anledning av smittosam sjukdom eller krigsfara.* Arbetstagare som har sagt upp sitt arbetsavtal med stöd av 46 § 1 mom. 1 eller 2 punkten eller som har permitterats med stöd av 46 § 3 mom. har rätt till fri resa jämte uppehälle till närmaste ort, där arbetsavtalet hade kunnat upphöra efter uppsägning från arbetsgivarens sida, om han inte har rätt till fri hemresa enligt 52 §.

Arbetstagare som säger upp sitt arbetsavtal eller anhåller om permittering skall samtidigt begära fri hemresa.

Om arbetstagaren är bosatt i Finland eller är finsk medborgare, betalas kostnaderna för den i denna paragraf nämnda fria resan samt resan för sådan arbetstagare som i hans ställe sänds från Finland till fartyget, till hälften av statens och till hälften av arbetsgivarens medel. Kostnaderna för annan än ovan nämnd arbetstagares resa betalas av arbetsgivarens medel.

Av motiven till bestämmelserna framgår bl.a. följande (jfr Finlands regerings proposition nr. 55/1986).

Den finska sjömanslagen har för några år sedan ändrats så att en arbetstagare har rätt att alternativt bli permitterad under samma förutsättningar som han enligt 46 § 1 mom har rätt att säga upp sitt arbetsavtal, om han uttryckligen ber om detta.

Sådan permittering i enlighet med 46 § 3 mom. sker på arbetstagarens begäran. Om de i lagen stadgade förutsättningarna uppfylls är arbetsgivaren skyldig att permittera arbetstagaren. Permittering på arbetstagarens egen begäran kommer i fråga bara i händelse av krigsfara i enlighet med 46 § 1 mom. punkt 2. Enligt uppgift från delegationen för sjömansärenden i Helsingfors utgår det inte någon lön till arbetstagaren under permitteringen.

I 46 § 2 mom. stadgas om när en arbetstagare förlorar sin rätt att säga upp sitt arbetsavtal på grund av krigsfara. Enligt propositionen har en arbetstagare inte heller rätt att bli permitterad, om han, då han fått veta om krigsfaran, har samtyckt till att arbeta under nämnda förhållanden.

Av ekonomiska skäl och av produktionsskäl måste en permitterad ofta vänta en obestämd tid på att få återgå till arbetet. En permittering i enlighet med 46 § 3 mom. på grund av krigsfara gäller vanligen för viss tid så att permitteringen varar så länge fartyget trafikerar på en rutt som går genom ett område med krigsfara. Enligt 46 a § har en arbetstagare rätt att återvända i första hand till det fartyg från vilket han permitterats. Om dock fartyget en längre tid fortsätter att trafikera en rutt som går genom område med krigsfara, har arbetstagaren samma rätt att återgå till arbetet som den som har permitterats av annan anledning. Permitteringstidens längd skulle i detta fall bero på vilka möjligheter rederiet har att erbjuda annat arbete och därpå, huruvida det utöver den som har permitterats på grund av krigsfara finns arbetstagare, som varit permitterade längre.

Då i ovan nämnda situation permitteringen av en arbetstagare som har permitterats på grund av krigsfara till sin natur är en permittering som gäller för viss tid, borde enligt propositionen också arbetsförhållandet för en arbetstagare som har anställts i hans ställe vara bundet till en viss tid.

Då arbetstagaren har sagt upp sitt arbetsavtal på grund av krigsfara skall arbetsavtalet enligt 48 § 3 mom. upphöra att gälla i den första hamnen som fartyget anlöper. Detta gäller också beträffande den tidpunkt då permitteringen börjar. Arbetsgivarens ansvar i situationer med krigsfara innebär att han är skyldig att se till att arbetstagaren kommer bort från fartyget innan fartyget anländer till området med krigsfara. En arbetstagare som på grund av krigsfaran har sagt upp sitt arbetsavtal eller som på egen begäran har permitterats, skall innan fartyget kommer till området med krigsfara föras till en hamn eller en ort därifrån hemresan i enlighet med 53 § kan ordnas. I detta fall upphör arbetsavtalet att gälla eller börjar permitteringen på en sådan ort. Enligt propositionen kan naturligtvis arbetsförhållandet upphöra att gälla eller permitteringen börja på grund av krigsfara redan innan fartyget har avgått till området med krigsfara.

I 52 § ingår ett allmänt stadgande om fri hemresa. Enligt stadgandet skall för en arbetstagare, vars arbetsförhållande har upphört på annan

ort än i hans hemland, och för arbetstagare som i hans ställe kommer från Finland till fartyget, resekostnaderna erläggas till hälften av statens och till hälften av arbetsgivarens medel, om vissa i paragrafen nämnda förutsättningar är uppfyllda. I 53 § ingår ett specialstadgande om fri resa, som arbetstagaren har rätt till med anledning av smittosam sjukdom eller krigsfara, om han inte har rätt till fri resa enligt det allmänna stadgandet. Tidigare svarade härvid arbetsgivaren för alla de kostnader som arbetstagarens resor medförde. Eftersom arbetstagarens möjligheter att undvika förhållanden som medför krigsfara numera förbättrats och eftersom staten i regel ansvarar för sina i utlandet arbetande medborgares säkerhet ankommer ansvaret för resekostnaderna på grund av krigsfara nu till hälften på staten och till hälften på arbetsgivaren, när det är fråga om att bekosta resan för en i Finland bosatt arbetstagare eller en finsk medborgare som kommer i stället för den som lämnat fartyget. Resekostnaderna för en utländsk arbetstagare som inte är bosatt i Finland skall fortfarande ersättas av arbetsgivaren. Bestämmelserna gäller också när en arbetstagare har sagt upp sitt arbetsavtal i en sådan situation med fara för smittosam sjukdom som avses i 46 § 1 mom. punkt 1.

Finland har sålunda i likhet med Danmark och Norge (jfr nedan) gjort ändringar i de bestämmelser som rör krigsrisksituationer. Den finska sjömanslagen ger dock inte sjömannen någon rätt att med bibehållna anställningsförmåner mönstra av fartyget. I stället ger den sjömannen rätt att i en krigsrisksituation begära att omedelbart bli permitterad. Han får då ingen lön under permitteringstiden, men arbetsgivaren har skyldighet att försöka omplacera honom till ett annat fartyg. Sjömannen har dessutom rätt att i första hand återvända till det fartyg som han permitterades ifrån. Liksom enligt dansk rätt är arbetsgivaren skyldig att se till att arbetstagaren kommer bort från fartyget innan krigsfaran uppstår. Bestämmelsen gäller endast vid krigsrisk, och inte såsom de norska reglerna, vid smittfara, bristande sjövärdighet och liknande fall.

### *Norge*

I den norska sjömanslagen (Sjömannslov 30. Mai 1975 nr. 18) finns i § 12 bestämmelser om sjömans rätt att frånträda tjänsten ombord på grund av särskilda skäl. Denna paragraf motsvaras i den svenska sjömanslagen av 9 - 11 §§.

Paragrafen har följande lydelse:

**§ 12. Sjömanns rätt till å fratres tjänsten om bord av särskilda grunner.**

1. Sjömann kan också fratres tjänsten om bord dersom:
  - a) skipet ikke er i sjødyktig stand til reisen, eller mannskapets oppholdsrom er helsefarlige og skipsføreren ikke sørger for avhjelp av manglene,
  - b) skipsføreren unnlater å etterkomme krav om sjødyktighetssyn fremsatt i henhold til § 42,
  - c) han har vært utsatt for mishandling om bord uten at skipsføreren etter oppfordring har vernet ham,
  - d) skipet mister retten til å føre norsk flagg,
  - e) (opphovet ved lov 31. maj 1985),
  - f) han er ansatt for en bestemt reise, og reisen blir vesentlig endret,
  - g) det etter tilredelse om bord viser seg at det er fare for at skipet kan bli oppbrakt av en krigførende makt eller utsatt for krigsskade, eller at slik fare er blitt vesentlig forøket,
  - h) det etter tiltredelse om bord viser seg at det i den havn skipet er bestemt til, hersker en ondartet farsott.

I de tilfelle som er nevnt i første ledd bokstavene f - h, kan sjømannen straks fratres hvis reisen ennå ikke er begynt, men ellers i den første havn skipet anløper etter at han har fått kjennskap til forholdet.

2. Sjømann som fratres tjensten om bord etter nr. 1 første ledd, kan av rederiet omplasseres til tjeneste på et annet av rederiets skip. Dersom omplassering ikke finner sted, har han rett til fri reise med underhold til bostedet.

Er sjømannen ansatt for en bestemt reise, har han ved fratredelse før reisen er begynt rett til fri reise med underhold til det sted hvor han oppholdt seg ved inngåelse av ansettelsesavtalen, men ellers til det avtalte fratredelsessted. Er fratredelsessted ikke avtalt, gjelder § 6 annet og tredje ledd.

Enligt lagkommentaren (utgiven av Direktoratet for sjømenn den 3 februari 1986) framgår det av paragrafen att sjömannen har rätt att lämna tjänsten ombord av sådana skäl som bestämmelserna anger, utan att detta får betydelse för avtalet om anställning i rederiet. (Rederianställning är numera den enda anställningsformen enligt den norska



sjömanslagen.) Den tidigare § 12 gav under motsvarande förutsättningar endast sjömannen rätt att säga upp anställningsavtalet. Bestämmelsen gäller alltså sjömannens rätt att lämna tjänsten ombord på det fartyg där han för tillfället tjänstgör.

Rederianställning är grunden för bestämmelsen i nr 2 om sjömannens plikt att låta sig omplaceras till tjänst på ett annat av rederiets fartyg om han använder sig av rätten att mönstra av enligt nr 1. En sådan omplacering kan ta tid. Rätten till fri hemresa kan därför göras gällande först efter det att rederiet har fått anledning att undersöka möjligheterna till omplacering.

Utnyttjar sjömannen rätten att mönstra av vid krigsfara enligt nr 1 g kan det inte uteslutas att det mest praktiska blir att han återinträder i tjänst på samma fartyg när farosituationen är över. Det kan vara ändamålsenligt att sjömannen sätts i land, medan fartyget är inne i det utsatta farvattnet för att därefter tas ombord igen när fartyget kommer ut. Det kommer bl.a. att bero på förhållandena på den aktuella platsen och avståndet till hemorten hur lång tid som kan gå innan fri hemresa under sådana omständigheter kan krävas. Det anses enligt lagkommentaren inte vara möjligt att ange något bestämt antal dagar för var gränsen skall gå. Det förutsätts att rederiet betalar utgifterna för kost, logi och resa m.m. i samband med omplacering eller under väntetiden tills återinträde i tjänsten kan äga rum.

Den norska lagstiftningen har alltså redan moderniserats och sjömän har rätt att i de angivna situationerna mönstra av utan att mista sin anställning. Denna rätt har sjömännen inte bara vid krigsrisk och smittfara, utan även i sådana fall som i den svenska sjömanslagen regleras i 10 och 11 §§, t.ex. när en sjöman är anställd för bestämd resa och denna ändras väsentligt. En sjöman som utnyttjar denna rättighet behåller både sin anställning och sin lön under den tid han är avmönstrad. Det bör emellertid observeras att dessa liberala bestämmelser inte gäller sjömän med befattning ombord på fartyg som är registrerade i det norska internationella registret (NIS).



## Lagstiftning i Danmark, Finland och Norge

Vissa frågor som har aktualiserats under utredningsarbetet (avsnitt 8)

### *Danmark*

#### **Sjömannens rätt att "kræve afsked"**

I den danska sjömanslagen (Sømandslov 1985-12-04 nr 519) sägs i 10 § följande i denna fråga:

10 § Får en sømand efter forhyringen underretning om, at hans ægtefælle eller barn er afgået ved døden eller er alvorligt syg, kan han kræve afsked.

Stk 2. En sømand kan også kræve afsked, hvis han efter forhyringen får underretning om, at han på andet skib kan få stilling af højere grad end den, han har, eller anden stilling af væsentlig betydning for ham eller om andre omstændigheder, som gør det til en velfærdssag for ham at kunne fratræde. Bliver skibet derved usødygtigt, kan sømanden dog kun kræve afsked efter 1. pkt. hvis en kvalificeret mand kan skaffes i hans sted.

Stk 3. Sømanden skal erstatte rederen udgifterne ved at skaffe en ny mand efter stk. 2. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde under hensyn til sømandens resterende tjenestetid og omstændighederne i øvrigt.

Av kommentaren i Karnovs lovsamling 1988, band 7, s. 6239 -7059, 11:e utgåvan, 1989 framgår att rätten till avsked enligt första stycket inte är beroende av om sjömannen ersätter redaren för utgiften att skaffa en annan man. För att i största möjliga omfattning få en klar avgränsning av bestämmelsens tillämpningsområde är den omständighet som berättigar till avsked begränsad till personkretsen make och barn. Däremot är andra familjemedlemmars sjukdom eller död, oavsett släktskapets närhet eller den personliga anknytningen till sjömannen i övrigt, t.ex. gemensam bostad, inte tillräckligt för att berättiga

sjömannen att kräva avsked enligt första stycket, men eventuellt enligt andra stycket. Med allvarlig sjukdom åsyftas de fall där den sjukes liv kan antas vara i fara. Vid behov bör sjömannen styrka förhållandet genom ett läkarintyg eller liknande.

Uttrycket välfärdssak i andra stycket anger att det skall vara fråga om något allvarligt, något som kan få vidsträckta konsekvenser för sjömannens framtid. Bestämmelsen skall t.ex. kunna användas vid dödsfall och allvarlig sjukdom inom den del av den närmaste familjen som inte omfattas av första stycket.

I anslutning till tredje stycket sägs att vid fastställande av ersättningen kan hänsyn bl.a. tas till om frånträdan sker en kortare tid före den tidpunkt då sjömannen skulle ha uppnått rätt till fri hemresa. Bland övriga bestämmelser som kan beaktas kan nämnas karaktären av det förhållandet som ligger till grund för rätten till avsked, sjömannens ekonomiska förhållanden och utgiftens storlek.

### **Befälhavarens rätt att avskeda en sjöman**

Enligt 17 § kan befälhavaren avskeda en sjöman på samma grunder som en svensk befälhavare enligt 18 § svenska sjömanslagen kan skilja sjömannen från hans befattning på fartyget.

### **Lydnadsplikt**

I 53 § stadgas att en sjöman skall efterkomma order som han mottar i tjänsten och att han med tydligt svar skall tillkännage om han har förstått dessa. Han skall vidare följa de föreskrifter som ges för ordningen ombord.

### *Finland*

#### **Arbetstagarens särskilda uppsägningsrätt**

Den finska sjömanslagen (7.6.1978/423) innehåller i 46 § 1 mom. 3 punkten följande om en arbetstagares särskilda uppsägningsrätt. Oberoende av överenskommen arbetsperiod eller av uppsägnings-tid, som annars skall iakttas i anställningsförhållandet, äger en

arbetstagare rätt att säga upp sitt arbetsavtal att upphöra omedelbart då någon av hans föräldrar, make eller barn är allvarligt sjuk eller har avlidit, om inte erforderlig ledighet från arbetet kan ordnas för honom på annat sätt.

### **Arbetsgivarens rätt att häva arbetsavtalet**

Enligt 49 § kan ett arbetsavtal omedelbart hävas, oberoende av överenskommen arbetsperiod och uppsägningstid, om vägande skäl påkallar det.

Arbetsgivaren kan, om inte omständigheterna ger anledning till annan bedömning, häva avtalet i synnerhet i följande fall:

- 1) då arbetstagaren vid avtalets ingående i något väsentligt hänseende vilselett arbetsgivaren;
- 2) då arbetstagaren genom likgiltighet äventyrar arbetstryggheten på arbetsplatsen eller trots varning upprepat är berusad i tjänsten;
- 3) då arbetstagaren uppsåtligen eller av vårdslöshet underlåter att fullgöra skyldighet i arbetet och trots varning fortfar med underlåtelserna;
- 4) då arbetstagaren av fortgående orsak är oförmögen till sitt arbete;
- 5) då arbetstagaren begår grov ärekränkning mot arbetsgivaren, dennes ställföreträdare, någon av sina arbetskamrater eller eljest ombordvarande person eller våldför sig på dem;
- 6) då arbetstagaren på grovt sätt överträder förbud mot konkurrerande arbetsavtal eller röjande av affärs- och yrkeshemligheter eller mot tagande av muta;
- 7) då arbetstagaren ombord på fartyget döljer obehörig person eller sådant gods som är tullpliktigt eller förbjudet att utföra från avgångs-orten eller att införa till destinationsorten, under sådana förhållanden, att arbetsgivaren därigenom i väsentlig mån utsätts för fara; samt
- 8) då arbetstagaren i annan än inrikes trafik ej infinner sig på fartyget på överenskommen tid och i hans ställe måste anställas en annan person.

Enligt den finska sjömanslagen kan sjömannen således avskedas i dessa fall. Begreppet skiljande från befattning på fartyg förekommer inte i den finska sjömanslagen.

## Fartygskommission

I 6 kap. finns bestämmelser om fartygskommission som motsvarar bestämmelserna om fartygsnämnd i den svenska sjömanslagen.

## Lydnadsplikt

8 § innehåller ett allmänt stadgande om arbetstagarens skyldigheter. Där sägs att arbetstagaren skall utföra honom tilldelat arbete omsorgsfullt med iakttagande av de föreskrifter arbetsgivaren i enlighet med sina befogenheter meddelar angående sättet för arbetets utförande, arbetets art och omfattning samt tiden och platsen för dess utförande. Han skall undvika allt som står i strid med vad som skäligen bör fordras av en arbetstagare i hans ställning och som vore ägnat att åsamka arbetsgivaren skada.

## Konflikträtt

Arbetsgivaren får enligt 39 § inte utan synnerligen vägande skäl säga upp en arbetstagare, vars arbetsförhållande utan avbrott fortgått minst tre månader. Såsom dylikt skäl kan i ingen händelse anses bl.a. arbetstagarens deltagande i strejk eller annan arbetsstrid, förutom då arbetsgivaren på grund härav skulle äga rätt att i stället för att säga upp avtalet häva detsamma med stöd av 49 §.

## Norge

### Välfärdspermission

I 11 § norska sjömanslagen (Sjømannslov 30. Mai 1975 nr. 18) finns bestämmelser om en sjömans rätt till välfärdspermission.

#### § 11 *Sjømanns rett til velferdspermisjon*

Sjømann som får underretning om at hans foreldre, ektefelle eller barn er avgått ved døden eller er alvorlig syk, kan kreve permisjon. Permisjonsretten gjelder ikke under avvikling av ferie- og fridager.

Det samme gjelder dersom det er inntruffet andre omstendigheter som gjør det til en velferdssak for han å få permisjon. Blir skibet sjøudyktig gjelder som vilkår etter dette ledd at det kan skaffes kvalifisert avløser.

Fratrer sjømannen av grunner som nevnt i annet ledd, plikter han å erstatte utgiftene ved å skaffe avløser. Erstatningen kan nedsettes eller bortfalle idet omsyn tas til lengden av sjømannens gjenstående tjenestetid om bord og omstendighetene for øvrig.

Av kommentaren (utgiven av Direktoratet for sjømenn den 3 februar 1986) till lagen framgår att 11 § ändrats som en följd av att det för norska sjömän numera endast förekommer rederianställning. Paragrafen ger sjömannen rätt till välfärdspermission under existerande anställningsförhållanden i stället för att tidigare ha gett sjömannen rätt att i motsvarande fall avsluta anställningsförhållandet. Permissionsrätten är begränsad till den tid sjömannen skulle ha varit i tjänst ombord och gäller inte under semester och fridagar.

Ett villkor för permission enligt andra stycket är att det kan skaffas avlösare om fartyget blir sjöodugligt till följd av permissionen. Avgörande för den frågan blir om fartyget uppfyller kravet på tillåten minimibesättning. Enligt praxis är det rederiet eller befälhavaren som ordnar med ersättare.

### **Arbetsgivarens rätt att avskeda en sjöman**

Enligt 15 § kan en sjöman avskedas på de grunder som enligt 18 § svenska sjömanslagen ger befälhavaren rätt att skilja en sjöman från hans befattning. Den norska sjömanslagen anger dock som särskild grund för avskedande att sjömannen tagit ombord narkotika eller andra farliga gifter.

Av kommentaren framgår att det efter övergången till rederianställning inte längre anses naturligt att upprätthålla någon lagbestämd obetingad rätt för befälhavaren att avskeda en sjöman. Såväl anställnings- som avskedandekompetensen tillkommer nu rederiet.

Befälhavaren kommer likväl, på grund av andra lagbestämmelser och sin ställning som ytterst ansvarig ombord, att ha möjlighet att avbryta tjänsten ombord för de enskilda besättningsmedlemmarna med

omedelbar verkan utan att anställningsavtalet mellan den enskilde sjömannen och rederiet därmed upphör.

På grund av införandet av rederianställning ställs det nu upp ett krav på skuld för att avskeda en sjöman som inte har kommit ombord i rätt tid. Det har ansetts orimligt att en oförskylld utevaror skulle medföra att sjömannen miste sin anställning i rederiet.

Om döljande av tullpliktigt gods skall kunna åberopas som grund för avskedande krävs numera att det skall ha medfört väsentliga ekonomiska omkostnader eller andra praktiska svårigheter för rederiet.

### Lydnadsplikt

I 39 § första stycket finns följande bestämmelse om lydnadsplikt:

§ 39 *Plikten til å rette seg etter ordrer, mannskapets erstatningsansvar m.v.*

En sjømann skal rette seg etter de ordrer som han mottar i tjenesten, og ved tydelig svar vise at han har forsått disse. Han skal vise omsorg for skip og last og i det hele utføre sin tjeneste påpasselig.

### Konflikträtt

Den norska sjömanslagen innehåller inte någon bestämmelse om konflikträtt. Frågan finns däremot reglerad i kollektivavtal.

I huvudavtalet den 16 mars 1984 med senare ändringar mellan Arbeidsgiverforeningen for skip og offshorefartøyer (ASO) och De samarbeidende organisasjoner (DSO) (Det norske maskinistforbund, Norsk Styrmandsforening) behandlas frågor om "kollektive oppsigelser", sympatiaktioner och arbete i samband med konflikt.

Kollektiva uppsägningar såsom plassoppsigelse är en motsvarighet till strejk. I § 17 i huvudavtalet finns bestämmelser om plassoppsigelse och varsel i samband därmed. Bl.a. sägs att plassoppsigelse inte kan göras för fartyg som befinner sig utanför nordeuropeiska farvatten. Den som omfattas av plassoppsigelsen och som befinner sig ombord har rätt att komma i land så snart det kan ske utan extra transportut-



gifter, dock senast vid tjänstgöringsperiodens slut. I princip utbetalas inte lön under den tid som arbetsinställelsen varar. Enligt § 18 tillåts sympatiåtgärder för att stödja andra tillåtna konflikter. I § 19 finns bestämmelser om arbete i samband med konflikt. Om arbetskonflikten innebär att driften inte kan fortsätta skall denna avslutas successivt på ett ur säkerhetssynpunkt försvarligt sätt. När det gäller off-shorefartyg skall, på arbetsgivarens begäran, förbindelsen mellan borrhålet och borrhingsfartyget avlägsnas så att fartyget kan lämna platsen om det skulle bli nödvändigt. På en bostadsplattform skall samtliga som är inlogerade sättas i land snarast möjligt. Fram till avresan skall de åtnjuta oförändrade kostförmåner. Under denna säkerhetsmässiga avvecklingsperiod har de ombordvarande rätt till lön. Det sägs även att såväl rederiet som de anställda är skyldiga att iaktta bestämmelser om minimibesättning vid arbetskonflikt. Minimibesättningen skall bl.a. utföra arbete som är nödvändigt för att avvärja fara för människoliv eller betydande materiell skada, med andra ord skyddsarbete.



## Utdrag ur riksförsäkringsverkets förslag till författningsändringar i rapporten den 31 maj 1990 om möjligheterna att utvidga den skyddade personkretsen enligt den allmänna försäkringen och anslutande förmånssystem

### Förslag till lag om ändring i lagen (1962:381) om allmän försäkring

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1962:381) om allmän försäkring

*dels* att 1 kap. 3 §, 2 kap. 8 och 10 §§, 3 kap. 5 och 13 §§, 4 kap. 1 §, 11 kap. 1 p samt 20 kap. 1 § skall ha följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas en ny paragraf, 1 kap. 4 a § av följande lydelse.

#### Nuvarande lydelse

*Försäkrade* enligt denna lag är *dels svenska medborgare, dels personer som utan att vara svenska medborgare är bosatta* i riket. En försäkrad som lämnar Sverige skall fortfarande anses vara bosatt i riket, om utlandsvistelsen är avsedd att vara längst ett år.

#### Föreslagen lydelse

#### 1 kap. 3 §

*Försäkrad* enligt denna lag är *en person som är bosatt i riket*. En försäkrad som lämnar Sverige skall fortfarande anses vara bosatt i riket, om utlandsvistelsen är avsedd att vara längst ett år.

*Försäkrad är också den som utan att vara bosatt i riket utför förvärvsarbete här som anställd.*

*Nuvarande lydelse*

*Utländsk sjöman på svenskt handelsfartyg är försäkrad för tilläggs pension även om han ej är bosatt i riket.*

*Föreslagen lydelse*

*En sjöman som utan att vara bosatt i riket är anställd på ett svenskt handelsfartyg är också försäkrad enligt denna lag.*

*En svensk medborgare är försäkrad för allmän tilläggs pension på grund av förvärvsarbete utom riket även om han inte uppfyller förutsättningarna enligt första eller andra stycket.*

Såvitt angår försäkringen för tilläggs pension är den som enligt 11 kap. 6 § tillgodoräknats pensionspoäng försäkrad, även om han ej längre uppfyller förutsättningarna enligt första eller andra stycket.

Om regeringen inte föreskriver annat, skall den som av en statlig arbetsgivare sänds till ett annat land för arbete för arbetsgivarens räkning anses bosatt i riket under hela utsändningstiden även om denna är avsedd att vara längre än ett år. Detta gäller även medföljande make samt barn som inte har fyllt 18 år. Med make likställs den som utan att vara gift med den utsände lever tillsammans med denne, om de tidigare har varit gifta eller gemensamt har eller har haft barn.

*4 a §*

*Den som är försäkrad enligt 1 kap. 3 § andra eller tredje stycket skall vid tillämpning av denna lag jämsställas med en person som är inskriven hos allmän försäkringskassa.*

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

2 kap.  
8 §

Ersättning enligt detta kapitel utges *inte* för *annan* försäkrad än *den* som är bosatt i Sverige.

Ersättning enligt detta kapitel utges inte för annan försäkrad än den som är bosatt i Sverige. *Med bosatt jämställs den är försäkrad enligt 1 kap. 3 § andra eller tredje stycket denna lag.*

## 10 §

Frågor om sjukvårdsersättning prövas i andra fall än som avses i andra stycket av den allmänna försäkringskassa, hos vilken den försäkrade är inskriven eller skulle ha varit inskriven, om han uppfyllt åldersvillkoret i 1 kap. 4 §. *Denna försäkringskassa får dock uppdra åt en annan försäkringskassa att pröva sådana frågor.*

Frågor om sjukvårdsersättning prövas i andra fall än som avses i andra stycket av den allmänna försäkringskassa, hos vilken den försäkrade är inskriven eller skulle ha varit inskriven, om han uppfyllt åldersvillkoret i 1 kap. 4 §. *För den som utan att vara bosatt i riket är försäkrad enligt 1 kap. 3 § andra stycket denna lag skall försäkringskassan på sysselsättningsorten vara behörig att pröva frågor enligt detta kapitel. Om det inte kan avgöras vilken denna kassa är skall försäkringskassan på den ort där arbetsgivaren har sitt säte vara behörig. Den behöriga försäkringskassan får dock uppdra åt en annan försäkringskassa att pröva sådana frågor.*

Frågor om sjukvårdsersättning enligt 2, 3 och 5 §§ samt ersättning enligt 4 § som inte hänför sig till visst vårdtillfälle prövas av den

## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

försäkringskassa inom vars verksamhetsområde vårdgivaren bedriver sin verksamhet. Detsamma gäller sjukvårdersättning i övrigt i de fall där den försäkrade inte är och inte heller under den förutsättning som sagts i första stycket skulle ha varit inskriven hos allmän försäkringskassa.

Frågor om avgift för sjukhusvård enligt 12 och 12 a §§ prövas av den försäkringskassa hos vilken den försäkrade är inskriven.

## 3 kap.

## 5 §

## första stycket

Den allmänna försäkringskassan skall i samband med inskrivning av en försäkrad besluta om den försäkrades tillhörighet till sjukpenningförsäkringen. I fråga om en försäkrad som avses i 1 § första stycket skall kassan samtidigt fastställa den försäkradessjukpenninggrundande inkomst och, om inkomsten helt eller delvis är att hänföra till anställning, dennes årsarbetstid. Sådan fastställelse skall också ske för försäkrad som avses i 1 § andra stycket så snart anmälan om hans inkomstförhållanden gjorts hos kassan. Av beslutet skall framgå i vad mån den sjukpenninggrundande inkomsten är att hänföra till anställning eller till annat förvärvsarbete. Sjukpenningförsäkringen skall omprövas...

Den allmänna försäkringskassan skall i samband med inskrivning av en försäkrad besluta om den försäkrades tillhörighet till sjukpenningförsäkringen. I fråga om en försäkrad som avses i 1 § första stycket skall kassan samtidigt fastställa den försäkradessjukpenninggrundande inkomst och, om inkomsten helt eller delvis är att hänföra till anställning, dennes årsarbetstid. Sådan fastställelse skall också ske för försäkrad som avses i 1 § andra stycket så snart anmälan om hans inkomstförhållanden gjorts hos kassan. *För den som avses i 1 kap. 4 a § fastställs sjukpenninggrundande inkomst och årsarbetstid i samband med sjukanmälan till försäkringskassan.* Av beslutet skall framgå i vad mån den sjukpenninggrundande inkomsten är att hänföra till anställning

*Föreslagen lydelse**Föreslagen lydelse*

eller till annat förvärvsarbete. Sjukpenningförsäkringen skall omprövas....

13 §  
första stycket

Frågor om förmåner enligt detta kapitel prövas av den allmänna försäkringskassa hos vilken den försäkrade är inskriven eller skulle ha varit inskriven om han uppfyllt åldersvillkoret i 1 kap. 4 §. *Denna försäkringskassa får dock uppdra åt en annan försäkringskassa att pröva sådana frågor med undantag av frågor som avses i 5 §.*

Frågor om förmåner enligt detta kapitel prövas av den allmänna försäkringskassa hos vilken den försäkrade är inskriven eller skulle ha varit inskriven om han uppfyllt åldersvillkoret i 1 kap. 4 § *denna lag. För den som utan att vara bosatt i riket är försäkrad enligt 1 kap. 3 § andra stycket skall försäkringskassan på sysselsättningsorten vara behörig att pröva frågor om förmåner enligt detta kapitel. Om det inte kan anges vilken denna kassa är skall försäkringskassan på den ort där arbetsgivaren har sitt säte vara behörig. Den behöriga försäkringskassan får dock uppdra åt en annan försäkringskassa att pröva sådana frågor med undantag av frågor som avses i 5 §.*

4 kap.  
1 §

En försäkrad förälder som är inskriven hos allmän försäkringskassa har rätt till föräldrapenning och tillfällig föräldrapenning (föräldra-

En försäkrad förälder som är inskriven hos allmän försäkringskassa har rätt till föräldrapenning och tillfällig föräldrapenning (föräldra-

*Nuvarande lydelse*

penningförmåner) enligt detta kapitel.

Föräldrapenningförmåner utges för vård av barn *endast* om barnet är bosatt här i riket.

*Föreslagen lydelse*

penningförmåner) enligt detta kapitel.

Föräldrapenningförmåner utges för vård av barn om barnet är bosatt här i riket. *Förmåner kan även utges för barn som vistas i riket tillsammans med en förälder som är försäkrad enligt 1 kap. 3 § andra stycket denna lag.*

Vid adoption av barn får barnet anses bosatt i riket om de blivande adoptivföräldrarna är bosatta i riket.

## 11 kap.

## 1 §

Rätt till tilläggspension grundas på inkomst av förvärvsarbete.

För varje år, varunder någon varit försäkrad enligt 1 kap. 3 § *första* eller andra stycket, skall för honom enligt vad nedan sägs beräknas pensionsgrundande inkomst på grundval av hans inkomst av anställning och inkomst av annat förvärvsarbete under året. Sådan beräkning skall *icke* göras för år före det då den försäkrade uppnår sexton års ålder, *ej* heller för år då den försäkrade avlidit eller för år efter det då han fyllt sextiofyra år eller för tidigare år, varunder han för hela året åtnjutit hel ålderspension enligt denna lag.

För varje år, varunder någon varit försäkrad enligt 1 kap. 3 § *denna lag*, skall för honom enligt vad nedan sägs beräknas pensionsgrundande inkomst på grundval av hans inkomst av anställning och inkomst av annat förvärvsarbete under året. Sådan beräkning skall *inte* göras för år före det då den försäkrade uppnår sexton års ålder, *inte* heller för år då den försäkrade *har* avlidit eller för år efter det då han fyllt sextiofyra år eller för tidigare år, varunder han för hela året åtnjutit hel ålderspension enligt denna lag.



## Nuvarande lydelse

## Föreslagen lydelse

## 20 kap.

## 1 §

I denna lag avses, där *ej* annat framgår, med år kalenderår och med månad kalendermånad.

Med sjöman avses, där *ej* annat framgår, arbetstagare som enligt sjömanslagen (1973:282) anses som sjöman.

Med anställning på svenskt handelsfartyg *likställs* anställning på utländskt handelsfartyg som svensk redare förhyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare. Uthyres svenskt handelsfartyg till utländsk redare i huvudsak obemannat, *äga* bestämmelserna i denna lag tillämpning om anställningen sker hos fartygets ägare eller någon av denne anlitad arbetsgivare.

Bestämmelserna i 1 kap. 3 § *andra* stycket *äga* *icke* tillämpning i fall då lagen (1958:295) om sjömansskatt enligt beslut jämlikt 36 a § nämnda lag *icke* skall tillämpas.

I denna lag avses, där *inte* annat framgår, med år kalenderår och med månad kalendermånad.

Med sjöman avses, där *inte* annat framgår, arbetstagare som enligt sjömanslagen (1973:282) anses som sjöman.

Med anställning på svenskt handelsfartyg *jämställs* anställning på utländskt handelsfartyg som svensk redare förhyr i huvudsak obemannat, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare. Uthyres svenskt handelsfartyg till utländsk redare i huvudsak obemannat, *äger* bestämmelserna i denna lag tillämpning om anställningen sker hos fartygets ägare eller någon av denne anlitad arbetsgivare.

Bestämmelserna i 1 kap. 3 § *tredje* stycket *äger* *inte* tillämpning i fall då lagen (1958:295) om sjömansskatt enligt beslut jämlikt 36 a § nämnda lag *inte* skall tillämpas.

## Förslag till lag om ändring i hälso- och sjukvårdslagen (1982:763)

Härigenom föreskrivs att 3 § hälso- och sjukvårdslagen (1982:763) skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Varje landstingskommun skall erbjuda en god hälso- och sjukvård åt dem som är bosatta inom landstingskommunen. Även i övrigt skall landstingskommunen verka för en god hälsa hos hela befolkningen. Vad som i denna lag sägs om landstingskommuner gäller också kommuner som inte ingår i en landstingskommun. Bestämmelser om förvaltningsutskott skall därvid avse kommunstyrelsen. Vad här sagts utgör inte hinder för annan att bedriva hälso- och sjukvård.

### *Föreslagen lydelse*

#### 3 §

Varje landstingskommun skall erbjuda en god hälso- och sjukvård åt dem som är bosatta inom landstingskommunen. *Sådan vård skall också erbjudas den som enligt 1 kap. 3 § lagen (1962:381) om allmän försäkring är försäkrad utan att vara bosatt i riket.* Även i övrigt skall landstingskommunen verka för en god hälsa hos hela befolkningen. Vad som i denna lag sägs om landstingskommuner gäller också kommuner som inte ingår i en landstingskommun. Bestämmelser om förvaltningsutskott skall därvid avse kommunstyrelsen. Vad här sagts utgör inte hinder för annan att bedriva hälso- och sjukvård.

Förslag till föreskrifter om ändring i RFVs föreskrifter (RFFS 1985:16) om inskrivning och avregistrering enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

7 §

*En svensk sjöman skall under anställning på svenskt handelsfartyg eller på utländskt handelsfartyg som i huvudsak obemannat förhyrs av svensk redare anses som bosatt i Sverige även om han inte uppfyller de i 3 § angivna villkoren för bosättning.*

*En sjöman som enligt första stycket skall anses som bosatt i Sverige likställs med en försäkrad som är inskriven hos försäkringskassan, även om inskrivning inte skett. Detsamma gäller en utländsk sjöman som skall anses som bosatt i Sverige enligt bestämmelser i konventioner om social trygghet mellan Sverige och andra länder.*

Frågor om förmåner enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring till en sjöman, som enligt första och andra stycket inte är inskriven hos försäkringskassan, prövas av Göteborgs allmänna försäkrings-

Frågor om förmåner enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring till en sjöman, som inte är inskriven hos försäkringskassan, prövas av Göteborgs allmänna försäkringskassa. Frågan om pension till

*Nuvarande lydelse*

kassa. Frågan om pension till en sådan sjöman som är svensk medborgare prövas dock av Stockholms läns allmänna försäkringskassa.

*Föreslagen lydelse*

en sådan sjöman som är svensk medborgare prövas dock av Stockholms läns allmänna försäkringskassa.

1991-10-02  
Sjömansregistret

Registerutdrag jämte vissa tilläggsuppgifter

Antal aktiva sjömän i sjömansregistret med icke-nordisk nationalitet och som ej är folkbokförda i Sverige.

Med aktiv avses den som tjänstgjort på mönstringspliktigt fartyg under 1990 eller 1991.

Denna tabell visar fördelning på nationalitet

Medborgare i		Antal	Stater m. bilate- ralt avtal	Stater m. partiellt bilateralt avtal	Stater m. ej ratif. bilateralt avtal
Australien		1			
Belgien	Ej ratif.	8			8
Brasilien		1			
Storbritannien	Avtal	26	26		
Chile		2			
Cuba		1			
Egypten		1			
Estland		1			
Filippinerna		9			
Frankrike	Avtal	4	4		
Ghana		2			
Grekland	Avtal	2	2		
Indien		1			
Italien	Avtal	9	9		
Jugoslavien	Avtal	19	19		
Kap Verde	Ej ratif.	5	5		
Marocko	Avtal	1	1		
Nederländerna	Avtal	5	5		
Nya Zeeland		2			
Okänt medborgarskap		23*)			
Portugal	Avtal	26	26		
Polen		6			
Schweiz	Avtal	1	1		
Sierra Leone		1			
Singapore		4			
Statslös		1			

Spanien	Avtal	116	116		
Sydafrika		2			
Tjeckoslovakien		1			
Turkiet	Avtal	4	4		
Tyskland	Avtal	31		31	
Ungern		1			
Österrike	Avtal	13	13		
Summa		330	231	31	8

Totala antalet icke-nordiska sjömän bosatta utomlands	330
Sjömän från stater med bilaterala avtal om social trygghet	- 231
	99
Sjömän från stater med partiella bilaterala avtal om social trygghet	- 31
	68
Sjömän från stater med icke ratificerade bilaterala avtal om social trygghet	- 8
Antal sjömän helt utan avtal om social trygghet (varav 23 med okänt medborgarskap.)	60

-----  
 \*) I gruppen okänt medborgarskap kan även finnas nordiska medborgare.

PM upprättad inom  
riksförsäkringsverket

1990-10-03

## Redarnas ökade kostnader vid en eventuell höjning av socialavgiften

En arbetsgivare som sysselsätter sjömän betalar lägre arbetsgivaravgifter än andra arbetsgivare. De avgifter som sänks är sjukförsäkringsavgift, folkpensionsavgift, allmän löneavgift och arbetsmiljöavgift. Nedsättningen är i princip proportionell mot andelen utländska medborgare på svenska handelsfartyg. Det kan nämnas att arbetsmiljöavgiften är tillfällig och kommer att upphöra år 1991.

Om alla sjömän på handelsfartygen skall behandlas lika ur socialförsäkringssynpunkt kan det kanske vara motiverat att inte längre ha kvar regeln om nedsättning av arbetsgivaravgifter för sjömän. Ett borttagande av regeln skulle förstås innebära en kostnadsökning för redarna.

År 1989 var utgiftsunderlaget för dessa arbetsgivaravgifter ca 1,9 miljarder kronor. År 1990 torde underlaget ha stigit till ca 2,1 miljarder kronor.

Med nuvarande regler kan redarnas utgifter för de tre aktuella avgifterna (dvs. exkl. arbetsmiljöavgiften) år 1990 beräknas enligt följande:

Sjukförsäkring:	8,06 % av 2 100 milj. kr = 169 milj. kr
Folkpension:	5,95 % av 2 100 milj. kr = 125 milj. kr
Allmän löneavgift:	0,27 % av 2 100 milj. kr = 6 milj. kr

---

Summa	300 milj. kr
-------	--------------

Utan nedsättning skulle utgifterna i stället bli:

Sjukförsäkring:	10,10 % av 2 100 milj. kr = 212 milj. kr
Folkpension:	7,45 % av 2 100 milj. kr = 156 milj. kr
Allmän löneavgift:	0,34 % av 2 100 milj. kr = 7 milj. kr

---

Summa	375 milj. kr
-------	--------------

Sammantaget skulle detta således innebära en kostnadsökning för redarna på ca 75 milj. kr (vid 1990 års lönenivå).

Det bör i sammanhanget också nämnas att redarna har en särskild arbetsgivaravgift, sjömanspensionsavgift på 1,2 %. Redarnas utgift för detta torde bli ca 25 milj. kr år 1990.

Antalet sjömän som skulle beröras av en eventuell regeländring har beräknats till 87 st. Övriga utländska sjömän är antingen bosatta i Sverige eller så omfattas de av någon konvention. Ett alternativ är att bara höja arbetsgivaravgifterna så mycket som motsvarar de berördas andel av den totala andelen sjömän på svenska handelsfartyg. Avgiftshöjningen skulle i så fall bli mindre än 0,4 %, vilket motsvarar ca 0,05 procentenheter av avgiftsunderlaget. Kostnadshöjningen för redarna skulle då totalt bli ca 1 milj. kr.

#### *Beräknad kostnadshöjning för socialförsäkringen*

En eventuell regeländring skulle således i princip innebära att ytterligare 87 personer fick rätt till de förmåner som finansieras över sjukförsäkrings- och folkpensionsavgifterna. Emellertid gäller att en person som inte är bosatt i Sverige och inte är svensk medborgare inte har rätt till folkpension. Under förutsättning att sjömannen inte söker svenskt medborgarskap eller bor i Sverige när han är pensionär får han således inte rätt till exempelvis ålderspension från folkpensioneringen. Teoretiskt kan en utländsk sjöman med partiell förtidspension som arbetar deltid på svenskt fartyg ha rätt till förtidspension från folkpensioneringen, men så fort han slutar denna anställning och flyttar hem upphör denna rätt. Det är också teoretiskt möjligt att en utländsk sjöman på svenskt fartyg kan ha handikappersättning och fortfarande arbeta. Kostnaderna för en regeländring av detta slag måste dock betraktas som försumbara vad gäller folkpensioneringen. Om reglerna för utlänningars rätt till folkpension skulle ändras så att en utlänning blir berättigad till folkpension enligt samma regler som en svensk medborgare bosatt utomlands (dvs. beroende på tillgodoräk-



nade pensionspoäng) kan kostnadsökningen för folkpensioneringen beräknas bli högst 1 milj. kr.

De förmåner som (till 85 %) finansieras över sjukförsäkringsavgiften är sjukpenning, föräldraförsäkring och ett antal vårdersättningar. Huvuddelen av t.ex. sjukhusvården finansieras dock över landstingsskatten. Sjukförsäkringsavgiften finansierar även 85 % av försäkringskassornas förvaltning.

Genomsnittlig sjukpenning i riket beräknas år 1990 vara ca 330 kr per ersatt dag. Många är dock deltidsanställda. Det torde vara rimligt att för sjömän anta en genomsnittlig sjukpenningnivå på ca 400 kr per ersatt dag. Om man antar att sjuktalet för sjömän är ungefär som för övriga (ca 23 dagar 1990) kan kostnaden för sjukpenning för de 87 berörda beräknas till  $87 \times 23 \times 400 = 800\ 000$  kr.

År 1989 var antalet ersatta dagar från föräldraförsäkringen (föräldrapenning, tillfällig föräldrapenning och havandeskapspenning) ungefär 45 % av antalet ersatta sjukdagar. Om man antar att samma relation gäller för sjömän skulle kostnaden för föräldraförsäkringen för de berörda bli ca 360 000 kr.

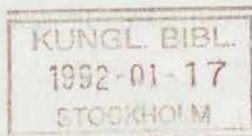
Sjukvård betalas huvudsakligen av landstingskommuner. Sjukförsäkringen betalar dock ersättning till landstingen. Dessa ersättningar är schablonberäknade efter hur många invånare de olika landstingen har. Eftersom de utländska sjömännen inte tillhör något landsting torde dessa ersättningar inte öka alls.

Sjukförsäkringens utgifter för tandvård och läkemedel kan dock komma att öka. Kostnaden för detta beräknas år 1990 bli ca 11 miljarder kronor. Kostnaden för de 87 berörda kan då schablonmässigt beräknas till  $87 \times 11\ 000$  milj/8,5 milj. = 113 000 kr. Även försäkringskassornas förvaltningskostnader (ca 3,8 miljarder kronor år 1990) kan kanske öka till följd av regeländringen. Om man även beräknar detta med samma schablonmässiga metod blir kostnadsökningen 39 000 kr.

Regeländringen skulle således innebära en kostnadsökning för sjukförsäkringen på  $800\ 000 + 360\ 000 + 113\ 000 = 1\ 312\ 000$  kr.

När det gäller socialförsäkringen i övrigt så har utländska sjömän på svenskt fartyg redan rätt till exempelvis ATP och arbetsskadeersättningar. När det gäller t.ex. barnbidrag och bidragsförskott fordras att barnet är bosatt i riket, vilket inte torde vara det normala i dessa

fall. Sammantaget skulle således kostnadsökningen för socialförsäkringen på grund av en eventuell regeländring understiga en och en halv miljon kronor per år. Det bör dock betonas att landstingens kostnadsökning för eventuell sjukvård inte har beaktats.



# Statens offentliga utredningar 1991

## Kronologisk förteckning

---

1. Flyktning- och immigrationspolitiken. A.
  2. Finansiell tillsyn. Fi.
  3. Statens roll vid främjande av export. UD.
  4. Miljölagstiftningen i framtiden. M.
  5. Miljölagstiftningen i framtiden. Bilagedel. Sekretariatets kartläggning och analys. M.
  6. Utvärdering av SBU. Statens Beredning för Utvärdering av medicinsk metodik. S.
  7. Sportlig och ekonomisk utveckling inom trav- och galoppsporten. Fi.
  8. Beskattnings av kraftföretag. Fi.
  9. Lokala sjukförsäkringsregister. S.
  10. Affärstiderna. C.
  11. Affärstiderna. Bilagedel. C.
  12. Ungdom och makt. C.
  13. Spelreglerna på arbetsmarknaden. A.
  14. Den regionala bil- och körkortadministrationen. K.
  15. Informationens roll som handlingsunderlag - styrning och ekonomi. S.
  16. Gemensamma regler - lagstiftning, klassifikationer och informationsteknologi. S.
  17. Forskning och utveckling - epidemiologi, kvalitets-säkring och Spris utvecklingsprojekt. S.
  18. Informationsstruktur för hälso- och sjukvården - en utvecklingsprocess. S.
  19. Storstadens trafiksystem. Överenskommelser om trafik och miljö i Stockholms- Göteborgs- och Malmöregionerna. K.
  20. Kapitalkostnader inom försvaret. Nya former för finansiell styrning. Fö.
  21. Personregistrering inom arbetslivs-, forsknings- och massmedieområdena, m.m. Ju.
  22. Översyn av lagstiftningen om träfiberråvara. I.
  23. Ett nytt BFR - Bygghälsan på 90-talet. Bo.
  24. Visst går det an! Del 1, 2 och 3. C.
  25. Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöken med en friare nämndorganisation. C.
  26. Kommunala entreprenader. Vad är möjligt? En analys av rättsläget och det statliga regelverkets roll. C.
  27. Kapitalavkastningen i bytesbalansen. Tre expertrapporter. Fi.
  28. Konkurrensen i Sverige - en kartläggning av konkurrensförhållandena i 61 branscher. Del 1 och 2. C.
  29. Periodiska hälsoundersökningar i vissa statliga, kommunala och landstingskommunala anställningar. C.
  30. Särskolan - en primärkommunal skola. U.
  31. Statens arkivdepåer. En utvecklingsplan till år 2000. U.
  32. Naturvårdsverkets uppgifter och organisation. M.
  33. Branden på Sally Albatross. Den 9-12 januari 1990. Fö.
  34. HIV-smittade - ersättning för ideell skada. Ju.
  35. Några frågor i anslutning till en arbetsgivarperiod inom sjukpenningförsäkringen. S.
  36. Ny kunskap och förnyelse. C.
  37. Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Fi.
  38. Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Bilagedel. Fi.
  39. Säkrare förare. K.
  40. Marknadsanpassade service- och stabsfunktioner - ny organisation av stödet till myndigheter och regeringskansli. C.
  41. Marknadsanpassade service- och stabsfunktioner - ny organisation av stödet till myndigheter och regeringskansli. Bilagedel. C.
  42. Aborderade foster, m.m. S.
  43. Den framtida länsbostadsnämnden. Bo.
  44. Examination som kvalitetskontroll i högskolan. U.
  45. Påföljdsfrågor. Frigivning från anstalt, m.m. Ju.
  46. Handikapp, Valfärd, Rättvisa. S.
  47. På väg - exempel på förändringsarbeten inom verksamheter för psykiskt störda. S.
  48. Bistånd genom internationella organisationer. UD.
  49. Bistånd genom internationella organisationer. Annex 1. Det multilaterala biståndets organisationer. UD.
  50. Bistånd genom internationella organisationer. Annex 2. Sverige och u-länderna i FN - en återblick. UD.
  51. Bistånd genom internationella organisationer. Annex 3. Särstudier. UD.
  52. Alkoholbeskattnings. Fi.
  53. Forskning och teknik för flyget. Fö.
  54. Skola - skolbarnsomsorg - en helhet. U.
  55. Sveriges nationalrapport till FN:s konferens om miljö och utveckling - UNCED 1992. M.
  56. Kompetensutveckling - en utmaning. A.
  57. Arbetslöshetsförsäkringen - finansieringssystemet. A.
  58. Ett nytt turistråd. I.
  59. Konkurrens för ökad välfärd. Del 1. Konkurrens för ökad välfärd. Del 2. Konkurrens för ökad välfärd. Bilagor. C.
  60. Olika men ändå lika. Om invandringsdomar i det mångkulturella Sverige. C.
  61. Statens bostadskreditnämnd - organisation och dimensionering. Bo.
  62. Vissa särskilda frågor beträffande integritets-skyddet på ADB-området. Ju.
-

# Statens offentliga utredningar 1991

## Kronologisk förteckning

---

63. Tillsynen över hälso- och sjukvården. S.
  64. Att förvalta kulturmiljöer. U.
  65. Ett samordnat vuxenstudiestöd. U.
  66. Hemslöjd i samverkan. I.
  67. Samhall i går, i dag, i morgon. A.
  68. Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöksverksamheten med avsteg från statlig reglering m.m. C.
  69. Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöksverksamheten med avsteg från statlig reglering m.m. Särskild bilaga. C.
  70. Ombudsman för barn och ungdom. S.
  71. Teaterns kostnadsutveckling 1975-1990 med särskilda studier av Operan, Dramaten och Riksteatern. U.
  72. En kreativ studiemiljö - högskolebiblioteket som pedagogisk resurs. U.
  73. Vänersjöfarten. K.
  74. Krediter för utveckling. UD.
  75. Organiserad rasism. A.
  76. Miljön och förpackningarna. M.
  77. Miljön och förpackningarna. Livscykelanalyser för förpackningsmaterial - beräkning av miljöbelastning. Bilaga. M.
  78. Krav på förändring - synpunkter från psykiskt störda och anhöriga. S.
  79. Det framtida trafiksäkerhetsarbetet. K.
  80. Kommunalt partistöd. C.
  81. Fastighetsleasing. Ju.
  82. Drivkrafter för produktivitet och välbefinnande. I.
  83. FoU för industriell utveckling. Svensk kollektivforskning 1991. I.
  84. Smuggling och tullbedrägeri. Fi.
  85. Historiska arrenden - förslag till friköpslag. Ju.
  86. Ny hyreslag. Bo.
  87. Yrkesofficerarnas pensionsålder och åldersstruktur. Fö.
  88. Stöd och samordning kring psykiskt störda - ett kunskapsunderlag. S.
  89. Försäkringsrörelse i förändring I. Fi.
  90. Konkurrensneutral energibesättning. Fi.
  91. Forskning och utveckling för totalförsvaret. Kartläggning och probleminventering. Fö.
  92. Rätt till bostad - om psykiskt stördas boende. S.
  93. El från biobränslen. Det industriella utvecklingsarbetet. N.
  94. ELSU 91. Förslag till omfattning, organisation och finansiering av det svenska elsäkerhetsarbetet. N.
  95. Översyn av lagstiftningen på kärnenergiområdet. M.
  96. Lantmäteriutbildningar i Luleå och Lund. Bo.
  97. En väg till delaktighet och inflytande - tolk för döva, dövblinda, vuxendöva, hörselskadda och talskadda. S.
  98. Kommunal ekonomi i samhällsekonomisk balans - statsbidrag för ökat handlingsutrymme och nya samarbetsformer. Fi.
  99. Statistiken inom livsmedelssektorn - förslag till förändringar. Jo.
  100. Neutral företagsbesättning. Fi.
  101. Landskap Näring Kunskap, del 1 - 4. Jo.
  102. Svenska kyrkans medlemmar och kyrkostatistiken. C.
  103. En ny sjömanslagstiftning. K.
-

# Statens offentliga utredningar 1991

## Systematisk förteckning

---

### Justitiedepartementet

- Personregistrering inom arbetslivs-, forsknings- och massmedieområdena, m.m. [21]  
HIV-smittade - ersättning för ideell skada. [34]  
Påföljdsfrågor. Frigivning från anstalt, m.m. [45]  
Vissa särskilda frågor beträffande integritetsskyddet på ADB-området. [62]  
Fastighetsleasing. [81]  
Historiska arrenden - förslag till friköpslag. [85]

### Utrikesdepartementet

- Statens roll vid främjande av export. [3]  
Bistånd genom internationella organisationer. [48]  
Bistånd genom internationella organisationer. Annex 1. Det multilaterala biståndets organisationer. [49]  
Bistånd genom internationella organisationer. Annex 2. Sverige och u-länderna i FN - en återblick. [50]  
Bistånd genom internationella organisationer. Annex 3. Särstudier. [51]  
Krediter för utveckling. [74]

### Försvarsdepartementet

- Kapitalkostnader inom försvaret. Nya former för finansiell styrning. [20]  
Branden på Sally Albatross. Den 9-12 januari 1990. [33]  
Forskning och teknik för flyget. [53]  
Yrkesofficerarnas pensionsålder och åldersstruktur. [87]  
Forskning och utveckling för totalförsvaret.  
Kartläggning och probleminventering. [91]

### Socialdepartementet

- Utvärdering av SBU. Statens Beredning för Utvärdering av medicinsk metodik. [6]  
Lokala sjukförsäkringsregister [9]  
Informationens roll som handlingsunderlag - styrning och ekonomi. [15].  
Gemensamma regler - lagstiftning, klassifikationer och informationsteknologi. [16].  
Forskning och utveckling - epidemiologi, kvalitetssäkring och Spris utvecklingsprojekt. [17].  
Informationsstruktur för hälso- och sjukvården - en utvecklingsprocess. [18].  
Några frågor i anslutning till en arbetsgivarperiod inom sjukpenningförsäkringen. [35]  
Aborterade foster, m.m. [42]  
Handikapp, Valfärd, Rättvisa. [46]

- På väg - exempel på förändringsarbeten inom verksamheter för psykiskt störda. [47]  
Tillsynen över hälso- och sjukvården. [63]  
Ombudsman för barn och ungdom. [70]  
Krav på förändring - synpunkter från psykiskt störda och anhöriga. [78]  
Stöd och samordning kring psykiskt störda - ett kunskapsunderlag. [88]  
Rätt till bostad - om psykiskt stördas boende. [92]  
En väg till delaktighet och inflytande - tolk för döva, dövblinda, vuxendöva, hörselskadade och talskadade. [97]

### Kommunikationsdepartementet

- Den regionala bil- och körkortadministrationen. [14]  
Storstadens trafiksystem. Överenskommelser om trafik och miljö i Stockholms- Göteborgs- och Malmö-regionerna. [19]  
Säkrare förare [39]  
Vänersjöfarten [73]  
Det framtida trafiksäkerhetsarbetet. [79]  
En ny sjömanslagstiftning. [103]

### Finansdepartementet

- Finansiell tillsyn. [2]  
Sportslig och ekonomisk utveckling inom trav- och galoppporten. [7]  
Beskattning av kraftföretag. [8]  
Kapitalavkastningen i bytesbalansen.  
Tre expertrapporter. [27]  
Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. [37]  
Räkna med miljön! Förslag till natur- och miljöräkenskaper. Bilagedel. [38]  
Alkoholbeskattningen. [52]  
Smuggling och tullbedrägeri. [84]  
Försäkringsrörelse i förändring 1. [89]  
Konkurrensneutral energibeskattnig. [90]  
Kommunal ekonomi i samhällsekonomisk balans - statsbidrag för ökat handlingsutrymme och nya samarbetsformer. [98]  
Neutral företagsbeskattnig. [100]

### Utbildningsdepartementet

- Särskolan -en primärkommunal skola. [30]  
Statens arkivdepåer. En utvecklingsplan till år 2000. [31]  
Examination som kvalitetskontroll i högskolan. [44]  
Skola - skolbarnsomsorg - en helhet. [54]
-

# Statens offentliga utredningar 1991

## Systematisk förteckning

---

Att förvalta kulturmiljöer. [64]  
Ett samordnat vuxenstudiestöd. [65]  
Teaterns kostnadsutveckling 1975-1990  
med särskilda studier av Operan, Dramaten  
och Riksteatern. [71]  
En kreativ studiemiljö - högskolebiblioteket som  
pedagogisk resurs. [72]

### Jordbruksdepartementet

Statistiken inom livsmedelssektorn - förslag till  
förändringar. [99]  
Landskap näring kunskap, del 1 - 4. [101]

### Arbetsmarknadsdepartementet

Flyktning- och immigrationspolitiken. [1]  
Spelreglerna på arbetsmarknaden. [13]  
Kompetensutveckling - en utmaning. [56]  
Arbetslöshetsförsäkringen - finansieringssystemet. [57]  
Samhall i går, i dag, i morgon. [67]  
Organiserad rasism. [75]

### Bostadsdepartementet

Ett nytt BFR - Byggforskningen på 90-talet. [23]  
Den framtida länsbostadsnämnden. [43]  
Statens bostadskreditnämnd - organisation och  
dimensionering. [61]  
Ny hyreslag. [86]  
Lantmäteriutbildningar i Luleå och Lund. [96]

### Industridepartementet

Översyn av lagstiftningen om träfiberråvara. [22]  
Ett nytt turistråd. [58]  
Hemslöjd i samverkan [66]  
Drivkrafter för produktivitet och välbstånd. [82]  
FoU för industriell utveckling. Svensk kollektiv-  
forskning 1991. [83]

### Näringsdepartementet

El från biobränslen. Det industriella utvecklingsarbetet.  
[93]  
ELSU 91. Förslag till omfattning, organisation och  
finansiering av det svenska elsäkerhetsarbetet. [94]

### Civildepartementet

Affärstiderna. [10]  
Affärstiderna. Bilagedel. [11]

Ungdom och makt.[12]  
Visst går det an! Del 1, 2 och 3. [24]  
Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöken med  
en friare nämndorganisation. [25]  
Kommunala entreprenader. Vad är möjligt? En analys  
av rättsläget och det statliga regelverkets roll. [26]  
Konkurrensen i Sverige - en kartläggning av konkur-  
rensförhållandena i 61 branscher. Del 1 och 2. [28]  
Periodiska hälsoundersökningar i vissa statliga, kom-  
munala och landstingskommunala anställningar. [29]  
Ny kunskap och förnyelse. [36]  
Marknadsanpassade service- och stabsfunktioner - ny  
organisation av stödet till myndigheter och rege-  
ringskansli. [40]  
Marknadsanpassade service- och stabsfunktioner - ny  
organisation av stödet till myndigheter och rege-  
ringskansli. Bilagedel. [41]  
Konkurrens för ökad välfärd. Del 1.  
Konkurrens för ökad välfärd. Del 2.  
Konkurrens för ökad välfärd. Bilagor. [59]  
Olika men ändå lika. Om invandrandomedar i det  
mångkulturella Sverige. [60]  
Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöksverk-  
samheten med avsteg från statlig reglering m.m. [68]  
Frikommunförsöket. Erfarenheter av försöksverk-  
samheten med avsteg från statlig reglering m.m.  
Särskild bilaga. [69]  
Kommunalt partistöd. [80]  
Svenska kyrkans medlemmar och kyrka-  
statfrågan. [102]

### Miljödepartementet

Miljölagstiftningen i framtiden. [4]  
Miljölagstiftningen i framtiden. Bilagedel.  
Sekretariatets kartläggning och analys. [5]  
Naturvårdsverkets uppgifter och organisation. [32]  
Sveriges nationalrapport till FN:s konferens om miljö  
och utveckling - UNCED 1992. [55]  
Miljön och förpackningarna. [76]  
Miljön och förpackningarna. Livscykelanalyser  
för förpackningsmaterial - beräkning av  
miljöbelastning. Bilaga. [77]  
Översyn av lagstiftningen på kärnenergiområdet.[95]



## ALLMÄNNA FÖRLAGET

---

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM.

TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48.

INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORGSGATAN 5 (VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM.

ISBN 91-38-10627-8

ISSN 03/9/9-250/