

Nr 124

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till förordning om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordning) m. m.; given Stockholms slott den 25 mars 1960.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag,

dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till förordning om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordning),

dels ock föreslå riksdagen att godkänna de förslag i övrigt om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Gunnar Lange

Propositionens huvudsakliga innehåll

Genom propositionen underställes riksdagen huvudgrunderna i förslag till ny författning rörande registrering och mönstring av sjömän. Förslaget innebär förbättrade möjligheter att avstänga grovt misskötsamma sjömän från anställning ombord på fartyg. Vidare föreslås en väsentlig utvidgning av hälsokontrollen av sjömän. I fråga om sjömansregistreringen föreslås, att den nuvarande lokala inskrivningen av sjömän kompletteras med viss begränsad central registrering vid sjöfartsstyrelsen. Härjämte föreslås viss utökning av inskrivningsskyldigheten.

I organisatoriskt avseende föreslås, att antalet sjömanshus minskas från 30 till 19, samt att sjömanshusverksamheten administrativt samordnas med sjömansförmedlingarna på de orter, där sjömanshus skall finnas i fortsättningen. Samordningen innebär, att sjömanshusen inordnas i den allmänna arbetsförmedlingen och att arbetsmarknadsstyrelsen blir administrativ chefsmyndighet för dessa organ. Ansvar i fråga om inskrivnings- och mönstringsverksamheten kommer dock att fortfarande åvila sjöfartsstyrelsen, vilken har att svara för erforderliga anvisningar beträffande denna verksamhet och för inspektionen av den.

Den föreslagna organisationen innebär, att staten helt övertar det ekono-

miska ansvaret för sjömanshusens administration. Det föreslås, att den för sjömanshusverksamheten avsedda särskilda fartygsavgiften, den s. k. tonavgiften, upphör i samband därmed, och att i stället fyr- och båkavgiften höjes.

Den nya mönstringsförfattningen föreslås träda i kraft den 1 juli 1961. Det förutsättes att den organisatoriska omläggningen kan verkställas samtidigt.

För statens del beräknas omorganisationen medföra en framtida årlig besparing av i runt tal 260 000 kronor. Under de två första budgetåren motväges besparingen delvis av utgifter av tillfällig natur.

Förslag
till
förordning om registrering och mönstring av sjömän
(mönstringsförordning)

Häriigenom förordnas som följer.

Registrering av sjömän

1 §.

Svensk sjöman, som är anställd å svenskt handelsfartyg med en netto-dräktighet av 20 registerton eller mera, skall vara inskriven vid sjömanshus. Inskrivning må ock eljest ske av svensk sjöman, som visar eller gör sannolikt att han är anställd eller skall vinna anställning å handelsfartyg.

Inskrivning skall ske vid sjömanshuset i det sjömanshusdistrikt, inom vilket sjömannen är kyrkobokförd, eller, om han ej är kyrkobokförd i Sverige, vid Stockholms sjömanshus.

2 §.

Med handelsfartyg förstås sådant fartyg som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller annat ändamål, som äger gemenskap med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgnings- och dykeriföretag.

3 §.

Sjöman må ej samtidigt vara inskriven vid flera sjömanshus.

4 §.

Inskrivning må icke ske av den, som på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig att utöva sjömansyrket, ej heller av den för vilken påmönstringsförbud enligt 26 § gäller. Inskrivning av den, som icke uppnått myndig ålder, må ej ske utan att målsman lämnat tillstånd därtill.

Sjöman skall med intyg av sjömansläkare styrka, att hinder på grund av hans hälsotillstånd icke föreligger mot inskrivning.

Sjömansläkare utses i den ordning Kungl. Maj:t bestämmer.

5 §.

I samband med inskrivningen vid sjömanshus skall för sjömannen utfärdas sjöfartsbok.

6 §.

För inskrivning skall sjömannen personligen inställa sig vid det sjömanshus, som han skall tillhöra; dock må, om sjömannen befinner sig på annan ort och sådan inställelse skulle föranleda betydande olägenhet, nödvändiga åtgärder för inskrivningen vidtagas samt sjöfartsbok utfärdas av mönstringsförrättare, som finnes att tillgå på orten.

7 §.

När sjömannen inskrivits, skall sjömanshuset därom ofördröjligen underrätta pastorsämbetet i den församling, där sjömannen är kyrkobokförd,

samt, beträffande värnpliktig sjöman, vederbörande inskrivningschef enligt vad särskilt stadgas.

8 §.

Upphör sjöman, som är inskriven vid sjömanshus, att idka sjöfart å handelsfartyg, bör han göra anmälan därom till sjömanshuset för att avföras ur inskrivningsregistret. Om sjömannen, såvitt är känt, under fyra på varandra följande kalenderår icke idkat sjöfart å svenskt handelsfartyg, skall han, även om anmälan ej skett, avföras ur registret vid slutet av fjärde året. Är sjömannen nyinskriven i registret och har han, såvitt är känt, tjänstgjort till sjöss under högst sex månader av första året efter inskrivningen men under det nästföljande kalenderåret icke vidare idkat sjöfart å svenskt handelsfartyg, skall han, även om anmälan ej skett, avföras ur registret redan vid slutet av nämnda kalenderår; dock skall sjömannen, om han kan antagas hava under någon del av detta år på grund av annan militärtjänstgöring än som föranledes av fast anställning vid krigsmakten varit hindrad att idka sjöfart, avföras ur registret först vid slutet av det kalenderår, under vilket sådant hinder icke förelegat. Befinnes att sjöman, som enligt vad nu sagts utan anmälan avförts ur inskrivningsregister, alltjämt idkar sjöfart å svenskt handelsfartyg, skall han åter införas i registret.

När sjöman avföres ur eller återinföres i inskrivningsregister, skall underrättelse därom ofördröjligen tillställas pastorsämbetet i den församling, där sjömannen är kyrkobokförd, samt, beträffande värnpliktig sjöman, vederbörande inskrivningschef enligt vad därom särskilt stadgas.

9 §.

Över sjöman, som inskrivits vid sjömanshus, skall föras centralt register hos sjöfartsstyrelsen.

10 §.

Från skyldighet enligt 1 § att vara inskriven vid sjömanshus åger sjöfartsstyrelsen meddela undantag i fråga om anställda å fartyg, som uteslutande nyttjas i inre svenskt farvatten.

11 §.

Om registrering av utländska sjöman med anställning ombord å svenska handelsfartyg och om sjöfartsbok för dem stadgar Kungl. Maj:t särskilt.

Mönstring av sjöman

12 §.

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

a) om fartyget går i utrikes fart,

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

13 §.

Fartygsbefälhavare åger låta påmönstra besättning, oaktat mönstringskyldighet enligt 12 § ej föreligger.

14 §.

Svensk sjöman må icke inom riket påmönstras svenskt fartyg om

a) han ej är inskriven vid sjömanshus eller han saknar sjöfartsbok,
b) han på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för anställning i avsedd befattning eller eljest av hälsoskäl icke är lämplig för tjänst ombord å fartyg,

c) påmönstringsförbud gäller för honom,

d) han saknar föreskriven behörighet för anställning i avsedd befattning, och sådana omständigheter icke föreligga, att han ändock bör godtagas för anställningen, eller

e) i övrigt hinder i lag eller annan författning möter mot hans anställning å fartyget.

I fråga om utländsk sjöman skall vad i föregående stycke under b)—e) stadgas åga motsvarande tillämpning.

Utländsk sjöman må ej påmönstras, med mindre han innehar pass eller annan legitimationshandling, som i särskild ordning godtagits att gälla såsom pass.

15 §.

Vid mönstringstillfället skall sjömannen med intyg av sjömansläkare styrka, att hinder på grund av hans hälsotillstånd icke föreligger mot påmönstringen.

Läkarintyg, som företes vid påmönstring å fartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton eller mera, skall vara utfärdat efter sådan grundlig undersökning som avses i 41 §.

16 §.

Vid påmönstring utom riket av sjöman å svenskt fartyg skall iakttagas vad i 14 och 15 §§ stadgas; dock att undantag från bestämmelserna i 14 § första och andra styckena och 15 § i trängande fall må göras för enstaka resa.

17 §.

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

18 §.

Vid påmönstring enligt 17 § skall iakttagas

a) att sjömannen är inskriven vid sjömanshus och har sjöfartsbok,

b) att hinder enligt lag eller annan författning icke möter mot hans anställning ombord å fartyget, samt

c) att mellan sjömannen och fartygsbefälhavaren upprättas anställningskontrakt, som tillförsäkrar sjömannen dels rätt att lämna tjänsten å sådan tid, att han ej hindras fullgöra honom såsom värnpliktig åliggande skyldighet, dels ock, om fartyget ej tillhör nation som tillförsäkrar svensk sjöman sådan förmån, rätt att vid sjukdom eller skada, i den omfattning 28 § sjömanslagen stadgar, på redarens bekostnad åtnjuta vård och fri hemresa.

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

19 §.

Vid påmönstring inom riket å svenskt fartyg skall tillses, att besättning-
en, befälhavaren däri inberäknad, består till minst två tredjedelar av sven-
ska medborgare eller medborgare i Danmark, Finland, Island eller Norge.

Vid påmönstring å svenskt fartyg utom riket skall vad i första stycket
sagts beaktas, där så kan ske.

20 §.

Frånträder påmönstrad sjöman sin tjänst å svenskt fartyg, skall han av-
mönstras. Påkallas sjömannens närvaro för sjöförklaring, äger han dock
icke påfordra avmönstring, förrän sjöförklaringen avgivits. Sjömannen är
likväl obelagen att ingå avtal om sådan ny tjänst å annat fartyg, som icke
medför hinder för honom att närvara vid sjöförklaringens avgivande.

21 §.

Vid avmönstring åligger det mönstringsförrättaren att såvitt möjligt till-
se, att sjömannen tillgodonjutit lön och övriga förmåner enligt tjänsteav-
talet samt att i övrigt gällande föreskrifter iakttagits i samband med tjäns-
tens upphörande.

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

22 §.

När sjömansrulla, som utfärdats enligt 32 §, upphör att gälla, skola befäl-
havare och besättning avmönstras med iakttagande av vad i 20 och 21 §§
stadgas. De, som kvarstå i tjänst å fartyget, skola ånyo påmönstras, därvid
14—16 §§ äga tillämpning.

23 §.

Mönstring inom riket förrättas av sjömanshusombudsman eller annan
mönstringsförrättare vid sjömanshus eller ock av person, som sjöfartssty-
relsen därtill utsett, särskild mönstringsförrättare.

Mönstring utom riket förrättas av svensk konsul.

Frånträder sjöman sin tjänst å ort, där mönstringsförrättare ej finnes,
må fartygsbefälhavaren enligt vad därom särskilt föreskrives vidtaga erforderliga
åtgärder för avmönstringen och därefter i första hamn, där mönst-
ringsförrättare finnes, anmäla avmönstringen för denne.

24 §.

Mönstringsförrättare skall tillse, att sjöman, som tillträder tjänst å
svenskt fartyg, enligt sjömanslagens bestämmelser förses med avräknings-
bok samt att fartygets befälhavare är utrustad med skeppsdagbok, maskin-
dagbok och oljedagbok i fall där sådan dagbok skall föras på fartyget.

25 §.

Det åligger mönstringsförrättare att i sin verksamhet vaka över att fartyg
är behörigen bemannat.

Påmönstringsförbud

26 §.

Finnes sjöman på grund av grov misskötsamhet under anställning om-
bord å fartyg olämplig att utöva sjömansyrket, må för sjömannen utfärdas

påmönstringsförbud för viss tid, högst sex år, eller, om särskilda omständigheter föranleda det, tills vidare. Påmönstringsförbud skall upphävas så snart skälig anledning därtill förekommer.

Har sjöman visat grov misskötsamhet under anställning ombord å fartyg, utan att han på grund av vad som förekommit kan anses olämplig att utöva sjömansyrket, må han tilldelas varning.

27 §.

Fråga om påmönstringsförbud för sjöman, som är inskriven vid sjömanshus, eller om varning av sådan sjöman provas och avgöres av en särskild nämnd, sjömansnämnd, i det sjömanshusdistrikt, där sjömannen är inskriven. Beträffande annan sjöman provas och avgöres sådan fråga av sjömansnämnden i det sjömanshusdistrikt, där han senast varit inskriven, eller, om han icke varit inskriven, av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt.

28 §.

Sjöman bör ej meddelas påmönstringsförbud eller tilldelas varning, med mindre han haft tillfälle yttra sig i saken. Önskar sjömannen bliva personligen hörd inför sjömansnämnden, bör han beredas tillfälle därtill.

29 §.

Utfärdas påmönstringsförbud, skall sjömannen utan dröjsmål underrättas därom. Tilldelad varning skall snarast möjligt på lämpligt sätt delgivast sjömannen.

30 §.

Har sjömansnämnd utfärdat påmönstringsförbud eller upphävt sådant förbud, skall anmälan därom ofördröjligen göras till sjöfartsstyrelsen för anteckning i det centrala sjömansregistret.

Sjöfartsstyrelsen skall ofördröjligen underrätta sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna i riket om utfärdade påmönstringsförbud liksom också när sådant förbud upphävts. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönstringsförrättarna utom riket.

Påmönstringsförbud skall lända till efterrättelse utan hinder av klagan däröver.

31 §.

Sjömansnämnd utses av sjöfartsstyrelsen och skall bestå av åtta ledamöter jämte suppleanter för dem. Ordföranden samt dennes suppleant, vilken tillika är vice ordförande i nämnden, böra vara lagfarna. Av övriga ledamöter utses två efter förslag av Sveriges redareförening, en efter förslag av Sveriges fartygsbefälsförening, en efter förslag av Svenska maskinbefälsförbundet, två efter förslag av Svenska sjöfolksförbundet och en efter förslag av Svenska stewardsföreningen. Suppleanter för dessa ledamöter utses i enahanda ordning. Ledamöter och suppleanter skola utses för viss tid, högst tre år.

Sjömansnämnd är beslutför om jämte ordföranden eller vice ordföranden minst fyra ledamöter äro närvarande.

Såsom nämndens beslut gäller den mening, varom de flesta förena sig, eller vid lika röstetal den som biträdes av ordföranden. Vid handläggning av ärende om påmönstringsförbud eller varning skall dock vad i rättegångsbalken stadgas angående omröstning i brottmål i överrätt gälla i tillämpliga delar.

Sjömansrulla, mönstringsbevis och manskapsförteckning

32 §.

Vid påmönstring av besättning å svenskt fartyg skall mönstringsförrättaren utfärda *sjömansrulla* för fartyget, därest sådan handling icke redan finnes utfärdad. Sjömansrulla skall utfärdas att gälla viss tid, högst ett år, eller viss resa. Den skall innehålla uppgift om de sjömän, som äro anställda å fartyget när rullan utfärdas. Besättningen skall anses påmönstrad när sjömansrullan är utfärdad.

Om avmönstring och påmönstring som sker under rullans giltighetstid skall vederbörande mönstringsförrättare göra anteckning i rullan.

33 §.

Sjömansrulla, som upphört att gälla, skall i samband med den därav föranledda avmönstringen omhändertagas av mönstringsförrättaren och för förvaring tillställas sjömanshuset i det sjömanshusdistrikt, där fartygets hemort är belägen.

34 §.

Vid påmönstring av svensk sjöman å utländskt fartyg skall mönstringsförrättaren utfärda *mönstringsbevis*.

35 §.

För svenskt handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera, för vilket sjömansrulla enligt 32 § ej utfärdas och vilket icke utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa, skall befälhavaren upprätta *manskapsförteckning*. Sådan förteckning skall innehålla uppgifter om fartyget samt dess redare, befälhavare och besättning. Av förteckningen skall framgå, att föreskrivna krav i fråga om befälets behörighet samt fordringarna enligt 32 § sjölagen i fråga om syn- och hörselförmåga hos den, som nyttjas såsom utkiksman eller rorsman, äro uppfyllda. Manskapsförteckning gäller under fartygets seglationstid, dock under högst ett år från upprättandet.

Manskapsförteckning skall upprättas i två exemplar och godkännas av mönstringsförrättare. Ena exemplaret av förteckningen skall finnas ombord å fartyget och det andra förvaras vid sjömanshuset i det sjömanshusdistrikt, inom vilket förteckningen godkänts.

36 §.

Om frånträde eller tillträde av tjänst ombord å fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad *rapport* underrätta det sjömanshus, där exemplar av förteckningen förvaras.

37 §.

När manskapsförteckning upphört att gälla, skall det å fartyget förvarade exemplaret av befälhavaren översändas till det sjömanshus, där det andra exemplaret av förteckningen förvaras.

38 §.

Det åligger fartygs befälhavare att på begäran av mönstringsförrättare förete för fartyget utfärdad sjömansrulla eller upprättad manskapsförteckning.

39 §.

Svenskt fartyg, som enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart, må ej förses med årspass, med mindre fartyget är försett med giltig sjömansrulla.

Att svenskt fartyg av den beskaffenhet, att det skall antecknas i fartygsregistret, icke må tullklareras för avgång till utrikes ort, med mindre fartyget är försett med giltig sjömansrulla, därom stadgas särskilt.

För fartyg, som avses i 35 § första stycket, må ej utfärdas årspass, med mindre fartyget är försett med manskapsförteckning.

40 §.

Utländskt handelsfartyg må ej tullklareras för avgång till utrikes ort, med mindre antingen företes mönstringsbevis enligt 34 § för å fartyget anställda svenska sjömän eller ock uppvisas fartygets utländska folkpass och avlämnas en av befälhavaren på heder och tro avgiven, egenhändigt undertecknad skriftlig försäkran, att svensk sjöman ej finnes anställd å fartyget. Där fartyget tullklareras för avgång från viss hamn till utrikes ort med anlöpande av andra mellanliggande hamnar, skall mönstringsbeviset företes eller folkpasset uppvisas och tillhörande skriftliga försäkran avlämnas jämväl i den före avgången till utrikes ort sist anlöpta svenska hamnen.

Därest fartyget flera gånger under samma månad besöker samma svenska hamn utan att förändring äger rum beträffande å fartyget anställd svensk personal, erfordras dock företeende av mönstringsbevis eller uppvisande av folkpass och avlämnande av sådan försäkran, som i första stycket nämnts, allenast en gång i månaden.

Läkarkontroll av sjömän

41 §.

Sjöman bör minst en gång vartannat år genomgå grundlig läkarundersökning av sjömansläkare. Över sådan undersökning skall utfärdas särskilt intyg.

42 §.

Läkarintyg må ej godtagas för ändamål som i 4 och 15 §§ sägs, om längre tid än tre månader förflutit från utfärdandet. Särskilt läkarintyg enligt 41 § må dock godtagas intill två år från utfärdandet, därest icke intygets giltighet särskilt begränsats.

Mönstringsförrättare äger dock i samband med påmönstring begära, att sjöman företer intyg, som utfärdats inom kortare tid än i första stycket sägs, om det finnes påkallat med hänsyn till risk för sjukdom, som medför fara för ombord anställda personer.

43 §.

Finner sjömansläkare vid läkarundersökning av sjöman, att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig att utöva sjömansyrket, åligger det läkaren att ofördröjligen göra anmälan därom till sjöfartsstyrelsen för anteckning i det centrala sjömansregistret. Sådan anmälan må, om så finnes lämpligen kunna ske, begränsas att gälla yrkesutövning i viss befattning eller i viss fart.

44 §.

När anmälan enligt 43 § göres, skall sjömannen genom läkarens försorg utan dröjsmål underrättas därom. Sjömannen äger, om han anser anmälan sakna fog, påkalla medicinalstyrelsens prövning av de omständigheter, på vilka anmälan grundats. Om utgången av prövningen skall styrelsen skyndsamt underrätta sjömannen.

Finner medicinalstyrelsen vid prövning enligt första stycket att anmälan icke bort göras, skall besked därom genast tillställas sjöfartsstyrelsen, som har att avföra den uppgift om anmälan som enligt 43 § införts i det centrala sjömansregistret.

45 §.

Har anmälan enligt 43 § eller besked enligt 44 § andra stycket inkommit till sjöfartsstyrelsen, skall styrelsen snarast möjligt tillställa sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna inom riket underrättelse därom. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönstringsförrättarna utom riket.

46 §.

Företer sjöman, som till följd av sjömansläkares anmälan varit förhindrad att taga anställning å fartyg, i samband med inskrivning vid sjömanshus eller påmönstring intyg från sjömansläkare, att sjömannens hälsotillstånd icke längre utgör hinder mot hans anställning ombord å fartyg, åligger det den som verkställer inskrivningen eller påmönstringen att genast giva sjöfartsstyrelsen meddelande därom. Det åligger därvid styrelsen att utan dröjsmål underrätta de sjömansförmedlingar och mönstringsförrättare, som blivit varskodda om hindret, att detsamma upphört.

47 §.

Närmare föreskrifter om läkarintyg enligt denna förordning och om anmälan som avses i 43 § meddelas av medicinalstyrelsen i samråd med sjöfartsstyrelsen.

Särskilda bestämmelser

48 §.

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

49 §.

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

50 §.

Den som icke åtnöjes med beslut som mönstringsförrättare eller sjömansnämnd meddelar enligt denna förordning, äger söka ändring i beslutet hos sjöfartsstyrelsen.

51 §.

Närmare föreskrifter angående inskrivningen och mönstringen av sjömän meddelas av sjöfartsstyrelsen, som därvid har att fastställa formulär till

sjöfartsbok, sjömansrulla och mönstringsbevis samt manskapsförteckning jämte tillhörande rapport.

I fråga om den verksamhet, som enligt denna förordning ankommer på svensk konsul, skola föreskrifterna utfärdas i samråd med utrikesdepartementet.

52 §.

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

Med dagsböter straffes ock befälhavare, vilken underlåter att fullgöra vad som enligt 35—37 §§ åligger honom eller vilken, utan att sådant fall föreligger som i första stycket avses, i strid mot 1 § låter sjöman tillträda tjänst ombord utan att sjömannen är inskriven vid sjömanshus.

53 §.

Vägrar befälhavare i strid mot 38 § att förete sjömansrulla eller manskapsförteckning, straffes med dagsböter.

54 §.

I fråga om mål om ansvar för brott enligt denna förordning skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1961. Genom förordningen upphäves kungörelsen den 9 juni 1939 (nr 306) angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m.

Förekommer i författning hänvisning till stadgande, som ersatts genom bestämmelse i den nya förordningen, skall hänvisningen i stället gälla den bestämmelsen.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 25 mars 1960.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, EDENMAN, NETZÉN, AF GEIJERSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *viss revision av bestämmelserna om registrering och mönstring av sjömän samt om samordning av mönstringsverksamheten med sjömansförmedlingen* och anför därvid följande.

I. Inledning

År 1951 uppdrogs åt 1946 års sjömanskommitté att verkställa utredning rörande sjömanshusens verksamhet och att inkomma med de förslag i ämnet, vartill utredningen kunde föranleda. Enligt direktiven för utredningen borde kommittén utröna förutsättningarna att ersätta sjömanshusen med ett organ för central registrering av sjöfolk. Kommittén hade vidare att beakta frågan hur på- och avmönstringen av sjömän skulle organiseras. Härvid aktualiserades spörsmålet om handhavandet av sjömanshusens understödsverksamhet samt förvaltningen och användandet av deras donationsmedel.

Med skrivelse den 25 juni 1957 framlade sjömanskommittén betänkande med förslag om mönstring och registrering av sjöfolk (SOU 1957: 29). Förslaget innebar i huvudsak en avveckling av sjömanshusens nuvarande uppgifter med inskrivning och mönstring av sjömän. Inskrivningen ersattes enligt förslaget av en central registrering hos sjöfartsstyrelsen. Mönstringsverksamheten övertogs av mönstringsförrättare, vilka utgjorde lokalorgan till sjöfartsstyrelsen. Vidare föreslogs skärpt prövning ur hälso- och allmänna lämplighetssynpunkter av sjömän och dem som sökte sig till sjömansyrket. Kontrollen skulle ske centralt av sjöfartsstyrelsen, till vilken för detta ändamål knöts en sakkunnignämnd såsom konsultativt organ. Sjömanshusinstitutionen upphävdes emellertid inte helt utan bibehöll enligt förslaget vissa uppgifter av närmast lokal natur, såsom understöds- och stipendieverksamhet samt viss service. — I särskilt yttrande till det framlagda betänkandet reserverade sig fyra av kommitténs nio ledamöter mot

kommitténs ståndpunktstaganden i vissa centrala avsnitt. Även en av kommitténs experter anmälde i särskilt yttrande avvikande mening i väsentliga frågor.

Vid remissbehandlingen av sjömanskommitténs betänkande riktades stark kritik mot de däri framlagda förslagen, främst i fråga om centraliseringen av sjömansregistreringen och den centrala lämplighetsprövningen av sjömän. Från flera håll förordades ny utredning i ämnet, innan några genomgripande förändringar vidtogs i sjömanshusorganisationen. Från sjöfolkshåll föreslogs, att man vid ny utredning borde undersöka förutsättningarna för en samordning av sjömanshusens och sjömansförmedlingarnas verksamhet.

Den 31 juli 1958 tillkallades kanslichefen hos statens handelslicensnämnd Yngve Ericsson att såsom utredningsman verkställa utredning och framlägga förslag rörande en ändrad organisation i samband med förmedling av arbete för sjömän samt deras mönstring och registrering. Den 6 november 1958 förordnades sekreteraren i Sveriges fartygsbefälsförening, redaktören Hjalmar Bååw, ledamoten av riksdagens andra kammare, sekreteraren i Svenska sjöfolksförbundet Gunnar Carlsson och direktören Lennart Parkfelt att såsom experter biträda vid utredningen.

Utredningsmannen har med skrivelse den 8 september 1959 framlagt betänkande med förslag angående mönstring och förmedling av sjömän m. m. (stencilerat). De till utredningen knutna experterna har förklarat sig vara ense med utredningsmannen i alla delar, fränsett vissa enstaka frågor, där experternas avvikande mening i det följande kommer att särskilt redovisas.

I betänkandet intaget författningsutkast torde såsom *bilaga* få fogas till detta protokoll.

Över betänkandet har, efter remiss, *yttranden* avgivits av sjöfartsstyrelsen, socialstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, medicinalstyrelsen, statens utlänningskommission, statskontoret, generaltullstyrelsen, statistiska centralbyrån, statens organisationsnämnd, riksräkenskapverket, överstyrelsen för yrkesutbildning, centrala värnpliktsbyrån, handelsflottans pensionsanstalt, statens lönenämnd, överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Kalmar, Gotlands, Blekinge, Kristianstads, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus, Värmlands, Gävleborgs, Västernorrlands, Västerbottens och Norrbottens län, sjömansskattenämnden, statens pensionsanstalt, samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och statstjänstemannaförbundet. Härjämte har yttranden inhämtats av utredningsmannen för utredning rörande handelsflottans bemanning, utredningen angående handelsflottans pensionsanstalts verksamhet, utredningen angående översyn av lösen- och stämpelförordningarna samt 1955 års stadsutredning. Utrikesdepartementets rättsavdelning har avgivit särskild promemoria över betänkandet.

Sjöfartsstyrelsen har bifogat utlåtanden från Stockholms handelskammare, Skånes handelskammare och handelskammaren i Göteborg samt från direktionerna för samtliga sjömanshus.

Åtskilliga av länsstyrelserna har bifogat av dem infordrade utlåtanden, bl. a. yttranden från olika kommunala förvaltningsorgan i städer med sjömanshus.

I ärendet har även inkommit framställningar från Norrlandsförbundet, Lysekils och Sölvesborgs städer samt från vissa fartygsredare på Tjörn.

Det av utredningen framlagda förslaget bygger på det betänkande som 1946 års sjömanskommitté framlagt. Förslaget företer emellertid betydelsefulla avvikelser från nämnda betänkande. Utredningen föreslår sålunda att den lokala sjömansregistreringen bibehålles. Denna kompletteras enligt förslaget med en viss begränsad central registrering vid sjöfartsstyrelsen. Utredningen har icke upptagit sjömanskommitténs förslag om lämplighetsprovning av dem som söker sig till sjömansyrket. En viss effektivisering av den nuvarande hälsokontrollen av sjömän föreslås emellertid. I organisatoriskt hänseende innebär utredningens förslag, att den lokala sjömansregistreringen och mönstringsverksamheten samordnas med arbetsförmedlingen åt sjömän. Ifrågavarande uppgifter föreslås skola handhas av ett gemensamt lokalt organ, av utredningen benämnt sjömanskontor. Sådant avses skola inrättas på 18 platser i landet och där ersätta sjömanshus och organ för arbetsförmedling åt sjömän. På återstående platser, där sjömanshus nu finns, föreslås att sjömanshusen indrages utan att ersättas av motsvarande organ.

Utredningens förslag har i de väsentliga delarna godkänts av det stora flertalet remissinstanser. Jag anser det därför ägnat att läggas till grund för den författningsrevision jämte omorganisation av mönstringen och förmedlingen av sjömän, som länge varit av behovet påkallad.

II. Sjömanshusens nuvarande organisation och uppgifter

Sjömanshusens organisation och uppgifter regleras i *kungörelsen den 9 juni 1939 (nr 306) angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m.*

Enligt 1 § kungörelsen är sjömanshusens ändamål i huvudsak

att föra register över svenska sjömän, som sysselsättes på svenska handelsfartyg,

att verkställa på- och avmönstring av sjömän,

att enligt gällande värnpliktsförfattningar och instruktioner tillhandagå i avseende å värnpliktigas inskrivning, redovisning och inkallelse till tjänstgöring,

att meddela myndigheter, redare och fartygsbefälhavare samt sjömännen och deras anhöriga upplysningar beträffande sjömän och deras tjänstgöring,

att förvalta till sjömanshusen hörande kassor och fonder jämte inflytande avgifter och övriga medel samt

att bereda understöd åt änkor efter sjömän.

Enligt beslut av Kungl. Maj:t finns för närvarande 30 sjömanshus. Varje sjömanshus har tilldelats ett distrikt och distrikten omfattar tillsammans hela riket.

Sjömanshus finnas f. n. på följande 30 orter, nämligen Gävle, Göteborg, Halmstad, Hälsingborg, Härnösand, Kalmar, Karlshamn, Karlskrona, Karlstad, Kristianstad, Landskrona, Luleå, Lysekil, Malmö, Marstrand, Norrköping, Nyköping, Oskarshamn, Stockholm, Strömstad, Sundsvall, Söderhamn, Sölvesborg, Trelleborg, Uddevalla, Umeå, Visby, Västervik, Ystad och Örn-sköldsvik.

Organisationen

Sjömanshus förvaltas av en direktion bestående av fem ledamöter och fem suppleanter. I direktionen skall vara representerade fartygsägare eller huvudredare med två ledamöter, befälhavare med en ledamot, maskinbefäl eller styrmän med en ledamot, därvid maskinbefäl äger företräde, samt manskap med en ledamot. Endast de som haft befattning med i fartygsregistret införda handelsfartyg i utrikes fart skall därvid som regel komma ifråga. Ledamöter och suppleanter förordnas för tre år i sänder av sjöfartsstyrelsen efter förslag av organisationer som slutit kollektivavtal på området.

Sjömanshusdirektionen skall övervaka förvaltningen av sjömanshusets egendom och uppgöra årlig utgiftsstat för sjömanshuset. Vidare ankommer det på direktionen att bl. a. övervaka inskrivnings- och mönstringsverksamheten, besluta om understöd, redovisa influtna avgifter samt lämna erforderliga uppgifter till handelsflottans pensionsanstalt och till övriga ifrågakommande myndigheter.

Vid sjömanshus skall vara anställd en ombudsman, som bereder och föredrager ärendena inför direktionen. Sjömanshusombudsmannen svarar även för inskrivningen av sjömän vid sjömanshuset och förrättar på- och avmönstring. Han har vidare att förrätta sekreterar- och redogörargöromål, de senare dock endast om ej kassaförvaltare utsetts att föra räkenskaper. Slutligen åligger det honom bl. a. att allmänt vara sjömän och befälhavare samt myndigheter och enskilda behjälplig i vad avser frågor som berör sjön.

Sjömanshusets räkenskaper och förvaltning skall årligen granskas av tre revisorer.

Den i sjömanshuskungörelsen angivna verksamheten utövas emellertid icke endast av sjömanshusets egen personal utan även av särskilt utsedda mönstringsförrättare. Utom riket förrättas mönstring av svensk konsul.

I svensk hamn, där sjömanshusombudsman eller särskilt utsedd mönstringsförrättare finns, är sådan tjänsteman skyldig att vara mönstringsförrättare. I annan svensk hamn åvilar skyldigheten viss magistratsledamot, om hamnen ligger i stad med magistrat, eller i annat fall, viss tulltjänsteman på platsen.

Ombudsmannen intager en chefsställning inom distriktet ifråga om den i sjömanshuskungörelsen behandlade verksamheten.

Särskild mönstringsförrättare finns för närvarande i Falkenberg, Södertälje, Västerås, Skellefteå och Piteå. Sådan mönstringsförrättare utses efter Kungl. Maj:ts bemyndigande av sjöfartsstyrelsen, som även bestämmer den ersättning han skall uppbära för uppdraget.

Inskrivning av sjömän

Enligt 12 § sjömanshuskungörelsen bör varje svensk medborgare, som idkar sjöfart såsom yrke å svenskt handelsfartyg, vara inskriven vid sjömanshus och inneha sjöfartsbok. Inskrivning och innehav av giltig sjöfartsbok utgör en förutsättning för påmönstring å svenskt fartyg. Såsom i det följande skall redogöras för är påmönstring under vissa förutsättningar obligatorisk när det gäller handelsfartyg om minst 20 registertons nettodräktighet.

Den, som önskar inskrivas i sjömanshus, skall visa eller göra sannolikt, att han vunnit eller skall vinna anställning på handelsfartyg. För inskrivning erfordras vidare bl. a. att åldersbetyg och läkarintyg företes.

Uppfyller sjömannen villkoren för inskrivning och är han ej behäftad med sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst anställningen avser, skall han inskrivas under visst registernummer i inskrivningsregistret vid det sjömanshus, inom vars distrikt han är kyrkobokförd, eller, om han ej är kyrkobokförd i Sverige, vid Stockholms sjömanshus.

Sjöman får enligt 14 § ej vara samtidigt inskriven vid flera sjömanshus.

Enligt 16 § 1. bör sjöman om han upphör att idka sjöfart å handelsfartyg göra anmälan därom till sitt sjömanshus för att avföras ur inskrivningsregistret.

Om sjöman under fyra på varandra följande kalenderår icke idkat sjöfart å svenskt handelsfartyg skall han enligt 16 § 2. vid slutet av fjärde året avföras ur inskrivningsregistret oaktat anmälan icke skett. Är det fråga om nyinskriven sjöman skall han avföras ur registret redan efter två år, därest han första året efter inskrivningen tjänstgjort till sjöss under högst sex månader och därefter icke vidare idkat sjöfart å svenskt handelsfartyg. Kan sjömannen antagas ha under någon del av det andra kalenderåret efter inskrivningen på grund av annan militärtjänstgöring än som föranledes av fast anställning vid krigsmakten varit hindrad att idka sjöfart, skall han avföras ur registret först vid slutet av det kalenderår, under vilket sådant hinder icke förelegat.

Befinnes det att sjöman, som efter vad nu sagts avförts ur inskrivningsregistret, alltjämt idkar sjöfart å svenskt handelsfartyg, skall han återinföras i registret.

Underrättas sjömanshus om att där inskriven sjöman rymt från tjänst å svenskt handelsfartyg, skall enligt 16 § 3. noggrant undersökas, huruvida av föreliggande omständigheter framgår, att sjömannen i avsikt att undandra sig tjänsten underlåtit att inställa sig ombord, då det ålegat honom, eller i avsikt som nu sagts olovligen avvikit från fartyget. Finner sjömans-

husdirektionen så hava varit fallet, skall sjömannen avföras ur inskrivningsregistret.

Sjöman som avförts ur registret på grund av rymning, kan efter beslut av direktionen återinföras i registret. Återinförandet kan dock ej ske förrän minst en månad förflutit efter det sjömannen gjort framställning härom. Har sjömannen ett flertal gånger rymt från tjänst å svenskt handelsfartyg, må han ej återinföras i registret med mindre särskilda skäl talar därför och i vart fall ej förrän minst två månader förflutit efter det framställning om återinförandet gjorts.

När sjöman avföres ur eller återinföres i inskrivningsregistret, skall sjömanshusombudsmannen därom ofördröjligen underrätta pastorsämbetet i den församling, där sjömannen är kyrkobokförd, samt beträffande värnpliktig sjöman, vederbörande inskrivningschef.

Sjöfartsbok för sjöman, som rymt från svenskt handelsfartyg, skall anses såsom ogill samt, där så kan ske, å titelbladet förses med tydlig och i ögonen fallande anteckning att boken blivit annullerad. Inskrivs sjömannen åter vid sjömanshus på grund av direktionens beslut om återinförande enligt 16 § 3 mom., skall ny sjöfartsbok utfärdas för honom.

Inskrivning vid sjömanshus har betydelse för sjömannens mantalsskrivning. Enligt 14 § 8 mom. och 37 § 1 mom. folkbokföringsförordningen den 28 juni 1946 (nr 469) får sjöman ej överföras till bok över obefintliga och därmed ej heller avföras från mantalslängden så länge han kvarstår inskriven å sjömanshus. Därigenom tillförsäkras sjömannen de rättigheter, som är knutna till mantalsskrivningen, exempelvis rösträtt och sjukförsäkring.

Inskrivningen är också en förutsättning för att sjömannen skall komma i åtnjutande av den pensionering, som handhas av handelsflottans pensionsanstalt.

Mönstring av sjömän

Såsom förutsättning för p å m ö n s t r i n g å svenskt fartyg gäller enligt 35 § sjömanshuskungörelsen, att sjöman skall vara inskriven vid svenskt sjömanshus och försedd med giltig sjöfartsbok.

I vissa fall är påmönstring obligatorisk när sjöman tillträder anställning ombord på fartyg. Besättning på svenskt handelsfartyg av 20 registertons nettodräktighet eller däröver skall sålunda enligt 33 § påmönstras, om fartyget går i utrikes fart eller om fartyget går i inrikes fart och är att hänföra till passagerarfartyg, såvida fartyget enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart samt ej utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa. Detsamma gäller även vissa andra å fartyg anställda personer.

I fråga om påmönstring inom riket av sjömän å svenskt fartyg skall enligt 35 §, utöver kravet på inskrivning och innehav av sjöfartsbok, iakttagas

a) att i lag eller annan författning stadgade villkor beträffande ålder,

hälsotillstånd, kroppsbeskaffenhet och eljest för vinnande av anställning å fartyg uppfyllts,

b) att besättningen, befälhavaren däri inberäknad, består till minst två tredjedelar av svenska medborgare, eller medborgare i Danmark, Finland, Island eller Norge,

c) att, om någon av besättningen är fast anställd vid krigsmakten, det visas, att han äger tjänstgöra å handelsfartyg,

d) att enligt gällande värnpliktsförfattningar hinder ej möter för påmönstring samt

e) att å fartyget finns behörigt befäl samt, i förekommande fall, behörig radiotelegrafist och behörig radiovakt, allt enligt vad därom särskilt stadgas.

Vad sålunda sagts skall, där så kan ske, även iakttagas vid påmönstring utom riket av sjömän å svenskt fartyg. Undantag från villkoret under b) eller från kravet på inskrivning och innehav av sjöfartsbok får göras endast om tillämpningen av ifrågavarande stadganden skulle föranleda synnerlig olägenhet.

När besättning å svenskt fartyg skall påmönstras, gäller enligt huvudregeln, att befälhavaren i allmänhet skall inställa sig med de anställda sjömännen hos vederbörande mönstringsförrättare.

Möter ej hinder för påmönstring, skall mönstringsförrättaren dels förse sjömannens sjöfartsbok med bevis att sjöfartsboken uppvisats för mönstringsförrättaren. I boken skall även angivas det fartyg, varå påmönstringen ägt rum. Om mönstringen göres vidare anteckning i den s. k. mönstringsliggaren, som det åligger varje mönstringsförrättare att föra. Slutligen åligger det mönstringsförrättaren att utfärda sjömansrulla med uppgifter bl. a. om den påmönstrade besättningen, därest ej fartyget redan är försett med gällande sådan handling. Sjömansrulla utfärdas med tidsbegränsad giltighet.

Besättningen skall anses påmönstrad, när sjömansrullan är utfärdad.

Förutom i mönstringsliggaren, sjömansrullan och, beträffande en del uppgifter, sjöfartsboken skall anteckningar om påmönstringen också göras i registret hos vederbörande sjömanshus.

Beträffande sjöman, som påmönstras vid annat sjömanshus än det han tillhör, skall meddelande angående mönstringen sändas från det förra till det senare sjömanshuset. Annan mönstringsförrättare än sjömanshusombudsman åligger att efter verkställd påmönstring ofördröjligen insända de därvid gjorda mönstringsanteckningarna till sjömanshuset i det distrikt, där påmönstringen skett.

Skyldigheten att påmönstra gäller även svensk sjöman, som anställes eller är anställd på utländskt handelsfartyg, som avgår från svensk hamn. I fråga om sådan påmönstring skall delvis iakttagas detsamma som vid påmönstring på svenskt fartyg, bl. a. att sjömannen är inskriven vid svenskt sjömanshus och försedd med sjöfartsbok. I stället för sjömansrulla utfärdas mönstringsbevis, vars uppgifter i fråga om besättningen begränsas till påmönstrade svenska sjömän.

När sjömansrulla upphör att gälla eller påmönstrad sjöman entledigas

eller eljest i rullan införd sjömans tjänsteavtal upphör att gälla skall enligt 42 § avmönstring ske. Detta skall även ske om sjöman på grund av sjukdom blivit kvarlämnad eller till följd av semester stannar i land, oavsett att hans tjänsteavtal är vid makt. Det må påpekas att avmönstring skall äga rum även när sjömansrullans giltighetstid utgått under pågående seglation, oaktat sjöman icke därvid lämnar sin befattning. Sjömannen skall i detta fall omedelbart påmönstras och införas i nyupprättad rulla. Detta förfarande benämnes års- eller ommönstring.

Påkallas avmönstring av sjöman, som anser sig äga rätt därtill enligt tjänsteavtalet, bestämmelse i sjömanslagen eller gällande föreskrifter angående hans värnpliktsskyldigheter, äger mönstringsförrättaren, om fartygsbefälhavaren vägrar avmönstring, avfordra denne sjömansrullan och avgöra, huruvida avmönstring skall ske.

Vid sjömans avmönstring från svenskt fartyg skall mönstringsförrättaren dels utröna, huruvida sjömannen tillgodonjutit honom tillkommande hyra och övriga förmåner, dels beträffande sådan sjöman, som är skyldig att erlagga hyresavgift, utöva kontroll över avgiftens beräkning samt tillse att beloppet införes i sjömansrullan och mönstringsliggaren. Han skall även bl. a. tillse, att i såväl mönstringsliggaren som sjömansrullan göres vederbörliga anteckningar angående avmönstringen.

Vid avmönstringen skall mönstringsförrättaren vidare tillse att vederbörliga anteckningar om befattning, tjänstetid m. m. blir gjorda i sjöfartsbok och förekommande behörighetsbrev. Därjämte skall iakttagas att gällande bestämmelser angående tjänstgöringsbetyg för sjöfolk följes samt att sjöman i manskapsgrad, därest han så önskar, äger i sjöfartsboken få antecknat summariskt vitsord av befälhavaren om sjömannens uppförande och tjänstbarhet.

Vad nu sagts om anteckningar och meddelanden i fråga om påmönstring har motsvarande tillämpning då det gäller avmönstring.

På begäran äger mönstringsförrättare, om vägande skäl finns, förrätta mönstring ombord på det fartyg, förrättningen avser. För dylik förrättning utgår särskild avgift och ersättning för utlägg. Möjlighet finns också att, om särskilda skäl föreligger, efter framställning hos mönstringsförrättare, få mönstringsförrättning utförd på annan tid än fastställd expeditionstid. För förrättning å sådan övertid utgår särskild avgift.

Mönstringsskyldighetens centrala betydelse belyses av den vikt som sjömansrullan tillmätas. Enligt förordningen den 4 december 1903 angående pass- och nationalitetshandlingar för svenska, till orter utom Sverige gående fartyg (nr 129) gäller, att svenskt fartyg av den beskaffenhet, att det skall antecknas i fartygsregistret — d. v. s. är avsett för handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äger en dräktighet av 20 registerton eller därutöver — icke får tullklaras för avgång till utrikes ort, med mindre det är försett med sjömansrulla. Icke heller får ett svenskt fartyg, som enligt gällande passagerarfartygscertifikat må nyttjas till passagerares befordran i kustfart eller vidsträcktare fart, förses med årspass, med mindre fartyget är försett

med sjömansrulla. Utländskt handelsfartyg får ej tullklareras för avgång till utrikes ort, med mindre antingen företes mönstringsbevis eller ock uppvisas fartygets utländska folkpäss kompletterat med en av befälhavaren på heder och tro avgiven, egenhändigt undertecknad skriftlig försäkran, att svensk sjöman ej finnes anställd å fartyget.

Sjömansrulla utfärdas att gälla antingen viss resa, seglationstiden under visst år, eller resor under ett år från dagen för rullans utfärdande.

Inträffar något av de fall, då enligt sjömanslagen tjänsteavtalet med besättningen upphör att gälla, eller upphör fartyget att vara svenskt, upphör den för fartyget utfärdade sjömansrullan att gälla.

Om sjömansrulla vid besättnings avmönstring inom riket upphör att gälla, skall den omhändertagas av mönstringsförrättaren. Rullor, som icke längre gäller, arkiveras hos sjömanshuset i det distrikt, där fartygets hemort är belägen.

På svenskt handelsfartyg av 20 registertons nettodräktighet eller däröver, som ej är försett med sjömansrulla, skall, där ej fartyget utgår allenast på lustresa eller annan tillfällig resa, befälhavaren föra **m a n s k a p s f ö r t e c k n i n g** (51 §). Sådan förteckning upprättas i två exemplar, av vilka ett finns ombord på fartyget och ett förvaras hos sjömanshuset i det distrikt, från vilket fartyget avseglat första gången under året.

Därest under seglationstiden någon av besättningen på fartyg, för vilket manskapsförteckning upprättats, avgår från tjänsten eller ny besättningsman anställes på fartyget, skall befälhavaren dels göra vederbörlig anteckning därom i förteckningen, dels upprätta särskild **r a p p o r t**, som sändes till det sjömanshus som förvarar exemplar av förteckningen.

Beträffande andra inledningsvis omnämnda arbetsuppgifter för sjömanshusen än dem, som sammanhänger med mönstringsverksamheten, kommer redogörelse att lämnas i det följande.

III. Sjömansförmedlingens nuvarande organisation och uppgifter

Sjömansförmedlingen är en del av den offentliga arbetsförmedlingen, och personalen har att följa arbetsordningen för länsarbetsnämnderna samt de särskilda föreskrifter, som utfärdas av arbetsmarknadsstyrelsen och vederbörande länsarbetsnämnd. Nuvarande instruktion för sjömansförmedlingen är utfärdad år 1959 och har tillkommit efter överläggningar mellan arbetsmarknadsstyrelsen samt Sveriges redareförening, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewardsföreningen. Instruktionen har utarbetats i enlighet med den av Sverige år 1921 ratificerade konventionen angående arbetsförmedling för sjömän, den s. k. Genuakonventionen, vilken året dessförinnan antagits vid internationella arbetsorganisationens konferens i Genua.

Interlokalt ledes förmedlingsarbetet av sjömansförmedlingarna i Stockholm, Malmö, Hälsingborg och Göteborg, som fungerar som *förmedlings-*

centraler inom sina distrikt. För att underlätta det interlokala förmedlingsarbetet på norrlandskusten fungerar sjömansförmedlingarna i Sundsvall och Luleå som *clearingförmedlingar* för var sin del av kustområdet i fråga. Antalet sjömansförmedlingar är 35, av vilka de flesta är förlagda till samma orter som sjömanshus.

Gemensamt för förmedlingscentralerna och *clearingförmedlingarna* gäller, att de skall samordna verksamheten inom sina områden i syfte att minska vänte- och arbetslöshetstiderna för de arbetssökande och att så snabbt som möjligt anvisa arbetsgivarna den arbetskraft som efterfrågas.

Föreståndarna för förmedlingscentralerna skall, var och en inom sitt område, utöva rådgivande och instruerande verksamhet i förmedlings- och rekryteringsfrågor.

På varje ort med sjömansförmedling finns en lokal sjöfartsdelegation i frågor rörande manskap till sjöss.

I Stockholm, Malmö, Hälsingborg och Göteborg finns även lokala sjöfartsdelegationer i frågor rörande befäl till sjöss.

Delegationerna fungerar som rådgivande organ åt länsarbetsnämnderna och skall höras i frågor rörande förmedlingsverksamheten för sjömän.

Arbetsmarknadsstyrelsen utser efter förslag av länsarbetsnämnden ordförande i lokal delegation jämte ersättare för denne.

Sjömansförmedlingens föreståndare eller dennes ställföreträdare skall närvara vid delegationens sammanträden och därvid vara föredragande. Vidare äger länsarbetsdirektören eller dennes ställföreträdare närvara och därvid, utan att vara röstberättigad, delta i överläggningarna och anmäla avvikande mening till protokollet.

I delegationerna för manskap förordnar arbetsmarknadsstyrelsen två ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges redareförening samt två ledamöter jämte ersättare efter förslag av Svenska sjöfolksförbundet.

I delegationerna för befäl förordnar styrelsen tre ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges redareförening samt tre ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinfälsförbundet och Svenska stewardsföreningen.

De lokala sjöfartsdelegationerna sammanträder på kallelse av ordföranden minst en gång per år och i övrigt så ofta denne eller någon av de delegerade därtill finner anledning. Därutöver äger länsarbetsnämnden påkalla sammanträde, då nämnden anser sig böra höra delegationen.

Som rådgivande organ åt arbetsmarknadsstyrelsen i frågor rörande sjömansförmedlingen fungerar två centrala sjöfartsdelegationer, som har sitt säte i Göteborg. Den ena av delegationerna fungerar som central delegation i frågor rörande befäl till sjöss och den andra som central delegation i frågor rörande manskap till sjöss.

Delegationen för befäl till sjöss består av ordförande jämte sex ledamöter och delegationen för manskap till sjöss av ordförande jämte fyra ledamöter. Ordförande och ersättare, vilka bör vara samma personer i båda de-

legationerna, utses av arbetsmarknadsstyrelsen. Sekreterare, som även bör vara gemensam för delegationerna, utses likaledes av arbetsmarknadsstyrelsen.

Arbetsmarknadsstyrelsen äger att låta sig representera vid delegationernas sammanträden. Styrelsens representant äger därvid, utan att vara röstberättigad, deltaga i överläggningarna och kan anmäla avvikande mening till protokollet.

I den centrala sjöfartsdelegationen för befäl till sjöss förordnas av arbetsmarknadsstyrelsen tre ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges redareförening samt tre ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska stewardsföreningen.

I den centrala sjöfartsdelegationen för manskap till sjöss förordnas av arbetsmarknadsstyrelsen två ledamöter jämte ersättare efter förslag av Sveriges redareförening samt två ledamöter jämte ersättare efter förslag av Svenska sjöfolksförbundet.

Förmedlingen av tjänstemän till sjöss (sjöbefälsförmedlingen)

På grund av den speciella karaktären av den förmedlingsverksamhet som omfattar tjänstemannayrkena till sjöss är sjömansförmedlingscentralerna i Stockholm, Malmö, Hälsingborg och Göteborg jämväl befälscentraler, där som regel hithörande tjänstemannagrupper registreras.

Då befäl första gången anmäler sig på lokal sjömansförmedling, skall kopia av arbetssökandebblanketten översändas till vederbörande sjömansförmedlingscentral. Vid centralerna skall sådana anteckningar föras över de aktuella arbetssökandena inom centralernas verksamhetsområden, att förmedlingsarbetet kan utföras på ett betryggande sätt.

Centralerna skall stå i fortlöpande kontakt med varandra såväl om de uppkomna vakanserna som om de arbetssökande, som finnes registrerade vid respektive centraler.

Vid centralerna förs kortregister över det vid sjömansförmedlingen anmälda befälet.

Manskapsförmedlingen

Vid förmedlingen av personal tillhörande manskapsgrupperna skall iakttagas att lokal sjömansförmedling håller förmedlingscentralen underrättad om uppkomna vakanser som bedömes icke kunna tillsättas med kompetenta sökande till den angivna tillträdesdagen. Likaså skall centralen underrättas om arbetssökande, som anmäler sig vid lokala förmedlingar och som bedömes icke kunna erhålla anställning genom respektive förmedling inom de närmaste två dagarna.

De förmedlingar, som omfattas av clearingförmedlingarna i Sundsvall och Luleå, skall på samma sätt hålla clearingförmedlingen underrättad om de inträffade förändringarna. Clearingförmedlingarna skall i utjämnande

syfte i första hand söka lösa förmedlingsfrågorna inom sina områden. Bedömes detta icke möjligt skall clearingförmedlingarna underrätta centralen i Stockholm om de vakanser, som uppstått, liksom om de arbetssökande, som inom den närmaste tiden icke synes kunna erhålla anställning inom området. Clearingförmedlingarna skall stå i kontinuerlig kontakt med varandra om förändringarna inom respektive område.

Inskrivning av arbetssökande

Redan vid inskrivningen på sjömansförmedlingen skall arbetssökande förete handlingar, som visar, att han är inskriven eller kan komma i fråga för inskrivning vid sjömanshus.

Det åligger sjömansförmedlingens tjänstemän att vid inskrivningen noggrant granska de företedda handlingarna samt att i förmedlingsarbetet tillse, att de arbetssökande anvisas sådant arbete, som de med hänsyn till sina kvalifikationer är lämpade att fullgöra.

Arbetssökande, som önskar anställning till sjöss, kan anmäla sig hos vilket organ som helst inom den offentliga arbetsförmedlingen. Är den arbetssökande yrkesvan sjöman i manskapsgrad skall han dock enligt ett särskilt överenskommet turordningssystem, det s. k. törnsystemet, vara inskriven endast vid en sjömansförmedling. Har annan förmedling än sjömansförmedling mottagit ansökan om anställning till sjöss, skall förmedlingen ifråga översända för inskrivning vid sjömansförmedling erforderliga handlingar till den sjömansförmedling, där den sökande önskar vara anmäld.

De arbetssökande skall, i den mån detta är möjligt, underrättas om den beräknade väntetiden innan påmönstring kan påräknas. Finner sjömansförmedlingen att väntetiden blir så lång att den sökande under denna väntetid borde kunna beredas annat tillfälligt arbete, skall sjömansförmedlingen vidtaga åtgärder härför. Som ett led i detta arbete hänvisas den sökande till andra expeditioner inom arbetsförmedlingen, där tillfällig anställning kan erbjudas.

Det åligger sjömansförmedlingen att informera varje arbetssökande om besökstider vid förmedlingen, villkor för erhållande av ersättning från erkänd arbetslöshetskassa samt de övriga bestämmelser, som den sökande bör känna till. Sökande utan sjövana skall orienteras om sjömansyrket och arbetsförhållandena till sjöss. Om tveksamhet råder om yrkesvalet, bör den sökande hänvisas till yrkesvägledningen för rådfrågning.

Beträffande den närmare innebörden av törnsystemet lämnas i utredningens betänkande följande redogörelse.

I förmedlingsarbetet skall, i anslutning till överenskommelse mellan vederbörande arbetsgivare- och arbetstigareorganisationer, hänsyn tagas till den ordningsföljd i vilken däck- och maskinmanskaps, 2:e och 3:e kockar samt uppassare anmäler sig vid en viss sjömansförmedling. Genom törnsystemet skall mellan sjömanskårens medlemmar så rättvist som möjligt fördelas de arbetstillfällen, som uppkommer. Systemet innebär att de arbetssö-

kande erbjudes arbete allt efter den turordning i vilken de anmält sig vid sjömansförmedlingen. Detta får dock icke innebära, att arbetsförmedlingens grundprincip — att arbetsgivaren skall erbjudas bästa möjliga arbetskraft och den arbetssökande sådant arbete, för vilket han bäst lämpar sig — blir åsidosatt.

Sjöman, vilken efter avmönstring på nytt anmäler sig som sökande på sjömansförmedlingen, skall sålunda sättas sist i törnsystemet och har att vänta nästa arbetserbjudande sedan de sjömän, som anmält sig tidigare, erhållit anställning eller också avvisat gjorda arbetserbjudanden så att de gått förlustiga sin plats i turordningen. Sistnämnda ordning, det s. k. trebockssystemet, innebär att varje arbetssökande har möjlighet att välja på tre arbetstillfällen. Skulle den sökande avvisa alla tre erbjudandena kan han icke längre räkna med att få komma ifråga före de övriga sökande som anmält sig senare.

Från huvudregeln om törnsystemet gäller följande undantag:

a) Sjöman som efter överenskommelse med vederbörande befäl önskar återgå till det fartyg han lämnat på grund av sjukdom, semester, fartygets uppläggning, klassning, reparation e. d., äger rätt därtill utan att avvakta ny turordning vid sjömansförmedlingen om han inom sju dagar efter avmönstringen anmäler förhållandet till sjömansförmedlingen. Han äger dock rätt att i vanlig ordning antaga annan hyra, om han under mellantiden erbjudes sådan.

b) Sjöman, som tagit anställning som vikarie för annan sjöman under dennes semester, sjukdom e. d., äger behålla sin plats i törnsystemet under den tid vikariatanställningen varat, dock högst sex veckor.

c) Sjöman, som erhållit ordinarie anställning men innan sex veckors tjänst tvingats lämna denna på grund av sjukdom, olycksfall, fartygets uppläggning, haveri eller försäljning till utlandet, äger behålla samma plats i törnsystemet som vid anställningens början. Om han antager tillfälliga anställningar, får dock den sammanlagda tiden för en eller flera sådana på varandra följande anställningar ej överstiga sex veckor.

d) Sjöman, som genomgår eller fått tillstånd att genomgå yrkesskolekurs för sjöfolk, äger rätt att anmäla sig som arbetssökande tre månader före kursens beräknade avslutning och under denna tid behålla sin plats i törnsystemet.

e) Den som fullgör värnpliktstjänstgöring äger rätt att anmäla sig som arbetssökande på sjömansförmedlingen två månader före uttryckningen och bibehålla den plats i törnsystemet, som han kommit att intaga, om han inom sju dagar efter sagda tjänstgörings upphörande anmäler sig hos förmedlingen.

f) Vid förflyttning av besättningsmän mellan fartyg, som tillhör samma rederi, rederikoncern eller rederier med samma redare eller inom samma rederikoncern, är sjömansförmedlingens medverkan icke erforderlig. Tills vidare skall emellertid under en övergångstid denna bestämmelse tillämpas så, att sådan förflyttning begränsas att avse viss personal med längre tjänstetid inom samma rederi eller rederikoncern. Det förutsättes därvid, att ledig plats finnes å det andra fartyget.

En sjöman säges befinna sig på högtörn, då han när som helst — vid god tillgång på arbete i regel endast inom någon eller några dagar — kan komma att erbjudas anställning på ett fartyg.

Beträffande fartygs- och maskinbefälselever, som är anställda utöver den ordinarie besättningen, gäller att sjömansförmedlingen icke behöver anlitas.

Samtliga nybörjare, d. v. s. de arbetssökande som icke innehar en tjänstgöringstid utöver 4 månader, är undantagna från törnsystemet. Arbetserbjudande till sådana sökande sker följaktligen efter samma principer som vid allmän arbetsförmedling.

Arbetserbjudande inom yrket

Arbetserbjudande skall innehålla uppgifter om arbetets art, arbetsplatsen och arbetsorten, vidare om löneförmånerna, arbetets beräknade varaktighet samt eventuellt andra uppgifter, som kan vara av betydelse för den arbetssökandes ställningstagande, såsom kommunikationer, båtens trader o. s. v.

Arbetserbjudandet åt de sjömän, som omfattas av törnsystemet, skall äga rum genom utrop och/eller skriftlig annonsering av de lediga platserna i väntrummen. Sker arbetserbjudandet enbart genom utrop, får utropet av de lediga platserna icke omedelbart följas av upprop av de arbetssökande sjömännen, utan att så lång tidrymd står till sjömännens förfogande mellan utrop och upprop, att de ges möjlighet att tänka över valet av anställning.

I den utsträckning, som tiden medger, skall annonseringen av de lediga platserna ske både genom utrop och skriftlig annonsering i väntrummen. Den skriftliga annonseringen bör ske så snart ordena inkommit till förmedlingen.

Arbetssökande på högtörn, som blivit erbjuden anställning på minst tre fartyg och därvid vägrat att antaga hyra (eller ej svarat vid upprop) utan att ange giltigt skäl, skall avföras från sin tur i törnsystemet. Giltigt skäl för frånvaro från utrop anses föreligga om den sökande varit frånvarande på grund av sjukdom eller annan anledning över vilken den sökande icke själv kunnat råda.

Om sjömansförmedling får i uppdrag att anskaffa besättningsmän till fartyg, som påmönstrar besättning på annan ort, skall förmedlingen — så framt uppdragsgivaren icke framfört andra önskemål — i första hand undersöka, om lämpliga sökande finns anmälda hos sjömansförmedling, som ligger närmast påmönstringsorten.

Om en sjömansförmedling icke kan anvisa arbetskraft med erforderliga kvalifikationer till visst fartyg, eller om lämplig sökande icke är villig antaga erbjuden anställning på fartyget ifråga, får sjömansförmedlingen utfärda intyg därom till arbetsgivaren eller dennes representant. Intyget får dock ej utfärdas, förrän ytterligare två sjömansförmedlingar förklarat att icke heller de kan anvisa begärd arbetskraft. Den ena av dessa förmedlingar bör vara den, som ligger närmast påmönstringsorten, och den andra resp. sjömansförmedlingscentral. Vid brist på behörigt befäl skall alltid sjömansförmedlingscentralen kontaktas. Sjömansförmedlingscentralerna skall då efterhöra hos varandra om behörigt befäl finnes att tillgå.

Arbetserbjudande utom yrket

Sjömansförmedlingen skall verka för att sjömän i väntan på anställning till sjöss erbjudes annat arbete. I regel kan det endast bli fråga om tillfälliga anställningar. Då sådana tillfälliga anställningar icke alltid finns anmälda i tillräckligt antal vid sjömansförmedlingen, åligger det denna att vid arbetsförmedlingens övriga avdelningar bevaka sjömannens möjligheter till arbete. Ofta vistas sjömän på andra orter än dem där sjömansförmedling finnes. Det åligger därför alltid den allmänna arbetsförmedlingen att bevaka de möjligheter till arbete för sjömännen, som kan finnas inom andra yrkesområden.

I nämnda syfte är det nödvändigt, att sjömansförmedlingen och andra avdelningar av den offentliga arbetsförmedlingen står i ständig kontakt med varandra och förser varandra med erforderliga uppgifter för att verksamheten skall bli den effektivast möjliga. Viktigt är att sjömansförmedlingen lämnar uppgift om de beräknade väntetiderna.

Om en sjöman beräknas bli kallad till sjömansförmedlingen först efter någon tid för att där bevaka arbetstillfällen till sjöss, bör förmedlingen söka finna en sådan anställning åt honom, som kan frånträdas utan iakttagande av nämnvärd uppsägningstid. Under den tid en sjöman innehar anställning utom sitt yrke skall sjömansförmedlingen bevaka sjömannens möjligheter till arbete inom det egna yrket, och när anställning till sjöss anses vara nära förestående återkalla sjömannen från den anställning han antagit i land.

Sjömäns avstängning från sjömansyrket

Sjömansförmedlingen skall i sitt arbete beakta, att sjöman, vilkens sjöfartsbok enligt beslut av sjömanshusdirektion indragits till följd av rymning och som icke därefter erhållit ny sjöfartsbok, icke kan erhålla anställning ombord på fartyg, för vilket mönstringsbestämmelserna tillämpas.

Från de centrala undersöknings- och bestraffningsnämnderna, vilka tillsättes av parterna på sjöfartens arbetsmarknad enligt överenskommelser dem emellan, erhåller sjömansförmedlingarna uppgifter om sådana sjömän, som avstängts från tjänst.

Det åligger sjömansförmedling att beakta parternas beslut och icke anvisa avstängd sjöman anställning ombord på fartyg, vars ägare är ansluten till någon av de redarorganisationer som tagit del i nämnda överenskommelser.

Arbetslöshetsförsäkringen och den allmänna arbetslöshetshjälpen

Det åligger sjömansförmedlingen att i sina kontakter med arbetssökande kassamedlemmar och hjälpsökande hos arbetslöshetsnämnd tillämpa arbetsmarknadsstyrelsens allmänna anvisningar i fråga om arbetslöshetsförsäkring och åtgärder vid arbetslöshet m. m. De arbetssökande skall på vanligt sätt tillfrågas om medlemskap i de erkända arbetslöshetskassorna.

En arbetslös kassamedlem eller hjälpsökande, som uppträder som arbetsökande på sjömansförmedlingen, skall betraktas som sökande jämväl till

anställning i land. Det är därför av vikt, att sjömansförmedlingen samarbetar med arbetsförmedlingens övriga avdelningar, så att den arbetslöse så snabbt som möjligt erbjudes lämpligt arbete. Om arbetslös kassamedlem avvisat arbetserbjudande skall meddelande därom insändas till bl. a. kassornas huvudkontor.

Liknande föreskrifter skall även iakttagas rörande hjälpsökande arbetslösa, som är anmälda vid arbetslöshetsnämnd.

IV. Förslag rörande inskrivnings- och mönstringsverksamheten

Utredningen

Lämplighetsprövning av sjömän

Utredningen erinrar om att man genom anordningen med sjöfartsbok och sjömansrulla och genom införandet däri av uppgifter om till- och frånträde av tjänst ombord utövar en viss kontroll över att sjösäkerheten icke sätts i fara genom bristande behörighet hos den som skall utöva viss tjänst. I sjöfartsboken angives sålunda vederbörandes kompetens och i sjömansrullan därjämte den tjänst han utövar. Vid påmönstringen kontrolleras att vederbörande har tillräckliga kvalifikationer för tjänsten.

I samband med utövandet av ifrågavarande verksamhet kontrolleras även i viss utsträckning vederbörandes allmänna lämplighet för sjömansyrket. Sålunda är vissa krav på hälsotillståndet uppställda för erhållande av sjöfartsbok. Vidare kan sjöfartsboken indragas för den som rymt från tjänst ombord. Då innehav av sjöfartsbok i princip utgör villkor för anställning såsom medlem av besättningen på fartyg i utrikes fart, blir följaktligen vissa för yrket mindre lämpade personer uteslagna därifrån.

Utredningen framhåller att det är ett starkt önskemål, att sjömansyrket kan rekryteras med så lämpliga personer som möjligt. Detta är angeläget med hänsyn såväl till sjösäkerheten som till trivseln ombord på fartygen, vilken är så mycket mer betydelsefull som de anställda inom sjömansyrket mer än inom andra yrken är hänvisade till varandras sällskap även utanför arbetstiden. Det påpekas, att livet ombord med skilsmässan från familjen och andra omständigheter kan sätta sjömännens karaktär på svåra prov och att en god rekrytering bäst ernås genom att sjömansyrket göres uppskattat ur olika synpunkter.

Det ligger givetvis, anför utredningen, i arbetsgivarens intresse att se till att bästa tillgängliga sjömän anställs ombord. Nuvarande s. k. törnsystem behöver enligt utredningens mening ej lägga hinder i vägen härför, förutsatt att arbetsgivarens rätt att välja personal ej begränsas. Genom en effektivt skött yrkesvägledning och genom att sjömansförmedlingarna enligt sina åligganden erbjuder arbetsgivare bästa möjliga arbetskraft och arbetssökande sådant arbete, för vilket han bäst lämpar sig, sker även en viss sällning av sjömännen.

Om en person, som ägnar sig åt sjömansyrket, visar sig uppenbart olämplig för yrket, bör enligt utredningen möjlighet finnas att för längre eller kortare tid avskära honom från ombordanställning. Utredningens synpunkter rörande de olika formerna härför upptages i det följande.

Utredningen tar i detta sammanhang avstånd från ett av sjömanskommittén framfört förslag om införande av en lämplighetsprövning, vilken skulle bli avgörande för om en person, som vill bli sjöman, skall registreras och få sjöfartsbok. Det erinras om att kommittén härvid bland annat gjort gällande, att det vore betydligt allvarigare att hindra en person från att fortsätta i ett yrke än att inträda i detsamma.

Att man försöker rekrytera sjömansyrket med lämpligt folk och söker gallra bort icke önskvärda element, bör enligt utredningens mening ej ha till konsekvens att man med tillämpning av särskilda författningsbestämmelser på förhand hindrar personer, som förmenas icke böra bli sjömän, att ägna sig åt detta yrke. Detta skulle strida mot principen om medborgarnas rätt att välja yrke att hindra en person att inträda i sjömansyrket, utan att man har erfarenhet av hur han sköter sig i yrket. Även om man skulle få tillgång till uppgifter från polismyndigheter m. fl. skulle det vara vanskligt att på förhand bedöma en persons lämplighet för sjömansyrket. En dylik förhandsbedömning skulle kunna leda till sådana utomordentligt allvarliga konsekvenser, som att en person som trots förseelser i det förflutna skulle kunna anpassa sig väl efter sjömanslivet, hindrades härifrån och kanske tvingades in på en för honom mycket olämpligare bana.

När utredningen sålunda ej godtager kommitténs förslag om en lämplighetsprövning av sjömän före utfärdandet av sjöfartsbok, gör utredningen emellertid undantag på en punkt, nämligen i fråga om sjömannens hälsotillstånd, fysiskt och psykiskt. Utredningen anser, att även alkoholism härvid bör uppmärksammas. Liksom hittills bör sjöfartsbok inte utfärdas utan att vederbörande enligt läkarintyg är vid sådan hälsa, att han ur denna synpunkt är lämplig för yrket. Utredningen finner att kontrollen härvidlag i viss mån bör skärpas. Läkare, som vid undersökning av någon som vill erhålla sjöfartsbok finner att denne av hälsoskäl inte bör bli sjöman, bör ej blott vägra att ge honom friskintyg utan även göra anmälan till ett centralt register. Förslag om sådant register framlägges av utredningen och redovisas i det följande. Även annan läkare, exempelvis på alkoholistanstalt, bör kunna göra anmälan till registret, om han finner skäl härtill. Från centralregistret bör utsändas besked till mönstringsförrättarna om att sjöfartsbok ej bör utfärdas för person varom nu är fråga. Genom en sådan anordning kan förebyggas, att någon går från den ena läkaren till den andra för att kanske finna en läkare, som ej upptäcker den ifrågavarande sjukdomen. Centralregistermyndigheten bör i tveksamma fall eller då sökande av sjöfartsbok så begär inhämta yttrande från medicinalstyrelsen.

Bortsett från den nu angivna hälsokontrollen finner utredningen sjöfartsbok böra utfärdas i stort sett under samma förutsättningar som hittills. Att någon särskild prövning av förutsättningarna för ombordanställning ej

sker i andra hänseenden, innebär enligt utredningen givetvis icke att man vid behandling av ansökan om sjöfartsbok — och detsamma gäller vid mönstring — skall underlåta att ställa sig till efterrättelse eventuella önskemål från polismyndigheter i fråga om efterspanade personer.

Utredningen nämner i detta sammanhang ett av sjömanskommitténs minoritet framlagt förslag, att den första sjöfartsbok som utfärdas för en sjöman skall ha provisorisk karaktär och att sjöfartsbok med obegränsad giltighetstid skall kunna erhållas först sedan sjömannen uppvisat intyg om tolv månaders tjänst till sjöss med gott vitsord. Ett sådant system skulle visserligen enligt utredningens mening kunna medföra vissa fördelar. Emellertid skulle den förnyade prövningen innebära en omgång, och det kan dessutom enligt utredningens mening ifrågasättas, om de prövande instanserna trots de avsedda intygen skulle ha tillräcklig grund för de avgöranden, varigenom en del sjömän skulle förklaras olämpliga för sjömansyrket och de övriga skulle så att säga legitimeras såsom lämpliga. Utredningen finner dessa betänkligheter överväga fördelarna och anser sig därför ej kunna tillstyrka en anordning med provisorisk sjöfartsbok.

Såsom tidigare nämnts ansåg sjömanskommittén, att lämplighetsprövningen av sjömän och därmed beslutanderätten i fråga om utfärdande av sjöfartsbok borde ankomma på sjöfartsstyrelsen. Utredningen finner för sin del ej tillräckliga skäl för att fråga om utfärdande av sjöfartsbok skall bedömas av andra än mönstringsförrättarna.

Som undantag från det nu sagda bör enligt utredningen likväl gälla att fråga om utfärdande av ny sjöfartsbok för den, vars bok tidigare ogiltigförklarats på grund av sjömannens hälsotillstånd eller begången förseelse bör bli beroende av särskild prövning av sjömanshusdirektionen eller motsvarande organ inom det distrikt, där sjömannen är bosatt, eller beträffande svensk sjöman, som icke är bosatt inom riket, av sjöfartsstyrelsen.

Ogiltigförklaring av sjöfartsbok

Enligt utredningens mening måste man även i fortsättningen ha möjligheter att under vissa förhållanden avföra sjöman ur sjömansregistret och förklara hans sjöfartsbok ogiltig.

Bortsett från de fall, då sjöman själv gör anmälan om att han ämnar lämna sjömansyrket, bör han enligt utredningen liksom hittills avföras ur registret och därmed förlora sin sjöfartsbok även när han utan sådan anmälan befinnes ha varit borta från yrket viss tid. Erforderliga uppgifter härom finns i registret.

Indirekt kommer på nu nämnt sätt även sjukdom, som utgör hinder för ombordanställning, att resultera i avregistrering när den tillåtna bortovartiden gått till ända. I detta hänseende föreslår utredningen en komplettering av gällande bestämmelser i anslutning till vad som förordats i kapitlet om lämplighetsprövning av sjömän. Om en läkare, som undersöker en sjöman, finner att denne på grund av fysisk eller psykisk ohälsa ej bör ha arbete ombord på fartyg — det må gälla hänsyn till sjösäkerheten, till sjö-

mannen själv eller till övriga besättningen ombord — bör läkaren enligt utredningens mening göra anmälan härom till det centrala register, som förordas i det följande. Därifrån bör meddelande utsändas till mönstringsförrättarna, varvid sjömanshusdirektionen eller motsvarande organ inom det distrikt, där sjömannen är registrerad, bör besluta om ogiltigförklaring av hans sjöfartsbok. I avbidan härpå bör meddelandet från sjöfartsstyrelsen föranleda att sjömannen i fråga icke anvisas arbete till sjöss. Beträffande svensk sjöman, som icke är bosatt inom riket, bör beslut om ogiltigförklaring av sjöfartsbok fattas av sjöfartsstyrelsen. Sjömannen bör hållas under rättad om vad som sålunda åtgöres och har givetvis rätt att överklaga ogiltigförklaringen.

Utredningen anser, att rymning liksom hittills bör kunna föranleda, att sjöfartsbok förklaras ogiltig.

Bortsett från rymning kan förseelser av sjöman i eller utanför arbetet för närvarande ej medföra avförande ur registret och ogiltigförklaring av sjöfartsboken. Såsom framgår av det föregående kan förseelsefall emellertid upptagas till behandling av de s. k. undersöknings- och bestraffningsnämnderna. Dessa kan besluta, att sjöman skall avstängas för viss tid eller tills vidare från anställning på fartyg, som äges av rederi, som står bakom nämnderna, och sjömansförmedlingarna har att respektera dessa beslut. Sjöman kan också tilldelas varning av undersöknings- och bestraffningsnämnd. Enligt utredningens mening är det en brist, att sjöman icke på grund av annan förseelse än rymning kan genom sjöfartsbokens ogiltigförklaring avspärras från ombordanställning kortare eller längre tid. Utredningen föreslår, att bestämmelser härom införes och att skillnad i princip ej göres mellan rymningsfall och andra förseelser. För att sjöfartsbok skall kunna ogiltigförklaras, bör enligt utredningens mening förutsättas, att sjöman konstateras ha gjort sig skyldig till allvarlig förseelse under tiden för tjänstgöring till sjöss. Däremot kan utredningen ej tillstyrka, att sjöfartsbok skall kunna, såsom sjömanskommittén föreslagit, ogiltigförklaras därför att sådan omständighet av främst kriminell natur framkommit, som skulle kunna föranleda indragning av pass, att militärmyndighet gjort framställning om ogiltigförklaring — i andra fall än som regleras i gällande inskrivningsförfordning — eller att av meddelande i tidningen »Polisunderrettelser» eller från länsstyrelse, polismyndighet, nykterhetsnämnd, alkoholistanstalt, mönstringsförrättare eller annan framgått att innehavaren är uppenbart olämplig för sjömansyrket.

I den mån begångna förseelser för närvarande upptages till behandling hos undersöknings- och bestraffningsnämnderna, kan det vara till fördel att så sker även i fortsättningen. Emellertid är dessa nämnder icke av officiell karaktär, och de kan därför ej meddela beslut med tillämpning på andra fartyg än som äges av anslutna rederier. Enligt utredningens mening talar övervägande skäl för att de fortsättningsvis arbetar vidare som hittills och icke ges karaktär av officiella organ. Deras arbete bör däremot utnyttjas av de institutioner, som auktoriseras att meddela beslut om ogiltigför-

klaring av sjöfartsbok. Även om de resultat, vari nämndernas utredningar utmynnar, i realiteten blir utslagsgivande för besluten hos de officiella institutionerna, bör dessa likväl ej vara bundna härvidlag.

Med hänsyn till den stora kapacitet, som undersöknings- och bestraffningsnämnderna företräder — med såväl juridisk expertis som partsrepresentation — och till att det här är fråga om var för sig centrala nämnder, skulle det enligt utredningen vara naturligt, att den definitiva beslutanderätten i fråga om ogiltigförklaring av sjöfartsbok förlades till ett centralt ämbetsverk med tillgång till juridisk expertis och därvid närmast sjöfartsstyrelsen. Emellertid anser utredningen, att en sådan centralisering bör undvikas. I likhet med sjömanskommitténs minoritet förordar utredningen, att det skall ankomma på sjömanshusdirektion eller motsvarande organ att pröva frågor om ogiltigförklaring av sjöfartsbok såväl i rymningsfall som vid andra förseelser. Detsamma föreslår utredningen skola gälla vid ogiltigförklaring av sjöfartsbok av hälsoskäl. Enligt utredningen bör ifrågavarande organ — vilka föreslås skola liksom hittills tillsättas av sjöfartsstyrelsen — bestå av förutom partsrepresentanter en lagkunnig ordförande. Beslut om ogiltigförklaring av sjöfartsbok bör enligt förslaget, liksom redan nu gäller i fråga om direktionernas beslut i allmänhet, kunna överklagas hos sjöfartsstyrelsen. Är det fråga om svensk sjöman, som icke är kyrkobokförd inom riket, finner utredningen beslut om ogiltigförklaring böra meddelas av sjöfartsstyrelsen.

I den mån — såsom i allmänhet i rymningsfall — utredning icke verkställts av undersöknings- och bestraffningsnämnd, bör det enligt utredningen ankomma på sjömanshuset eller motsvarande organ och därvid närmast på dess föreståndare att föranstalta om erforderlig utredning. Med hänsyn till vikten av ett förtroendefullt förhållande mellan sjömännen och tjänstemännen hos nämnda organ, bör dessa vid det i regel enkla utredningsarbete, som det här är fråga om, i möjligaste mån undvika att få skenet av åklagare eller domare.

Sjöfartsstyrelsen bör enligt utredningen medverka till att tillämpningen av bestämmelserna om ogiltigförklaring av sjöfartsbok blir någorlunda likformig.

Att sjöfartsbok ogiltigförklaras, synes utredningen ej behöva medföra, att vederbörande sjöman avföres från sjömansregistret, förrän han varit borta från arbete ombord så lång tid att han av denna grund enligt vanliga bestämmelser skall avregistreras. Ogiltigförklaringen får sålunda enligt förslaget icke i och för sig någon inverkan på sjömannens mantalsskrivning.

När sjöfartsbok ogiltigförklarats, bör enligt utredningen meddelande här om genom förmedling av det i det följande föreslagna centralregistret tillställas samtliga mönstringsförrättare.

Utan att sjömanshusdirektion eller motsvarande organ kopplas in på frågan bör sjöfartsbok ogiltigförklaras även i sådana mera rutinmässiga fall som att vederbörande tidigare erhållit en sjöfartsbok som ännu gäller, att innehavarens identitet är annan än den uppgivna eller att överhuvud taget

utfärdandet av sjöfartsbok grundats på oriktiga uppgifter i fråga om ålder, värnpliktsförhållanden eller annat, som kunnat inverka på prövningen av ansökan om sjöfartsbok. Även beträffande nu nämnda fall av ogiltighet bör anmälan göras till centrala sjömansregistret.

Om sjöman, som icke innehar svensk sjöfartsbok — det gäller här i allmänhet utlänningar — visas lida av sjukdom eller gjort sig skyldig till förseelse, som skulle ha utgjort skäl för indragning av sjöfartsbok, bör enligt förslaget sjöfartsstyrelsen kunna besluta om förbud mot sjömannens påmönstring. Sådant beslut torde i allmänhet grundas på anmälan från undersöknings- och bestraffningsnämnd. Det bör delgivas mönstringsförrätterna.

Det bör enligt utredningen undvikas, att sjöman, vilken av undersöknings- och bestraffningsnämnd anses böra få sin sjöfartsbok ogiltigförklarad eller, när fråga är om sjöman som ej har sjöfartsbok, bör förbjudas att påmönstra, får ny anställning ombord innan beslut hunnit meddelas angående ogiltigförklaringen eller förbudet mot påmönstring. Undersöknings- och bestraffningsnämnd bör därför, anser utredningen, kunna ge de organ, som inom eller utom landet handhar förmedling av sjömän, besked om sin uppfattning att sjömannen bör avstängas från tjänstgöring till sjöss. Efter sådant besked bör sjömannen ej anvisas dylikt arbete. Detta kan anses som en motsvarighet till nuvarande anordning med anmälningar från undersöknings- och bestraffningsnämnd till sjömansförmedling. Nu avsedd avstängning kommer i regel att avlösas genom beslut i vanlig ordning om ogiltigförklaring av sjöfartsbok eller, för sjöman som ej innehar sjöfartsbok, förbud mot påmönstring. Utredningen påpekar, att undersöknings- och bestraffningsnämnd, samtidigt med att den utsänder sådant besked som nyss nämnts, bör överlämna sin utredning till vederbörande beslutande organ för att ligga till grund för dess prövning av ärendet.

Registreringen av sjömän

Det finns enligt utredningens mening ej anledning att i princip rubba på nuvarande regel, att s v e n s k a s j ö m ä n bör inneha sjöfartsbok och vara inskrivna i register. Utredningen erinrar om att sjömanskommittén i ett par hänseenden föreslagit utvidgning av skyldigheten att inneha sjöfartsbok och att vara registrerad samt tar upp förslagen till behandling.

I likhet med sjömanskommittén anser utredningen, att kravet på innehav av sjöfartsbok i princip bör utsträckas till att omfatta även sjömän i inrikes fart och att registreringen bör vidgas på motsvarande sätt. Utredningen ansluter sig till kommitténs mening att förhållandena för särskilda slag av ombordanställda emellertid kan vara sådana, att de vanliga reglerna för sjöfartsbok och registrering blir onödiga att tillämpa. Undantag bör därför enligt utredningen kunna göras från dessa. Då det synes vanskligt att i en författning i detalj angiva undantagen, anser utredningen att det bör ankomma på Kungl. Maj:t att i annan ordning besluta härom eller bemyndiga sjöfartsstyrelsen att fatta sådant beslut.

Utredningen nämner vidare sjömanskommitténs förslag att utlänningar som på ett mera stadigvarande sätt ägnar sig åt sjömansyrket ombord på svenska handelsfartyg skall inneha sjöfartsbok och vara inskrivna i sjömansregistret. Ur olika synpunkter kan det enligt utredningen vara till fördel att reglerna härom blir tillämpliga på utlänningar sysselsatta i svenska handelsflottan på ett mera stadigvarande sätt. Utredningen inskränker sig dock till att föreslå, att detta skall gälla sådana utländska sjömän, som är kyrkobokförda i Sverige, då det är dessa som sjöfarten har det största intresset av att ha inregistrerade. Det synes utredningen ej böra möta betänkligheter att ordna registrering för dem hos sjöfartsmyndigheterna, oavsett att en viss dubbelregistrering sker genom att samma sjömän finnes upptagna även i det hos utlänningskommissionen förda registret. I fråga om andra utländska sjömän bör från kommissionens register i mån av behov tillhandahållas uppgifter åt sjömansregistret. Sjöfartsbok för utlänning bör till utseendet skilja sig från vanlig sjöfartsbok, lämpligen genom annan färg på pärmen.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att konsulat, som verkställer på- eller avmönstring, sänder rapport härom till vederbörande sjömanshus, eller, om sjöman ej är inskriven vid sådant, till utrikesdepartementet. Enligt utredningens mening bör dessa senare rapporter i stället insändas till sjöfartsstyrelsen. Här bör rapporterna, utan att registrering sker, samlas på lämpligt sätt, så att uppgifter om ifrågavarande sjömän och deras tjänstgöring kan plockas fram, då så önskas av utrikesdepartementet eller eljest för det ena eller andra ändamålet. Enligt utredningens mening bör även rapport om på- eller avmönstring inom Sverige av utlänning, som ej är inskriven här, tillställas sjöfartsstyrelsen för att samlas hos denna. Sålunda antydd anordning torde även kunna komma till nytta, om det för närvarande diskuterade förslaget om internationella identitetshandlingar för sjömän realiseras.

Enligt utredningens mening bör den omständigheten att sjöfartsbok förklaras ogiltig icke i och för sig medföra att sjöman uteslutes ur sjömansregistret. Detta bör ske först sedan ogiltigförklaringen föranlett att sjömannen varit borta från tjänstgöring ombord så lång tid, att han enligt vanliga regler av denna orsak skall avföras ur sjömansregister.

Utredningen tar här efter upp frågan huruvida man bör ha en lokal eller central sjömansregistrering. Utredningen hänvisar till att, oberoende av sjömanshusens register, arbetsförmedlingarna för anteckningar över arbetssökande sjömän lika väl som över andra arbetssökande. På registerkorterna anges uppgifter rörande sökandens namn och adress, hälsoförhållanden, utbildning samt fartygs/arbetsgivares namn och adress ävensom arbetsuppgifter, anledning till upphörande av anställning och vitsord i fråga om uppförande och tjänstbarhet m. m. När sjöman söker arbete, företer han sjöfartsbok, betyg från tidigare anställningar, inskrivningsbok för värnpliktig eller motsvarande handling, läkarintyg samt intyg om skärmbildsundersökning samt vissa andra prov. Uppgifterna i dessa hand-

lingar ligger till grund för anteckningarna på registerkortet. Om arbetsanskaffning åt sjöman blir aktuell för annan arbetsförmedling än där sjömannen tidigare sökt arbete, översändes i vissa fall, särskilt om det gäller befäl, erforderliga uppgifter mellan de ifrågavarande förmedlingarna.

Såvitt utredningen funnit erfordras lokala anteckningar för såväl arbetsanskaffning som mönstring av sjömän, inberäknat förteckningar över sjömän eller tilltänkta sjömän, som på grund av sitt hälsotillstånd icke bör ifrågakomma till erhållande av sjöfartsbok eller som fått sjöfartsbok ogiltigförklarad eller eljest är avstängda från ombordanställning eller som blivit anmälda som efterspanade av polisiär myndighet. Om sjömanshus och sjömansförmedlingar sammanslås, vilket utredningen i det följande förordar, bör det enligt utredningen bli möjligt att delvis använda samma lokalregister för arbetsanskaffning och mönstring, eftersom de nuvarande registerkortet hos sjömanshusen respektive sjömansförmedlingarna till stor del innehåller samma uppgifter. Sålunda kombinerade registerkort bör liksom de nuvarande sjömanshusregistren uppläggas i anslutning till sjömannens kyrkobokföringsorter. Utredningen anför att här avsedda register bör kunna direkt utnyttjas, när en sjöman på- eller avmönstras hos sjömanshuset eller motsvarande framtida organ inom kyrkobokföringsortens distrikt. Om han åter påmönstras på annan ort inom riket, bör en samordning kunna ske av anteckningarna till stöd för arbetsförmedlingen och i mönstringsliggaren, eventuellt efter en ändrad anordning för förandet av denna senare. Över huvud taget bör det, anser utredningen, vara möjligt att rationalisera nuvarande ungefär likalydande anteckningar i mönstringsliggare och i eventuell rapport till annan mönstringsförrättare samt i rulla och register. Förandet av de lokala registren kommer enligt utredningens mening såtillvida icke att öka behoven av arbetskraft, som ifrågavarande anteckningar på de flesta platser i stor utsträckning torde kunna utföras under uppehåll i annat arbete.

Emellertid talar enligt utredningens mening många skäl för att även en central registrering av sjömän bör komma till stånd. Det erinras om att sjömanskommittén anfört olika motiv för att de nuvarande lokala registren bör ersättas med ett centralt register. Utredningen, som enligt vad nyss anförts icke är beredd att för sin del föreslå ett slopande av lokalregistren, finner en del av de av sjömanskommittén framförda skälen tala för att vid sidan av dessa register även bör föras ett centralt register i lämplig form. Enligt utredningens mening skulle det vara önskvärt med ett centralt kartotek upptagande namn, födelsedag och födelsenummer, sjömanshustillhörighet och kyrkobokföringsort. Ett sådant kartotek skulle vara till nytta redan såtillvida som man, där en sjömans kyrkobokföringsort ej är känd, skulle kunna finna rätt på honom utan att leta efter honom hos flera lokala register. Detta blir enligt utredningen till särskild fördel genom att man i det centrala registret — denna benämning användes i det följande för det diskuterade kartoteket — icke endast finner anvisning om vilket sjömanshus sjömannen tillhör, varvid man hos dettas register kan få fram hans adress.

utan direkt får uppgift om kyrkobokföringsorten. Ett centralt register även i den nu avsedda enkla formen bör lämpligen kunna utnyttjas som förmedlare av uppgifter mellan sjömanshusen och folkbokföringsmyndigheterna. Vidare bör däri lämnas uppgifter, om en sjöman enligt besked av läkare ej är lämplig för tjänstgöring till sjöss eller enligt beslut av lokal partsrepresentation har fått sin sjöfartsbok ogiltigförklarad; närmare uppgifter i dessa hänseenden torde böra upptagas på särskilda registerkort under sekretesskydd, samordnade med registret. Om i registret även anges behörigheten för befäl — detta kan ske direkt i samband med behörighetsbedömningen — kan registret också få viss användning för sammanställningar till belysande av tillströmningen till och avgången ur sjömansyrkets olika grenar samt tillgången på befäl och annat sjöfolk.

Utredningen uppehåller sig utförligt vid frågan om en utbyggnad av centralregistret med uppgifter, som skulle göra det användbart för andra syften än dem som här närmast avsetts. Utredningen redogör i detta sammanhang för de olika användningsområden som sjömanskommittén pekat på.

»Ett sådant erfordras såsom en förbindelseled och ett komplement till folkbokföringen i vad rör de aktiva sjömännen ävensom för att tillgodose handelsflottans pensionsanstalts behov av ett register över sjöfartsboksinnehavarnas sjöjänst och erlagda hyresavgifter liksom för att tillmötesgå de militära behoven av ett register över sjömän. Vidare bör såvitt möjligt intresset av underlag för ålderstilläggs- och behörighetsbestämningar åt sjömännen samt önskemålen om uppgifter om sjömans aktuella anställning och adress tillgodoses inom den sålunda uppdragna ramen, och bör i sistnämnda hänseende i görligaste mån beaktas det särskilda intresset hos den som icke känner till sjömans mantalsskrivningsförhållanden av ett register, varur uppgift om honom kan inhämtas. Sjömanskommittén har såsom redan nämnts ansett, att registreringen bäst kan fylla sina uppgifter, om den centraliseras. Ifråga om sjömännens behov av underlag för ålderstilläggs- och behörighetsbestämningarna torde det emellertid vara relativt likgiltigt huruvida registreringen sker centralt eller lokalt.

Ur ett centralt register kan, enligt vad kommittén anfört, även erhållas en del för den centrala överblicken över sjöfartsfrågorna värdefulla uppgifter om sjömännen, såsom om tillströmningen och avgången ur sjömansyrket och dess olika grenar, mönstringsfrekvensen i hemlandet och utlandet, behovet av utbildad sjöbefäl, antalet utlänningar inom den svenska handelsflottan etc. Vidare framhålles att det kan visa sig vara ur arbetsteknisk synpunkt fördelaktigt för det under sjöfartsstyrelsen hörande fartygsregistret samt för de vid styrelsen företagna behörighetsprövningarna att ha tillgång till uppgifterna i sjömansregistret.

Behovet för styrelsen av tillgång till ett instrument, varur sjöfartsstyrelsen kan lämna exakta uppgifter rörande den aktuella personalsituationen på sjöfartens område, ökar allt efter det styrelsen konsolideras såsom det centrala administrativa organet på sjöfartens område, vilket har att följa utbildnings- och bemanningsfrågor, sociala spörsmål etc. inom handelsflottan i stort.»

En utbyggnad av centralregistret för de av sjömanskommittén nämnda ändamålen skulle enligt utredningens mening förutsätta att mönstringsuppgifter även för andra än utlänningar fortlöpande tillställdes centralre-

gistret. Härvid borde samtidigt även mönstringsuppgifterna mellan de olika lokala registren förmedlas av centralregistret. Utredningen anför vidare följande.

Nu fördelar varje sjömanshus för sig sina mönstringsrapporter på olika ifrågakommande lokalregister; arbetet härmed torde ej vara av sådan betydelse att det i sig självt kan utgöra något skäl att inrätta ett centralregister med fullständiga mönstringsuppgifter, men skall ett sådant ändå inrättas, synes det rationellt att detta även utnyttjas för förmedling av mönstringsrapporterna mellan sjömanshusen eller motsvarande organ. Fördelar med inrättande av ett fullständigt register enligt vad nu sagts skulle i övrigt vara, att det kunde nyttiggöras för översiktliga sammanställningar för olika ändamål, liksom för uppgiftslämnande till myndigheter och enskilda utöver vad ett enkelt kartotek ger möjlighet till, samt vidare för att tillgodose de militära kraven på medverkan vid värnpliktsinkallelser m. m., för att tjäna till underlag för ålderstilläggs- och behörighetsbestämningar åt sjömännen samt för att tillgodose handelsflottans pensionsanstalts behov av registeruppgifter om sjöfartsboks innehavares sjötjänst och erlagda hyresavgifter. Alla dessa arbetsuppgifter kan emellertid även presteras av de lokala registren, till stor del med utnyttjande av naturliga luckor i förmedlings- och mönstringsarbetet, och utgör därför enligt utredningens mening icke tillräckliga skäl för att förse centralregistret även med mönstringsuppgifter. Emellertid kan andra förhållanden aktualisera behovet av ett fullständigt centralregister. Utredningen avser härvidlag i första hand det fortsatta upporganisandet av sjömansskattesystemet och de diskuterade planerna för handelsflottans beredskap samt vidare en eventuell omläggning av sjömanspensioneringen — varom utredning pågår — och sjöfartsstyrelsens intresse av att kunna följa utbildnings- och bemanningsfrågor, sociala spörsmål m. m. inom handelsflottan i stort. Åtminstone först nämnda tre frågor är för närvarande föremål för överväganden. För ett effektivt handhavande av sjömansskatten torde det kunna komma att visa sig erforderligt eller önskvärt att ha tillgång till registeruppgifter beträffande sjömännen, vilket skulle kunna påverka behovet av eller kostnaderna för ett centralt sjömansregister. Här må påpekas att, om såsom ifrågasatts mönstringsförrättarna skulle upprätta kort över sjömännen för skattemyndigheternas räkning, det kunde vara naturligt att exemplar härav samtidigt tillhandahölles det centrala registret, varigenom kunde besparas arbete för detta.

Utredningen föreslår vidare, att jämsides med det nu avsedda centrala registret även sker central registrering av svenska sjömän, som icke är kyrkobokförda inom riket. Dessa registreras nu hos sjömanshuset i Stockholm. Beträffande utlännningar, som icke är bosatta här, förutsätts, att mönstringsrapporter skall samlas centralt utan att föranleda registrering.

I detta sammanhang riktar utredningen uppmärksamheten på att man i Norge, där man infört central registrering av sjömän, ej ansett sig kunna underlåta att även föra lokala register. Till skillnad från vad utredningen föreslagit, utgör emellertid det norska centralregistret en mycket omfattande anordning, sammankopplad bl. a. med sjömansskatten och sjöfolkspensioneringen.

Utredningen behandlar även spörsmålet om sekretesskydd för de tilltänkta registren och anför.

Uppgifter ur sjömanshusens register lämnas fritt ut till allmänheten; detta uppgiftslämnande utgör i själva verket ett led i sjömanshusens serviceverksamhet. Däremot stadgas i gällande lag om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar, att — om fråga icke är om utlämnande, som erfordras för förmedlingsverksamhetens behöriga bedrivande — förmedlingshandlingar icke får utlämnas förrän vissa år från handlingens datum förflutit, såvida icke, med hänsyn till det ändamål för vilket utlämnandet åstundas och omständigheterna i övrigt, trygghet kan anses vara för handen, att det ej kommer att missbrukas till arbetsgivares eller arbetssökandes skada eller förklenande. Eftersom sjömanshusens register oftast utnyttjas av myndigheter och av sjömännens anhöriga och dessa så gott som undantagslöst måste anses behöriga, bör de nuvarande sjömansförmedlingarna, och detsamma bör gälla organ som kan komma att inrättas i deras ställe, i regel kunna tillhandahålla uppgifterna utan någon prövning. I de mera sällsynta fall, då uppgiftssökande icke är behörig, torde det ej kunna undgåas med en prövning, huruvida utlämnande bör ske eller icke. Någon olägenhet av reell betydelse torde detta i stort sett icke innebära för allmänheten. För sjömannen kan det vara önskvärt att få ett skydd mot obehöriga efterfrågningar. Det sagda synes utredningen giva vid handen, att ett sammanförande av sjömanshusens och sjömansförmedlingarnas registeranteckningar ej behöver föranleda några ändringar i gällande sekretesslag, åtminstone icke innan erfarenheter avvaktats. — Anteckningarna i centralregistret om födelsetid, namn och kyrkobokföringsort torde böra betraktas som offentliga, men däremot ej anteckningar om hälsotillstånd och om bestraffningsåtgärder eller liknande.

Vad härefter angår frågan om förläggningen av det centrala sjömansregistret — inberäknat registret över svenska sjömän, som icke är kyrkobokförda i Sverige — förordar utredningen, att registret anslutes till sjöfartsstyrelsen, d. v. s. att registret placeras i Stockholm. Detta alternativ synes utredningen vara att förorda med hänsyn såväl till registrets praktiska handhavande som till sjöfartsstyrelsens intresse av att kunna utnyttja registret för olika ändamål. Den omständigheten, att Göteborg är säte för stora organisationer på sjöfartsområdet anser utredningen icke i och för sig utgöra tillräckligt skäl att placera registret i denna stad.

Utredningen anser också det tänkbara alternativet, att sjömansregistret skall förläggas till arbetsmarknadsstyrelsen, böra vika med hänsyn till sjöfartsstyrelsens intresse av att ha tillgång till uppgifterna i registret.

I fråga om behovet av personal för registreringen må erinras om att sjömanskommitténs förslag förutsatte att ledningen och skötseln av det centrala registret fordrade, i dåvarande lönegrader, en chef i Ca 31, en assistent i Ca 25, en kansliskrivare i Ca 15, ett kanslibitråde i Ca 11 och tio biträden i reglerad befordringsgång.

Med den av utredningen nu förordade begränsade omfattningen av centralregistret beräknar utredningen att det för registrets handhavande, för samlandet av rapporterna rörande sjömän bosatta i utlandet och för meddelande av uppgifter m. m. icke behövs anställas mer än tre personer, förslagsvis en kansliskrivare och två kontorsbiträden. De årliga lönekostnaderna beräknas till 40 000 kronor. Sjöfartsstyrelsens befattning med centralregistret behöver enligt utredningens mening icke i någon nämnvärd ut-

sträckning medföra arbete för personalen i övrigt hos styrelsen. Arbetet med ett sådant enkelt register kommer att till stor del hänföra sig till uppläggningsen av kortregistret och såtillvida bli av engångskaraktär, vartill kommer att utskrivningen av den första omgången kort kan läggas på sjömanshusen. Även om en utbyggnad av registret skulle komma att ske med hänsyn till omständigheter, som enligt vad ovan anförts kan aktualiseras under de närmaste åren, anser utredningen att den av sjömanskommittén beräknade personaluppsättningen på det centrala sjömansregistret kan beskäras något. Utredningen förutsätter härvid, att det stora flertalet frågor om utfärdande och indragning av sjöfartsböcker, såsom utredningen förordar, endast besvärsvägen kommer att underställas sjöfartsstyrelsens prövning.

Medlande verksamhet m. m.

I det föregående har nämnts att mönstringsförrättare i olika författningar tillagts vissa medlande uppgifter. Utredningen sammanfattar dessa sålunda:

a) Åtnöjes sjöman icke med avräkning, som befälhavaren för avmönstring upprättat, äger han enligt 43 § sjömanslagen begära mönstringsförrättarens prövning av dess riktighet. Uppstår, medan fartyget befinner sig å ort utom riket, tvist mellan befälhavaren och någon av besättningen angående tjänsteförhållandet, må tvisten hänskjutas till avgörande av svensk konsul. Tvisten må ej dragas inför utländsk myndighet. Mönstringsförrättarens eller konsuls beslut skall lända till efterrättelse, intill dess saken kan komma att prövas av domstol här i riket. Innebär beslutet åläggande att gälda penningbelopp över etthundra kronor, äger mönstringsförrättaren eller konsuln, där han finner saken tvivelaktig och omständigheterna i övrigt talar därför, bestämma, att beloppet eller del därav skall nedsättas hos honom i avvaktan på att saken prövas av domstol. Nedsatt belopp skall jämte avskrift av beslutet översändas till sjöfartsstyrelsen. Sedan sex månader förflutit efter det beslutet gavs, må beloppet utbetalas, såframt ej, enligt vad till sjöfartsstyrelsen anmälts eller eljest är styrelsen bekant, domstol annorledes förordnat eller saken är under domstols prövning.

b) Är sjöman missnöjd med disciplinnämnds beslut, äger han enligt 67 § sjömanslagen begära prövning av beslutet antingen vid avmönstringen av den mönstringsförrättare, som verkställer denna, eller ock före avmönstringen av mönstringsförrättaren i första hamn under resan, där sådan finnes och där fartyget väntas ligga minst två dagar. Mönstringsförrättaren skall undersöka, huruvida disciplinboten må anses vara laglig och skälig, samt däröver meddela beslut. Beslutet skall införas i skeppsdagboken, och avskrift därav skall på begäran meddelas sjömannen. Har prövning av disciplinnämnds beslut ej skett i den ordning nu är stadgad, äger sjömannen utföra sin talan vid domstol här i riket inom ett år efter avmönstringen eller, om avmönstring ej ägt rum, efter det han lämnat tjänsten.

c) Mönstringsförrättare, som verkställer avmönstring, åligger bl. a. att vid tvist mellan befälhavare och sjöman rörande innehållet av betyg söka, då mönstringsförrättaren därom anmodas eller han eljest finner anledning därtill, efter verkställd undersökning medverka till en rätt lösning av tvisten (§ 5 mom. 1 förordningen den 30 september 1921 angående tjänstgöringsbetyg för sjöfolk).

d) Påkallas hos mönstringsförrättare avmönstring av sjöman, som för-

menar sig äga rätt därtill, äger mönstringsförrättaren, om fartygsbefälhavaren vägrar avmönstring, avfordra denne sjömansrullen och avgöra, huruvida avmönstring skall ske (42 § sjömanshuskungörelsen).

e) Vid sjömans avmönstring skall mönstringsförrättaren bl. a. utröna, huruvida sjömannen tillgodonjuter honom tillkommande hyra och övriga förmåner. I sjömansrullen gjorda anteckningars riktighet skall bestyrkas av mönstringsförrättaren medelst hans namnteckning. Vägrar avmönstrad sjöman att, på sätt åligger honom, teckna sitt namn i rullen, skall anteckningen om vägran göras i mönstringsliggaren och sjömansrullen (43 § sjömanshuskungörelsen).

f) Vid uppkommande tvister mellan fartygsbefälhavare och besättning eller mellan besättningsmän inbördes skall sjömanshusombudsman, då han därom anmodas eller han eljest finner anledning därtill, söka åstadkomma förlikning (11 § 1.) sjömanshuskungörelsen).

Utredningen finner — i likhet med sjömanskommittén — att det icke är behövt att i mönstringsförfattningarna upptaga föreskrifter i fråga om skyldighet för mönstringsförrättare att kontrollera löneuträkning. Han bör emellertid, anför utredningen, om någon av parterna det begär — lika väl som han eljest såsom led i sjömanshusens serviceverksamhet bör söka förlika parterna, om de inte kan komma överens i en fråga — klargöra vad gällande bestämmelser eller avtal innehåller och söka få fram en rättvis lösning. Liksom hittills bör mönstringsförrättare även på grund av bestämmelserna i ovannämnda 1921 års förordning och utan att föreskrifter här om meddelas i mönstringsförfattningarna medverka till en rätt lösning av tvist i fråga om betyg. Mönstringsförrättarnas befattning med här berörda tvister beträffande löneuträkning eller betyg är redan nu av tämligen ringa omfattning och torde minskas undan för undan i och med att det blir alltmer vanligt att parterna har kontakter med sina fackorganisationer.

Ur denna synpunkt förefaller det utredningen även tveksamt om de ovan återgivna bestämmelserna i 43 och 67 §§ sjömanslagen om åliggande för mönstringsförrättare att på begäran av sjöman pröva riktigheten av löneavräkning respektive lagligheten och skäligheten av disciplinnämnds beslut i nuvarande läge längre är behövlige. Dessutom finner utredningen det principiellt föga tilltalande, att en administrativ tjänsteman sådan som sjömanshusombudsmannen kan meddela bindande beslut — låt vara att talan kan föras vidare — i sådana tvister varom här är fråga. Möjligen kan det finnas skäl att bibehålla anordningen i sådana fall, då avmönstring sker i utländsk hamn och det är av intresse att klara av en tvistefråga utan att ha tillgång till medverkan av vederbörande fackorganisationer. Beslut av sjömanshusombudsman i här ifrågavarande ärenden förekommer emellertid mycket sällan, och frågan om ändring av nuvarande bestämmelser i sjömanslagen saknar därför större betydelse. Med hänsyn härtill anser utredningen det kunna anstå med en sådan ändring, till dess sjömanslagen behöver omarbetas i andra hänseenden.

Som slutsats av vad nu anförts konstaterar utredningen, att en avveckling bör kunna ske av mönstringsförrättarnas uppgifter att ex officio uttala sig om löneavräkning liksom även att meddela beslut i fråga om löneavräk-

ning eller disciplinär åtgärd, som blir bindande för parterna om det icke överklagas. Därvid förutsätter utredningen dock, att deras allmänna serviceverksamhet innefattar åliggande att på begäran meddela sin åsikt i saken och söka åstadkomma uppgörelse mellan befälhavare och sjöman i sådana fall som nu avsetts.

Fortfarande måste emellertid mönstringsförrättarna, påpekar utredningen, ställas inför en arbetsuppgift som delvis kan få en skiljedömande innebörd, nämligen att ta ståndpunkt till om och när avmönstring skall äga rum samt om och när ett anställningsförhållande skall betraktas som upplöst. Icke heller här torde emellertid — såsom även sjömanskommittén konstaterat — avgörandet få anses ha den styrka, att icke anställningsförhållandets parter sedermera skulle kunna komma överens om en annan slutdag än den av mönstringsförrättaren angivna.

Allmänt betjänande verksamhet

Utredningen erinrar om den mera allmänt betjänande verksamhet, som för närvarande bedrives vid sjömanshusen, särskilt vid de större.

I 1 § sjömanshuskungörelsen stadgas sålunda, att sjömanshusen har till ändamål att beträffande sjömän och deras tjänstgöring meddela såväl vederbörande myndigheter som redare och fartygsbefälhavare samt sjömännen och deras anhöriga de upplysningar, av vilka de kan vara i behov.

I 8 § nämnda kungörelse anges att det åligger sjömanshusdirektionen att till vederbörande myndigheter avgiva de yttranden, som dessa begär av sjömanshuset inom området för dess verksamhet samt att direktionen äger föranstalta om eller medverka till de anordningar, som vid de särskilda sjömanshusen kan, utan att medföra utgift för sjömanshuset, finnas vara till allmänt gagn för sjömännen.

Ombudsmannen skall jämlikt 11 §, därest sjöman anmäler att han avser lämna sjömansyrket, på begäran avgiftsfritt utfärda avskedsbetyg. Han skall vidare gå sjöman till handa med anvisning om sättet för anställande av talan i anledning av från överordnads sida begångna övergrepp och i förekommande fall meddela sjöman erforderliga upplysningar rörande kostnadsfri rättshjälp. Enligt 29 § sjömanslagen åligger det ombudsmannen att, om kvarlåtenskap efter avliden sjöman redovisas inför honom, ofördröjligen besörja att densamma kommer dödsbodelägarerna tillgodo. Till hans uppgifter hör även att meddela vederbörande myndigheter de upplysningar i fråga om sjömän som begäres av sjömanshuset inom området för dess verksamhet ävensom att tillse att redare och fartygsbefälhavare samt sjömän och deras anhöriga erhåller de upplysningar i sådant avseende varav de kan vara i behov.

Ur mönstringsbestämmelserna kan också utläsas ett åliggande för mönstringsförrättarna att vid på- och avmönstring på begäran av sjömannen eller befälhavaren i mån av förmåga lämna upplysning om innehållet i de bestämmelser som berör anställningsförhållandet, såsom i fråga om kollektivavtal, sjöarbetstidslag och semesterlag.

I den allmänt betjänande verksamheten ingår även en skyldighet att gratis eller mot avgift tillhandahålla vissa av sjöfartsstyrelsen och andra myndigheter upprättade blanketter.

Utredningen ansluter sig i det väsentliga till de synpunkter och förslag som sjömanskommittén framlagt rörande sjömanshusens allmänt betjänande verksamhet. Av kommitténs betänkande må här följande återges.

Den vid sjömanshusen och av mönstringsförrättarna bedrivna allmänt tjänande verksamheten finner kommittén böra vidmakthållas och om möjligt utbyggas, då den helt överensstämmer med den moderna uppfattningen av samhällsorganen såsom allmänhetens tjänare och då den är särskilt betydelsefull i fråga om förhållandena på sjön med deras i många hänseenden från ilandförhållandena särpräglade och svårtillgängliga regler.

Kommittén finner följaktligen att mönstringsförrättarna bör vara utrustade med en allmän rätt och skyldighet att besvara frågor och lämna råd och bistånd rörande förhållandena inom sjöfarten, särskilt i vad rör anställning ombord. Detta synes böra beaktas vid tillsättandet av befattning som mönstringsförrättare, så att kunskaper i hithörande frågor därvid kräves. Lika stora kompetenskrav torde emellertid icke behöva eller böra ställas på alla mönstringsförrättare. Endast de som i större utsträckning anlitas såsom upplysningsorgan behöver ha en mera ingående kännedom om sjöfartsförhållanden. Förrättarna på mindre frekventerade orter torde endast böra direkt besvara frågor av enklare natur och i övrigt få hänvisa sökanden till närmaste mera kvalificerade förrättare eller, vid brådskande förfrågan, själva genom telefonkontakt med denne inhämta erforderliga uppgifter.

Beskrivandet av ifrågavarande verksamhet har ansetts böra ske i en allmän föreskrift. Dock har bestämmelsen om skyldighet att redovisa avliden sjömans kvarlåtenskap ansetts böra bibehållas, eftersom detta åliggande är av mera speciell natur. Bestämmelsen om avskedsbetyg har däremot ansetts böra utgå då den icke torde tillämpas numera.

Utredningen understryker i detta sammanhang den betydelse, som sjömanshusen och sjömanshusdirektionerna kan ha då det gäller upplysning i sjöfartsfrågor, främjande av rekryteringen till sjöfartsnäringen och stödjande av utbildningsverksamheten. Härvid arbetar de delvis jämsides med sjömansförmedlingarna. De ifrågavarande organen bör även, vid sidan av sina övriga uppgifter, fungera som remissorgan för sjöfartsstyrelsen i ärenden avseende inskrivnings- och mönstringsverksamheten eller eljest berörande sjöfartsnäringen, där en belysning ur lokala synpunkter kan vara önskvärd.

Verksamhet utom riket

I ett särskilt avsnitt behandlar utredningen den mönstringsverksamhet utomlands, som handhaves av de svenska konsulaten. Nämnas må att konsulaten icke utfärdar sjöfartsbok.

Beträffande omfattningen av mönstringsverksamheten vid konsulaten framgår av statistik, utarbetad inom utrikesdepartementet, att antalet mönstringsförrättningar vid beskickningar och konsulat år 1958 utgjorde sammanlagt 45 564. Antalet utomlands påmönstrade sjömän utgjorde samma år 22 993, varav 9 962 svenskar och 13 031 utlänningar. Antalet avmönstrade sjömän utgjorde samtidigt 22 571, varav 10 301 svenskar och 12 270 utlänningar.

Under hänvisning till den stora omfattningen av mönstringsverksamheten i utlandet framhåller utredningen såsom synnerligen betydelsefullt att mönstringsverksamheten i utlandet bedrivs på ett rationellt sätt.

Utredningen har ej upptagit sjömanskommitténs förslag om särskild lämplighetsprövning som förutsättning för påmönstring. Utredningen ser därför inte heller anledning att, för normala mönstringsfall, föreslå inskränkning i den nu gällande författningsbestämmelse enligt vilken varje konsul, lönad eller olönad, är behörig mönstringsförrättare.

I detta sammanhang riktar utredningen uppmärksamheten på föreskrifterna i 35 § sjömanshuskungörelsen. Enligt dessa skall vid påmönstring utom riket iakttagas vad som är stadgat om påmönstring inom riket, »där så kan ske». Undantag från vad som är stadgat om att besättningen, befälhavaren inberäknad, till minst två tredjedelar skall bestå av svenska medborgare, och om att varje svensk man av den egentliga besättningen skall vara inskriven vid svenskt sjömanshus och försedd med giltig sjöfartsbok, får dock ifrågakomma allenast därest tillämpningen av dessa stadganden skulle föranleda synnerlig olägenhet. Sjömanskommittén har uttalat sig för mer restriktiva regler än de nuvarande i fråga om påmönstring utomlands av svenska sjömän; stadgandet att givna föreskrifter skall iakttagas allenast där så kan ske har sålunda icke medtagits i kommitténs författningsförslag. Utredningen anser för sin del, med hänsyn till att förutsättningarna för mönstringsverksamhet delvis kan vara andra i utländsk än i svensk hamn, att det kan vara förenat med olägenheter att minska möjligheterna för beskickningarna och konsulaten i utlandet att tillämpa mönstringsbestämmelserna på ett smidigt sätt. Enligt utredningens mening bör emellertid sjöfartsstyrelsen, lämpligen i samråd med utrikesdepartementets konsulära byrå, kunna meddela instruktioner — generella eller för visst fall — i fråga om mönstringsverksamheten i utlandet, bl. a. såvitt gäller tillämpningen av undantag från regeln att svensk sjöman skall inneha sjöfartsbok. Härvid bör det även kunna ifrågakomma, att behörigheten att vid påmönstring ge dispens från nämnda regel inskränkes till vissa kategorier av utlandsmyndigheter med mera kvalificerad personal.

Utredningen diskuterar olika synpunkter på frågan om eftergift av kravet på sjöfartsbok och anför.

Till försvar för att kravet på sjöfartsbok undantagsvis skall kunna eftergivnas kan anföras, att påmönstringen ofta brådskar för fartyget i fråga och att anskaffandet av sjöfartsbok från hemlandet är tidskrävande. Å andra sidan finnas stora risker för missbruk av möjligheten att påmönstras utan sjöfartsbok. Det kan vara fråga om en sjöman, som fått sin sjöfartsbok indragen eller som av hälso- eller andra skäl ej har förutsättningar för anställning till sjöss och därför icke kan erhålla sjöfartsbok. Vidare bör uppmärksammas, att erläggandet av hyresavgifter för sjöfolkspensioneringen för närvarande är anknuten till inskrivningen vid sjömanshus och att därför en sjöman utan sjöfartsbok kommer att uppbära högre nettolön än en sjöman försedd med sådan bok. Sjöman kan också ur skattesynpunkt ha fördel av att icke anses vara bosatt i Sverige, och enligt 7 § i sjömansskatteförordningen med anvisningar skall sjömansskatt enligt bestämmelserna

för här bosatt sjöman icke utgå för annan än sjöman som är inskriven å svenskt sjömanshus. Det kan sålunda vara till fördel att icke vara registrerad. På grund av vad nu sagts anser utredningen försiktighet böra iakttagas i fråga om påmönstring av sjömän utan sjöfartsbok. En möjlighet synes vara, att den mönstringsrapport beträffande icke sjömanshusinskrivna sjömän, vilken nu insändes till utrikesdepartementet, i stället översändes till sjöfartsstyrelsens centralregister (departementet kan här efter från detta erhålla önskade uppgifter om sjömän). Dessa rapporter — som ej i och för sig böra föranleda registrering utan endast samlas på lämpligt sätt — kunna användas för kontroll av att sjöman ej systematiskt utnyttjar möjligheten att bli påmönstrad utan innehav av sjöfartsbok, i vilket fall sjöfartsstyrelsen bör kunna inskrida med förbud mot att denna möjlighet vidare får tillämpas för sjömannen i fråga. Över huvud taget böra förteckningar över sjömän, vilkas sjöfartsböcker ogiltigförklarats eller vilka eljest böra avstängas från anställning å svenskt handelsfartyg (detta kan gälla både utländska och svenska sjömän), tillställas mönstringsförrättare såväl inom landet som utomlands. Det bör bli beroende av uppgörelse mellan sjöfartsstyrelsen och konsulära byrån, om distributionen av ifrågavarande förteckningar till utlandssmyndigheter — eller vissa sådana — skall ordnas genom denna byrås försorg.

En annan åtgärd, varigenom tillämpningen av ovannämnda undantagsföreskrifter kan begränsas, synes vara, att vissa utlandssmyndigheter få behörighet att utställa sjöfartsbok. Förslag i denna riktning har framförts av sjömanskommittén. Det torde få ankomma på sjöfartsstyrelsen och konsulära byrån i utrikesdepartementet att i samråd, med hänsynstagande till nämnda myndigheters personella resurser, bestämma vilka som skola äga sådan behörighet. Meddelande om sjöfartsbokens utfärdande bör för registrering av sjömannen tillställas det sjömanskontor, inom vars distrikt sjömannen är bosatt, eller, om han ej är bosatt i Sverige, centralregistret. Utlandssmyndigheter, som ej ha sådan behörighet som här avsetts, kunna lämpligen taga emot ansökningar om sjöfartsbok för vidarebefordran till anningen behörig utlandssmyndighet eller vederbörande organ i Sverige.

Även sjömansrullor bör, anför utredningen, kunna utfärdas av utlandssmyndigheter som på sätt nyss sagts erhållit behörighet härtill. Sådan myndighet bör också tilldelas rätt att, då fartyg befinnes vara så underbemannat att fara för sjösäkerheten uppenbarligen föreligger, i avvaktan på sjöfartsstyrelsens beslut taga eller låta taga sjömansrulla i förvar. Där myndighet finner sig ej kunna ta en sådan åtgärd på sitt ansvar, erbjuder sig utvägen, att myndigheten rapporterar förhållandet till sjöfartsstyrelsen, som sedan får vidtaga erforderliga åtgärder för ingripande, då fartyget ankommer till ny hamn.

I fråga om förhållandet mellan sjöfartsstyrelsen och de mönstringsförrättande konsulerna hänvisar utredningen till sjömanskommitténs synpunkt att sjöfartsstyrelsen i mönstringsfrågor borde kunna korrespondera direkt med mönstringsförrättande konsul på sätt angives i förordningen angående beskickningar och konsulat, 64 §. Krävde fråga speciell insikt i förhållandena utomlands eller kunde det medföra svårigheter för konsul eller i utrikesdepartementets förhållande till konsul, borde dock samråd mellan sjöfartsstyrelsen och vederbörande byrå inom utrikesdepartementet ske och frågan, där så visade sig nödigt, hänskjutas till departementets handläggning. Till

sjöfartsstyrelsen borde även ansökningar om sjöfartsböcker, mönstringsrapporter och sjömansrullor, som upphört att gälla, och andra handlingar i mönstringsverksamheten sändas. Om sjöfartsstyrelsen fann att fel förelupit vid konsuls handläggning av mönstringsärende, borde styrelsen tillse att felaktigheten rättades och, därest omständigheterna gav anledning därtill, underrätta utrikesdepartementet för vidtagande av erforderlig åtgärd.

Utredningen, som i stort sett biträder vad kommittén anfört, framhåller, med hänsyn till att i princip ledningen över det maritima konsulära verksamhetsområdet även i fortsättningen ligger hos utrikesdepartementet, att instruktioner från sjöfartsstyrelsen av större betydelse eller principiell karaktär bör förmedlas av utrikesdepartementet till utlandsmyndigheterna. Likaså bör eventuella erinringar till och tillrättavisningar av utlandsmyndigheter verkställas genom utrikesdepartementet. I övrigt bör enligt utredningen sjöfartsstyrelsen kunna ha direkt kontakt med utlandsmyndigheterna. Ifall en brådskande fråga lättast kan ordnas genom en snabb hänvändelse från ett mindre konsulat till ett sådant med mer kvalificerad personal eller till konsulära byrån, bör emellertid hinder ej möta häremot.

Utredningen förordar i likhet med sjömanskommittén, att en klagöran-de instruktion för mönstringsförrättare i utlandet utarbetas av utrikesdepartementet och sjöfartsstyrelsen i samråd.

Även i personalfrågor kan det enligt utredningens mening, om det gäller befattningsmed omfattande uppgifter på sjöfartsområdet, vara lämpligt, att utrikesdepartementet samråder med sjöfartsstyrelsen. I vissa fall kan nämnden för konsulära sjöfolks- och sjöfartsärenden erbjuda en form för sådant samråd.

Underlättande av kustavlösning

Utredningen tar såsom en särskild fråga upp önskemålen om sådana regler för på- och avmönstring att möjligheter finns att smidigt avlösa sjöman för tillfällig vistelse i land. I samband med att statsmakterna under fjolåret antog förslag till ny sjöarbetstidslag underströks betydelsen av att sjömännen bereds sådana möjligheter till ökad fritid, att större tillfälle till vistelse i land åstadkommes. Metoden med landgång, som i hamn ersätter den seglande besättningen, framhölls som en god lösning på problemet.

Utredningen erinrar om att enligt 42 § sjömanshuskungörelsen avmönstring skall ske, när i fråga om svenskt fartyg sjömansrulla upphör att gälla eller påmönstrad sjöman entledigas eller eljest i rullan införd sjömans tjänsteavtal ej vidare är gällande eller, ändå att tjänsteavtalet är gällande, sjöman på grund av sjukdom blivit kvarlämnad eller till följd av semester stannar i land.

Enligt 18 § sjömanslagen löper lön till och med den dag sjömannen avgår från tjänsten eller, om avmönstring skall ske, till och med avmönstringsdagen.

Enligt förordningen den 22 maj 1925 angående vissa villkor beträffande hälsotillstånd och kroppsbeskaffenhet för vinnande av anställning å fartyg i viss fart m. m. skall läkarintyg, som erfordras för anställning å fartyg för-

sett med sjömansrulla för utrikes fart, vara utfärdat inom två månader före anställningens början eller, i vissa fall, kortare tid.

Det har, anför utredningen, ansetts oklart, huruvida nyssnämnda bestämmelser om avmönstring även är tillämpliga i sådana fall, då sjöman vid fartygs besök i hamn avlöses för att få tillfälle till vistelse i land medan fartyget företar viss resa. Det kan exempelvis vara fråga om s. k. vederlag för arbete ombord.

Utredningen framhåller det önskvärda i att möjligheterna att bereda sjömän fritid i land tillvaratas i ökad utsträckning. Till lösning av de svårigheter, som är förenade med nuvarande mönstringsregler hänvisar utredningen till ett förslag som på sin tid framlades av sjömanskommittén och ansluter sig till detta.

Kommittén föreslog möjligheter till dispens i fråga om mönstringsskyldigheten — vilken dispens avsågs kunna begränsas exempelvis till fartyg i endast viss eller vissa nationers farvatten. Vid utformningen av dispensregeln stod valet mellan två möjligheter: antingen ett summariskt avmönstringsförfarande eller också någon annan form av officiell anteckning i rullan. Att rullan på något sätt måste ge upplysning om den ombordvarande besättningens faktiska sammansättning ansågs med hänsyn till dess primära funktioner uppenbart. Då den senare metoden medförde minsta administrativa omgång valdes denna. Avbytare, som under den ordinarie befattningshavarens ledighet skulle uppehålla tjänsten ombord, måste enligt kommittén på- och avmönstras i vanlig ordning. Det borde åligga befälhavaren att uppgiva anställnings karaktär av vikariat. Mönstringsförrättarens anteckningar i rullan om den ordinarie befattningshavarens ledighet och om vikariens på- och avmönstring borde klart utvisa det mellan anteckningarna rådande sambandet. Befälhavaren skulle vid anmälan enligt denna ordning få företrädas av ombud.

Utredningen tillfogar, att om avlösning ordnas på detta sätt, utan att sjöman behöver påmönstras efter det han åtnjutit sin ledighet, blir det ej erforderligt att läkarbetyg företes vid varje sådant tillfälle.

Remissyttrandena

Huvudlinjerna i det av utredningen framlagda förslaget till nya bestämmelser om registrering och mönstring av sjömän godtages eller lämnas utan erinran av det stora flertalet remissinstanser. På de punkter, där utredningen tillmötesgått kritiken mot sjömanskommitténs förslag, främst i frågorna om lämplighetsvillkor för tillträde till sjömansyrket, om avstängning av sjömän från yrket samt om formerna för sjömansregistreringen, har förslaget i stort sett mött gillande. Sjöbefälsorganisationerna uttalar sig dock för en längre gående lämplighetsprövning av dem, som söker sig till sjömansyrket, än utredningen föreslagit. Även i en del andra frågor såsom omfattningen av centralregistret och handläggningen av avstängningsärenden har från några håll olika meningar yppats.

Beträffande frågan om allmänna lämplighetsvillkor för tillträde till sjömansyrket ansluter sig *sjöfartsstyrelsen* till utredningens förslag, att sjöfartsbok i princip skall utfärdas utan föregående prövning av sökandens lämplighet. Den lämplighetsprövning, som kan vara erforderlig, torde få anknyta till institutet ogiltigförklaring av sjöfartsbok. Vad särskilt gäller de av utredningen föreslagna undantagen från huvudprincipen anser styrelsen att dessa endast bör uppehållas som villkor för utfående av sjöfartsbok och ej som sakliga grunder för en prövning. Det bör sålunda för utfående av sjöfartsbok vara tillräckligt, att sökanden, förutom övriga handlingar, företer läkarintyg att hinder av hälsoskäl icke föreligger för hans utövande av sjömansyrket. En direkt prövning av dessa förhållanden skulle i onödan komplicera och därmed försena behandlingen av ifrågavarande ofta brådskande ärenden i en grad, som icke står i proportion till fördelarna med systemet. Skulle sjöfartsbok utfärdas utan att de formella förutsättningarna härför förelegat, bör detta, såsom utredningen föreslagit, kunna rättas till genom att boken förklaras ogiltig.

Socialstyrelsen konstaterar med tillfredsställelse att den kritik, som socialstyrelsen på sin tid riktade mot sjömanskommitténs förslag om allmän lämplighetsprövning av sökande till sjömansyrket, beaktats i utredningens förslag.

En motsatt uppfattning på denna punkt kommer till uttryck i yttrandena från sjöbefälsorganisationerna och direktionen för Stockholms sjömanshus.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller att de i viss utsträckning otillfredsställande disciplinförhållandena till sjöss och den omständigheten att olämpliga personer vinner anställning inom sjömansyrket är ett bekymmersamt förhållande för sjöfarten och de inom näringen stadigvarande anställda. Enligt föreningens mening bör det i varje fall finnas möjligheter att förhindra att olämpliga personer beredes tillträde till sjömansbanan. Föreningen kan därför icke godkänna utredningens förslag att begränsa lämplighetskontrollen vid första anställningen till huvudsakligen hälsokontroll. Den som genom sin vandel uppenbart visat sig vara olämplig bör även kunna förmenas rätten att erhålla sjöfartsbok. Föreningen avser icke härmed att alla, som begått förseelser av mindre allvarlig art, skulle anses olämpliga till sjöss. Men det bör ges möjligheter för sjömansnämnderna att neka utfärda sjöfartsbok för sådana som begått upprepade brott, för vilka de ådömts straff, eller begått ett svårare sådant som av nämnden bedömes vara av den art, att ett återupprepande kan medföra fara eller stort obehag för de ombordvarande. Det bör givetvis åligga nämnden att ingående pröva sådana fall, så att risk för skönsmåssig bedömning ej föreligger. Den lämplighetsprövning som föreningen sålunda förordar bör ske hos de regionala organen och utan den omgång som det skulle innebära att förlägga densamma till sjöfartsstyrelsen.

Även *Svenska maskinbefälsförbundet* förordar att en lämplighetsprövning av sjömannen företages, innan sjöfartsbok utfärdas. Förbundet erinrar om att sjömanskommittén i detta hänseende föreslog en central prövning. För-

bundet tror inte på möjligheten för en central myndighet att handlägga frågor av denna karaktär och omfattning. Detta utesluter emellertid inte, att det bör vara möjligt att genom lokala organ företaga en lämplighetsprövning. Det finns enligt förbundets mening anledning att tro, att en utbyggd hälsokontroll, särskilt en omfattande psykisk kontroll, kommer att hindra många olämpliga sökande till sjömansyrket, men förbundet anser inte en sådan kontroll vara tillräcklig. Årligen tillföres handelsflottan personal, som aldrig borde få anställning till sjöss. Valet av personal till handelsflottan måste tillmätas den största betydelse. Inom andra näringsgrenar är det möjligt att under någon tid pröva arbetskraften. Befinnes den inte vara lämplig till avsedda arbetsuppgifter, är det möjligt att göra ett utbyte. Denna möjlighet finns inte inom handelsflottan. Efter anställning ombord kan det förflyta mycket lång tid, i vissa fall flera år, innan olämplig arbetskraft kan utbytas. — Liknande synpunkter framföres av *direktionen för Stockholms sjömanshus* som samtidigt påpekar svårigheterna att effektivt hindra mindre väl lämpade individer att beträda sjömansbanan. Olämpligheten för yrket träder väl vanligen först i dagen när vederbörande någon tid varit sjöman. Med hänsyn härtill ansluter sig *direktionen* till tanken på en provisorisk sjöfartsbok.

Även *överståthållarämbetet* upptar frågan om icke sjöfartsboken under den första tiden av en sjömans tjänstgöring borde vara provisorisk. Härigenom finge man en grundval för prövning av lämpligheten för yrket, innan definitiv sjöfartsbok utfärdades. Därjämte vunnes den fördelen, att den stora mängd av nybörjare i sjömansyrket, som redan efter en kortare tid överger detta, icke såsom nu är fallet under en längre tid står kvar i sjömansregistret.

I åtskilliga yttranden understrykes behovet av en skärpt hälsokontroll av sjömän.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller betydelsen av sådana bestämmelser för kontrollen av sjömans fysiska och psykiska hälsa att en person som av en läkare vägrats friskintyg icke kan vända sig till annan läkare som är ovetande om hans sjukdom för att erhålla sådant intyg. Den av utredningen föreslagna rapporteringen till centralregistret fyller en lucka i nuvarande hälsokontroll.

Medicinalstyrelsen hälsar med tillfredsställelse utredningens förslag om att inrätta ett centralregister men konstaterar att registret i den föreslagna utformningen icke ger tillräckliga möjligheter för effektiva åtgärder för en förbättrad hälsovård inom sjömansyrket. Styrelsen finner det angeläget att den föreslagna centralregistreringen av sjöfolk kompletteras med ett hälsoregister under ledning av en särskild förtroendeläkare, som är skickad och lämplig att handlägga de medicinska frågor, som rör sjömannens yrkesverksamhet till sjöss. Styrelsen anför härom bl. a.

Ett register av kartotektyp, som omhänderhaves av icke särskilt kvalificerad personal, torde enligt styrelsens mening icke ge möjlighet att effektivt hindra utfärdande av sjöfartsbok för respektive påmönstring av per-

sonal, som av hälsoskäl är olämplig för sjötjänst. Härför erfordras att ett medicinskt register finnes, till vilket en med sjöfartsfrågor förtrogen läkare är knuten. Först då är det att vänta att registret kommer att fungera på ett tillfredsställande sätt. I registret bör även sjukdom såsom orsak till avmönstring antecknas. Ett väl utbyggt register av denna typ kan, såsom medicinalstyrelsen tidigare framhållit, motivera att läkarintygens giltighetstid förlänges till ett år. Utan dessa kontakter med läkare och tillgång till uppgifter om sjukdom som orsak till avmönstring, blir det icke möjligt att i tillräcklig omfattning informera mönstringskontoren i landet om att någon för kortare eller längre tid ej bör beredas arbete å fartyg.

Medicinalstyrelsen finner för sin del i huvudsak intet att erinra mot de i förslaget gjorda skärpningarna beträffande kontrollen av sjömannens fysiska och psykiska hälsa med bl. a. läkares anmälan av omständigheter, som diskvalificerar för yrkesverksamhet som sjöman, till det föreslagna centrala registret, vilket får underrätta de funktionärer som har att utfärda sjöfartsbok respektive meddela beslut om ogiltigförklaring av sjöfartsbok i utredningen har därvid uttalats, att centralregistermyndigheten torde i tveksamma fall eller då sökande av sjöfartsbok så begär böra inhämta yttrande från medicinalstyrelsen.

Den centrala medicinska myndighetens, medicinalstyrelsens, föreslagna medverkan torde emellertid i många fall knappast vara påkallad av frågornas svårighetsgrad och ofta komma att framstå som en onödig omgång. Styrelsen vill därför förordna att erforderlig medicinsk sakkunskap blir representerad såväl i sjömansnämnderna som i den sakkunnigdelegation hos sjöfartsstyrelsen som föreslås skola ersätta de nuvarande centrala sjöfartsdelegationerna.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län delar utredningens uppfattning om att kontrollen av sjömannens fysiska och psykiska hälsotillstånd bör förstärkas, men anser att denna kontroll bör få en annan utformning. Såsom utredningen framhållit händer det att en aspirant till sjömansyrket eller en sjöman med bristande fysiska förutsättningar vänder sig till den ene läkaren efter den andre tills han slutligen erhåller ett läkarintyg. För att råda bot på detta missförhållande behöver man emellertid icke såsom utredningen föreslagit ålägga varje läkare i landet, som anser sig förhindrad att skriva intyg, att anmäla förhållandet till det föreslagna central-kartoteket. En mängd dylika anmälningar skulle bli överflödiga, därest sjömannen nöjer sig med att intyget utebliver. Många läkare skulle måhända också förbise föreskriften. Länsstyrelsen förordar i stället att kretsen av intygsskrivande läkare inskränkes. Redan nu utfärdas omkring en tredjedel av alla läkarintyg av hälsocentralen för sjöfolk i Göteborg, en institution för vilken Göteborgs stad står såsom huvudman och som förvärvat stor erfarenhet i hithörande frågor. Även tjänsteläkarna torde äga stor erfarenhet av dylik intygsskrivning. Länsstyrelsen föreslår därför att befogenhet att utfärda läkarintyg för sjöfolk endast skall tillkomma nämnda hälsocentral samt tjänsteläkarna i riket. Vill man motarbeta det av utredningen antydda missbruket torde sjömannen å formuläret till läkarintyg böra avkrävas en på heder och samvete avgiven försäkran att han icke tidigare undergått läkarundersökning, som föranlett avslag å begäran om

intyg. Länsstyrelsen hänvisar härvid till vad som sker vid utfärdande av läkarintyg för körkort.

Enligt *socialstyrelsens* mening kan ifrågasättas om icke risk föreligger för att den föreslagna skärpningen av hälsokontrollen i viss utsträckning kan komma att verka mera som lämplighetsprövning än som hälsokontroll. Det är otvivelaktigt vanskligt att i förväg bedöma om någon på grund av sina mentala kvalifikationer eller på grund av sitt förhållande till alkoholen är mer olämplig för sjömansyrket än för andra yrken där någon författningenlik kontroll av ifrågavarande förhållanden icke ifrågasatts. Styrelsen utgår från att syftet med utredningens förslag — vad det psykiska hälsotillståndet beträffar — är att från sjömansyrket utestänga för de speciella arbetsförhållandena inom yrket uppenbart olämpliga personer, exempelvis sådana beträffande vilka läkaren efter utredning och undersökning finner att avsevärda risker föreligger för våldsdåd eller för avsevärt nedsatt arbetsförmåga på grund av alkoholmissbruk eller psykisk sjukdom, epilepsi o. d. Mot en sådan tillämpning har socialstyrelsen intet att erinra. Lånebördan av läkarens ifrågavarande prövning bör emellertid enligt styrelsens mening tydligare angivas i motiven och i författningstexten.

Även i fråga om kroppssjukdomar kan de trånga förhållandena ombord och den långa isoleringen ur arbetarskyddssynpunkt motivera vissa förebyggande bestämmelser. Avgörande vikt torde härvid böra fästas vid eventuell förekomst av smittsamma sjukdomar, främst tuberkulos. Även angivna förhållanden torde kanske på något sätt böra markeras i motiven.

Beträffande de medicinskt-administrativa frågorna om läkarnas medverkan i systemet ifrågasätter styrelsen huruvida förslaget låter sig förena med gällande bestämmelser om tystnadsplikt för läkare. Dessa frågor bör enligt styrelsen ägnas särskild uppmärksamhet bland annat med hänsyn till önskemålet om en effektiv och enhetlig utgallring av uppenbart olämpliga sökande, men också endast av sådana.

Statens organisationsnämnd ifrågasätter om den föreslagna utbyggnaden av hälsokontrollen är påkallad. Den synes nämnden medföra ett administrativt arbete, som knappast står i rimlig relation till den avsedda nyttan. Det torde således vara tillräckligt att vid behandling av ansökan om sjöfartsbok låta kontrollen av sökandens hälsotillstånd ske enbart på grundval av vederbörligt läkarintyg.

Sveriges fartygsbefälsförening uttalar sin anslutning till de av utredningen föreslagna grunderna för ogiltigförklaring av sjöfartsbok.

Även *sjöfartsstyrelsen* ansluter sig i allt väsentligt till vad utredningen föreslagit om olika grunder för ogiltigförklaring av sjöfartsbok. Styrelsen gör emellertid i anslutning härtill en del påpekanden i anledning av förslaget. Styrelsen erinrar om att utredningen såsom första grund för ogiltigförklaring av sjöfartsbok angivit det fallet, att sjöman anmäler att han ämnar lämna sjömansyrket eller att sjöman — utan att sådan anmälan gjorts — varit borta från yrket viss längre tid. I detta fall skulle sjömannen jäm-

väl avföras ur sjömansregistret. I övriga föreslagna fall av ogiltigförklaring av sjöfartsbok skulle däremot avregistrering icke ske enbart på grund av ogiltigförklaringen. Enligt styrelsens mening bör frågan om ogiltigförklaring av sjöfartsbok hållas isär från frågan om sjömans avförande ur sjömansregister. Inskrivning i sjömansregister har betydelse bl. a. beträffande sjömannens kyrkobokföring. Sådan kyrkobokföring bör, såsom utredningen föreslagit, kunna få bibehållas även vid kortare bortovaro från sjömansyrket och detta oavsett om bortovaron beror på att sjöfartsboken förklaras ogiltig eller av annan anledning. Men omvänt bör en sjömans avförande ur det aktuella sjömansregistret icke påverka giltigheten av hans sjöfartsbok. Skulle en sjöman, för vilken utfärdats sjöfartsbok, men som på grund av lång tids bortovaro från sjömansyrket avförts ur registret, åter vilja gå till sjöss, torde någon olägenhet icke uppkomma av att han åberopar sin gamla sjöfartsbok. Sjömannen torde kunna återinskrivas i det aktuella sjömansregistret helt enkelt genom att hans i ett arkivregister förvarade registerkort återflyttas till det aktuella registret då anmälan inkommer om hans påmönstring. Sjöfartsstyrelsen föreslår i detta sammanhang att sjöfartsbok alltid utfärdas med begränsad giltighetstid och anför.

Det bör beaktas, att den av utredningen föreslagna ordningen att sjöfartsbok skall ogiltigförklaras om innehavaren avföres ur sjömansregistret torde medföra att antalet ogiltigförklarade sjöfartsböcker bleve mycket stort. Då praktiska svårigheter torde föreligga att snabbt få alla dessa sjöfartsböcker makulerade, skulle erfordras en omfattande förteckning över ogiltigförklarade, »utelöpande» sjöfartsböcker. Detta skulle i sin tur medföra att mönstringsförrättarnas sökande i denna förteckning beträffande alla företedda sjöfartsböcker bleve tidsödande och kanske i många fall måste eftersättas. Kontrollen genom mönstringsförrättarna av att sjöfartsbok, som ogiltigförklarats av annan grund, icke missbrukas, skulle därmed avsevärt förlora i värde. Sjöfartsstyrelsen föreslår sålunda, att avförande ur sjömansregister icke upptages såsom grund för ogiltigförklaring av sjöfartsbok.

Bakgrunden till det av utredningen framlagda förslaget om att sjöfartsbok skall förklaras ogiltig om innehavaren avföres ur sjömansregister torde ha varit en önskan att undvika att ett stort antal sjöfartsböcker är »utelöpande» trots att innehavarna lämnat sjömansyrket, vilket skulle medföra risk för missbruk av sådana sjöfartsböcker. Denna risk torde emellertid föreligga även om böckerna förklaras ogiltiga, därest icke samtidigt åtgärd vidtages för makulering av ogiltiga sjöfartsböcker. Uppenbart är emellertid, att missbruk av sjöfartsböcker om möjligt bör förhindras. Sjöfartsstyrelsen vill därför föreslå, att sjöfartsbok alltid utfärdas med endast begränsad giltighetstid, förslagsvis fem år. För en begränsad giltighetstid talar jämväl, att sjömannens fotografi samt vissa i sjöfartsbok intagna uppgifter efter viss tid kan ha förlorat sin aktualitet. En begränsad giltighetstid för sjöfartsbok skulle som regel icke medföra någon olägenhet för de sjömän, som stannar längre tid än fem år i yrket. Deras sjöfartsböcker torde nämligen regelmässigt bliva fullskrivna innan giltighetstiden utgått och då ändock få utbytas mot ny bok med ny giltighetstid.

Beträffande förslaget att sjöfartsbok skall kunna förklaras ogiltig om sjömannen befunnits olämplig för yrket på grund av sitt hälsotillstånd framhåller sjöfartsstyrelsen, att detta icke enbart är en medicinsk fråga,

utan att en avvägning bör ske mot å ena sidan sjömansyrkets särskilda påfrestningar och å andra sidan sjömannens tidigare verksamhet inom yrket. Dessa särskilda omständigheter har läkarna icke alltid möjlighet att riktigt bedöma. Prövningen av frågan om ogiltighetsgrund föreligger bör därför icke helt överlämnas till vederbörande läkare efter en måhända relativt summarisk undersökning. Frågan bör prövas ur flera aspekter, varvid hänvisning av sjömannen till undersökning vid hälsocentral för sjöfolk, där läkarna har särskild kännedom om de medicinska krav som måste ställas på sjömän i skilda avseenden, eller till annan specialistundersökning, bör kunna komma i fråga. Möjlighet bör sålunda föreligga för sjöman, som av en läkare befunnits olämplig att utöva sjömansyrket, att få sin sak ingående prövad liksom att efter viss tid få frågan om olämpligheten omprövad.

I fråga om ogiltigförklaring när sjömannen begått allvarlig förseelse under tiden för tjänstgöring till sjöss finner sjöfartsstyrelsen det böra utsägas, att det skall vara fråga om förseelse som har samband med tjänst ombord på fartyg.

Anledning till ogiltigförklaring av sjöfartsbok bör vidare, såsom utredningen föreslagit, vara att sjöfartsboken utfärdats på grundval av oriktiga uppgifter om den sökandes identitet, tidigare innehav av sjöfartsbok, ålder, värnpliktsförhållanden eller annat, som kunnat inverka på prövningen av ansökan om sjöfartsbok. Ogiltigförklaring av sjöfartsbok av denna anledning skall dock icke enligt styrelsens mening utgöra hinder för sjömannen att utfå ny sjöfartsbok, därest han saknar gällande sådan.

Statens utlänningskommission erinrar om att enligt förslaget en förutsättning för att sjöfartsbok skall kunna utfärdas för utlännings är att denne är bosatt i riket och framhåller att utredningsmannens förslag bör kompletteras med bestämmelse att svensk sjöfartsbok som utfärdats för utlännings, skall ogiltigförklaras, därest utlänningsens bosättning i riket upphör. Detta måste under alla förhållanden anses ha skett, då utlänningsen meddelats utvisnings- eller förvisningsbeslut eller — såvitt gäller annan än nordbo — jämväl förpassningsbeslut. Enär utländsk sjöman, som fått sin sjöfartsbok ogiltigförklarad, icke synes böra beviljas fortsatt arbetstillstånd som sjöman, bör kommissionen underrättas i de fall när utländsk sjömans sjöfartsbok ogiltigförklaras. Kommissionen bör även av samma anledning underrättas, när sjöfartsstyrelsen jämlikt 6 § fjärde stycket i utredningsmannens förslag till förordning meddelar utländsk sjöman, som icke innehar svensk sjöfartsbok, förbud mot påmönstring.

Utredningens förslag rörande handläggningen av ärenden om ogiltigförklaring av sjöfartsbok har mött erinran från *sjöfartsstyrelsen* och *arbetsmarknadsstyrelsen* men i stort sett godtagits eller lämnats utan erinran av övriga remissinstanser.

Socialstyrelsen uttalar, att den kan biträda förslaget med hänsyn till de speciella arbetsförhållandena inom sjömansyrket och den starka ställning som partsrepresentanterna tilldelats i systemet.

Överståthållarämbetet erinrar om den verksamhet som för närvarande be-

drives av undersöknings- och bestraffningsnämnderna och framhåller den officiella karaktär förfarandet för avstängning av olämplig sjöman erhållit genom utredningens förslag. Härav följer enligt ämbetet, att rättssäkerhets-synpunkterna måste skänkas samma beaktande som i andra fall av inskränkning i näringsfriheten. Det föreslagna förfarandet synes ur denna synpunkt ämbetet icke i allo tillfredsställande. I allt fall ifrågasätter ämbetet lämpligheten av att såväl undersöknings- och bestraffningsnämnd som sjömansnämnd, vilka organ båda inrymmer partsrepresentanter, skall fatta ståndpunkt i avstängningsfrågor. Därest den dubbla handläggningen anses böra genomföras, torde skäl tala för att undersöknings- och bestraffningsnämnderna begränsar sin verksamhet till att utreda inkomna anmälningar och överlämna dem till sjömansnämnderna för beslut.

Svenska maskinförbunds anför, att undersöknings- och bestraffningsnämnderna bör fortsätta sin verksamhet. Dessa nämnder är för närvarande de enda organ, som effektivt kan bidra till en sanering av sjömanskåren. Deras nuvarande sammansättning med representanter för rederierna och de ombordanställda bör bibehållas.

Direktionen för sjömanshuset i Västervik understryker behovet av intimt samarbete mellan sjömansnämnd och undersöknings- och bestraffningsnämnd i frågor om ogiltigförklaring av sjöfartsbok.

Sjöfartsstyrelsen anser den av utredningen föreslagna ordningen onödigt komplicerad. Antalet ärenden angående ogiltigförklaring av sjöfartsbok torde bli relativt begränsat och ärendena i allmänhet vara av tämligen enkelt slag. Att under sådana förhållanden utrusta alla sjömanshusdirektionerna med lagkunnig ordförande, införa ett särskilt system med underrättelseförfarande i avvaktan på beslut av nämnd, besvärspövning hos sjöfartsstyrelsen, särskild verksamhet av sjöfartsstyrelsen för enhetliggörande av praxis, m. m., förefaller sjöfartsstyrelsen överdrivet. Väsentligt enklare skulle enligt styrelsen förfarandet bli om besluten liksom beträffande den förberedande prövningen av bestraffningsärendena sker centralt. Därvid skulle kunna direkt tillses att erforderlig likformighet följdes. Meddelades beslut om ogiltigförklaring av sjöfartsbok av en eller annan grund skulle vidare den ogiltigförklarade boken kunna omgående upptagas i en enkel förteckning som tillställdes mönstringsförrättarna inom och utom riket. Något behov av underrättelser om anmälda men ej avgjorda ärenden skulle icke föreligga. Skulle emellertid utredningens förslag anses böra genomföras, bör enligt styrelsens mening klagorätt över beslut av sjömansnämnd införas icke blott för sjömannen utan även för en representant för det allmänna, t. ex. föreståndare för sjömanskontor. Styrelsen har intet att erinra mot förslaget att styrelsen skall äga meddela förbud mot påmönstring av sjöman, som icke innehar svensk sjöfartsbok.

Även *arbetsmarknadsstyrelsen* uttalar sig till förmån för en central handläggning av ifrågavarande ärenden och anför följande.

I praktiken torde förhållandet vara det, att även om sjömansnämnderna skulle fatta beslut om ogiltigförklaring av sjöfartsböcker, den sjömansnämnd, som har att fatta beslutet, sällan är den, där anmälan inlämnats

eller där avmönstringen ägt rum. Sådana beslut skall nämligen fattas av den nämnd, där sjömannen är kyrkobokförd. Det synes därför styrelsen mera följdriktigt om ärenden om indragning av sjöfartsbok handlades av den centrala myndigheten, sjöfartsstyrelsen. Om så bleve fallet borde större enhetlighet i besluten kunna uppnås. Genom en sådan ordning vinnes även fördelen att sjömansförmedlaren-mönstringsförrättaren icke i något avseende behöver framstå såsom åklagare eller domare, vilket utredningen i övrigt sökt undvika.

Av samma skäl vill styrelsen föreslå, att rymningsfallen skall bedömas av undersöknings- och bestraffningsnämnderna och liksom övriga disciplinärenden överlämnas till sjöfartsstyrelsen för slutgiltigt avgörande. Uppkommer i andra fall fråga om ogiltigförklaring av sjöfartsbok exempelvis därför att sjöfartsbok utfärdats under oriktiga premisser, bör enligt styrelsens mening sjömansförmedlaren-mönstringsförrättaren kunna åläggas innehålla sjöfartsboken och vidarebefordra den, åtföljd av rapport om omständigheterna kring innehållandet, till sjöfartsstyrelsen för åtgärd.

Flera av *sjömanshusdirektionerna* ifrågasätter behovet av att ordföranden i sjömansnämnd är lagkunnig. — *Direktionen för sjömanshuset i Söderhamn* anser dessutom, att antalet ledamöter i sjömansnämnd icke behöver överstiga fem jämte lika många suppleanter. — *Direktionen för sjömanshuset i Karlshamn* påpekar, att ogiltigförklarande av sjöfartsbok för längre eller kortare tid enligt förslaget skall föregås av undersökning av undersöknings- och bestraffningsnämnd. I denna nämnd finnes juridiskt utbildad ledamot, varför ytterligare sådan i sjömansnämnderna även av kostnadsskäl ej kan anses erforderlig.

Direktionen för sjömanshuset i Stockholm anser ifrågavarande kvalifikationskrav beträffande ordföranden icke böra upprätthållas när tillgång finns till lagfaren sekreterare. Behov av sådan lär för framtiden göra sig gällande med växande styrka vare sig ordföranden blir jurist eller inte och direktionen understryker vikten av att medel beräknas för sådan vid de större sjömansnämnderna. — Liknande synpunkter anföres av bl. a. *sjöfartsstyrelsen*.

Utredningens förslag om lokal registrering och centralt kartotek har i stort sett godtagits under remissbehandlingen. Från några håll har emellertid förordats att det centrala kartoteket utbygges och ges ytterligare uppgifter utöver de av utredningen föreslagna.

Beträffande omfattningen av registreringen anser *sjöfartsstyrelsen* det uppenbart, att registrering bör ske av sjöman, för vilken utfärdats sjöfartsbok, vare sig man lägger tonvikten vid att sjömannen skall vara inskriven och sjöfartsboken ett bevis om inskrivningen eller man ser utfärdandet av sjöfartsboken som det primära och inskrivningen som en registrering av den utfärdade boken. Styrelsen delar utredningens uppfattning att svensk sjöman skall inneha sjöfartsbok — och således vara registrerad — för att få anställning på svenskt handelsfartyg och att detta krav i princip bör gälla oberoende av den fart, vari fartyget går. Emellertid anser styrelsen praktiska skäl kunna motivera undantag från denna allmänna regel i särskilda fall. Sålunda bör enligt sjöfartsstyrelsens mening bestämmelserna icke göras

tillämpliga å smärre fartyg, förslagsvis fartyg med mindre bruttodräktighet än 30 ton. Undantaget för dessa fartyg bör angivas direkt i författningen. Även i övrigt kan tänkas motiverat med särskilda undantag för vissa fartyg, för fartyg i viss fart eller för grupper av ombordanställda. Sjöfartsstyrelsen torde kunna bemyndigas att meddela föreskrifter härom.

Vad angår frågan om samlande av vissa uppgifter beträffande på svenska handelsfartyg anställda sjömän, för vilka svensk sjöfartsbok icke utfärdats, erinrar styrelsen om att utredningens förslag innebär att sådana uppgifter skall av mönstringsförrättare inom och utom riket insändas direkt till sjöfartsstyrelsen. Styrelsen har icke någon erinran mot förslaget såsom sådant men ifrågasätter, om värdet av anmälningsskyldigheten, som naturligen måste bli mycket omfattande, uppväger det därmed förenade besväret. Styrelsen kan för sin del icke finna, att ifrågavarande anmälningar fyller annan funktion än att möjliggöra kontroll av att utländska sjömän icke påmönstras då förbud meddelats däremot. I sådant fall har emellertid skadan redan skett. Efterhandskontroll kan vid behov företagas med ledning av insända sjömansrullor. Styrelsen finner sålunda icke styrkt att ifrågavarande arbetskrävande anmälningsförfarande är påkallat och förordar att det samma helt slopas. Skulle framdeles uppkomma tillfälligt eller permanent behov av uppgifter, torde sjöfartsstyrelsen äga befogenhet att införskaffa sådana av mönstringsförrättarna.

Styrelsen finner emellertid uppenbart, att någon form av central förteckning bör föras över sådana sjömän, beträffande vilka beslut meddelats att de icke får påmönstras svenskt handelsfartyg.

I fråga om valet mellan central registrering och lokal registrering framhåller sjöfartsstyrelsen att praktiska skäl otvetydigt talar för alternativet med central registrering av sjömännen hos styrelsen och anser det sannolikt att en sådan ordning skulle innebära avsevärd kostnadsbesparing. Styrelsen vill dock icke motsätta sig att registrering tills vidare anförtros de lokala sjömanskontoren. I sådant fall bör såsom utredningen föreslagit åt sjöfartsstyrelsen uppdragas att föra ett centralt hänvisningsregister med i huvudsak de uppgifter utredningen föreslagit. Styrelsen utvecklar sina synpunkter på frågan om registreringsordnande enligt följande.

Frågan huruvida sjömansregistrering bör ske centralt i ett enda register eller lokalt i ett flertal register är enligt sjöfartsstyrelsens mening icke någon principiell fråga utan beror av en rent praktisk avvägning. För lokala register har utredningen åberopat värdet av att ifrågavarande registeruppgifter finns tillgängliga hos de lokala sjömanskontoren dels för besvarande av förfrågningar av skilda slag och dels för den löpande verksamheten med arbetsförmedling och mönstring av sjömän. Häremot må dock erinras att flertalet förfrågningar rörande sjömän, såsom sjömanskommittén visat, erfarenhetsmässigt framställas av myndigheter, såväl centrala som lokala, ofta stationerade å annan ort än den där sjöman lokalt skulle vara registrerad, ävensom att de för förmedlings- och mönstringsarbetet väsentliga uppgifterna framgår icke bara ur sjömansregister utan jämväl direkt ur sjömannens sjöfartsbok, vilken alltid måste företes vid sådan förrättning. Med ett centralt register skulle det av utredningen föreslagna centrala hänvis-

ningsregistret kunna undvaras. Ett centralt register skulle vidare vara bättre underlag för statistiska sammanställningar av olika förhållanden rörande sjömännens anställningsförhållanden, kompetens, m. m. än ett flertal lokala register. Slutligen bör beaktas, att den framtida lösningen av de aktuella frågorna om omläggning av sjömännens värnpliktsförhållanden, samordning av registreringen med sjömansskattekontorets verksamhet, omläggning av systemet för uttagande av vissa avgifter av sjömän m. m. kan göra ett centralt sjömansregister påkallat.

Beträffande registreringen av sjömän, för vilka sjöfartsbok utfärdats men som icke är kyrkoskrivna inom riket, förordar sjöfartsstyrelsen att, därest registreringen i allmänhet icke skulle ske centralt, dessa sjömän såsom hittills registreras hos Stockholms sjömanshus. Någon anledning att upprätta ett särskilt register för denna relativt lilla grupp av sjömän synes icke föreligga, utan torde handhavandet av de med denna registrering förenade arbetsuppgifterna enklare utföras i samband med motsvarande arbetsuppgifter vid ett normalt lokalt register. Särskilda skäl kan likväl tala för att nu ifrågavarande sjömän registermässigt inordnas under en särskild avdelning av det lokala registret för de inom Stockholmsregistret bokförda sjömännen. Skulle ifrågavarande grupp av sjömän allttjämt registreras hos Stockholms sjömanshus, följer därav att, om prövning av ärenden om ogiltigförklaring av sjöfartsböcker skulle komma att anförtros sjömansnämnderna, sådana ärenden beträffande ifrågavarande grupp sjömän skulle ankomma på Stockholms sjömansnämnd och icke, såsom utredningen föreslagit, direkt på sjöfartsstyrelsen.

Arbetsmarknadsstyrelsen anser övervägande skäl tala för en viss utbyggnad av det centrala kartoteket till ett sjömansregister redan nu. En centraliserad registrering kan enligt styrelsens mening förenklas och mekaniseras och därigenom göras mindre arbetskrävande. Styrelsen anför.

I det nuvarande sjömanshusregistret ingår för såväl förmedlings- som mönstringsverksamheten perifer uppgifter, som skulle kunna överföras till det centrala registret. Detta skulle knappast medföra något större merarbete då under alla omständigheter viss rapportering till centralregistret förutsättes. Därigenom skulle man förenkla den lokala registreringen. En betydande förenkling skulle också vinnas om sjömanskontoren på detta sätt icke skulle behöva förvara handlingar i samma utsträckning som nu är fallet vid sjömanshusen. Registret skulle därefter kunna uppläggas som ett arbetsförmedlingsregister. Med stöd av uppgifterna på arbetssökandeblanketten kunde kontoren i det övervägande antalet fall ändå bli i stånd att lämna myndigheter och enskilda upplysningar utan att först behöva fråga centralregistret. Denna ordning skulle inte heller bli lika arbetskrävande som den av utredningen förslagna, som skulle innebära ett mycket betungande expeditionellt arbete.

Såsom tidigare redovisats innebär *medicinalstyrelsens* förslag rörande effektivisering av hälsokontrollen av sjömän en utvidgning av den föreslagna centrala registreringen att omfatta även ett hälsoregister.

Överståthållarämbetet anser det centrala kartoteket i den form utredningen föreslagit väl motiverat. Huruvida en utbyggnad med ytterligare uppgifter bör ske, synes ämbetet förtjänt att ytterligare utredas.

Statskontoret stöder tanken på att enbart ett centralregister skall föras

över sjömännen. Ämbetsverket vill emellertid med hänsyn till vad som anförts i utredningens betänkande icke motsätta sig, att även lokal registrering får förekomma tills vidare. Dubbelregistrering bör i görligaste mån undvikas. Sedan en tids erfarenheter vunnits av det nya systemet, bör därför registreringsfrågan upptagas till omprövning. Tanken på att helt slopa det lokala registret bör nämligen enligt statskontorets mening icke uppgivas.

Statens organisationsnämnd erinrar om att de lokala registren enligt utredningens förslag även skall utnyttjas såsom hjälpmedel vid arbetsförmedling av sjömän och anför att nämnden med hänsyn härtill icke vill motsätta sig att man, i avvaktan på något års erfarenhet rörande registrens utnyttjande för detta ändamål, ordnar registreringssystemet i enlighet med utredningens förslag. Därefter bör man enligt nämndens mening överväga möjligheterna att förlägga den huvudsakliga registreringen av sjömän till ett centralt register och vid sidan därav föra lokala register med ett mera begränsat innehåll. Nämnden anför vidare.

Vid ett bibehållande av nuvarande lokala register vill nämnden framhålla vikten av att det omständliga förfarandet vid omregistrering av sjömän i anledning av flyttning mellan olika områden om möjligt förenklas. Vidare bör övervägas om icke det avsedda centrala registret tills vidare skulle kunna bestå av avtryckskort, framställda medelst folkbokföringens tryckande register. Aktualiseringen av registret på grund av folkbokföringsändringar skulle i så fall kunna ske genom utbyte av registerkort mot erhållna avier (i form av avtryckskort). Folkbokföringens avisering torde i sådant fall lämpligen böra riktas till de lokala registreringsorganen, vilka efter vederbörlig registreringsåtgärd vidareänder mottagna avier till det centrala registret.

Rederiföreningen för mindre fartyg ifrågasätter den praktiska nyttan med ett enkelt centralregister, därest detta icke fortlöpande kompletteras med mönstringsrapporter.

Statistiska centralbyrån påpekar behovet av bestämmelser som medför begränsning av den tid, under vilken sjömän kvarstår i sjömansregister, sedan erforderliga upplysningar om honom saknas.

Vad särskilt gäller frågan om registrering av utländska sjömän tillstyrker *sjöfartsstyrelsen* förslaget att sådan sjömän skall kunna tilldelas sjöfartsbok och följaktligen bli registrerad. Då emellertid svensk sjömän bör vara inskriven i register även om han icke är kyrkoskriven här i riket, förefaller det sjöfartsstyrelsen omotiverat att, såsom utredningen föreslagit, beträffande utländsk sjömän uppställa krav på kyrkoskrivning i svensk församling inom riket. Avgörande för om sjöfartsbok bör utfärdas för utländsk sjömän synes sjöfartsstyrelsen uteslutande böra vara, huruvida sjömannen har fast anknytning till Sverige och svensk sjöfart. En annan sak är att frågan om betydelsen av inskrivning i sjömansregister av svensk eller utländsk sjömän, som icke är kyrkoskriven här i riket, aktualiserar vissa frågor om rätt för sådan sjömän till sjukförsäkring m. m. Enligt vad styrelsen inhämtat kommer emellertid dessa frågor att

upptagas av sjömansskattenämnden i samband med en översyn av sjömansskatteförordningen.

Statistiska centralbyrån anser att frågan om registrering av utländska sjömän bör bli föremål för ytterligare överväganden med hänsyn till de konsekvenser utredningens förslag skulle få ur socialförsäkringssynpunkt. Statistiska centralbyrån påpekar, att nämnda konsekvenser icke berörts av utredningen och anför följande.

Förslaget att även sjömän som, ehuru icke svenska medborgare, äro kyrkobokförda här i riket, skola inneha sjöfartsbok och inskrivas i sjömansregistret, torde icke tillföra registret något större antal inskrivna, ej heller medföra ett så ökat arbete för myndigheterna, att från denna synpunkt någon invändning bör resas mot förslaget. Men denna ordning medför därjämte att de blir delaktiga av de svenska sjömännens rätt att kvarskrivas i folkbokföringen och därmed bibehållas bland annat vid tillgången till sociala förmåner mer eller mindre lång tid utöver den, vid vilken de eljest skulle hava avförts sedan folkbokföringsmyndigheterna förlorat underrättelser om dem. Otivelaktigt finns det utlänningar i Sverige, som förvärvat en så stadigvarande samhörighet med svenskt samhällsliv att denna likställighet ter sig fullt berättigad. Men erfarenheten i ett betydande antal fall ger å andra sidan vid handen, att varaktigheten av den bosättning som föranleder utlänningsars kyrkobokföring sedermera visat sig bli ringa och i viss utsträckning är beroende av konjunktursvängningarna. Den kvarskrivning mellan två mantalsskrivningar som författningsenligt skall föregå uteslutningen, då anmälan om återutflyttningen försumrats, vilket ej sällan händer, synes — icke utan praktiska anledningar — hava uppmärksamrats av socialvårds- och socialförsäkringsmyndigheter som ett problem.

Statens utlänningskommission har i princip icke något att erinra mot att svensk sjöfartsbok utfärdas för sådan utländsk sjöman, som är mera fast knuten till riket, och att följaktligen enligt förslaget registrering sker av honom. Enbart kravet på kyrkobokföring är emellertid enligt kommissionens mening icke tillräckligt för bedömningen huruvida sjöfartsbok skall utfärdas för utlänningen. Hans rätt att vistas i riket måste även ha prövats enligt bestämmelserna i utlänningsförfattningarna.

Vad först gäller icke-nordbor måste de för att anses vara fast knutna till riket inneha uppehållstillstånd och ha haft dylikt tillstånd under viss tid. Innan svensk sjöfartsbok utfärdas för en icke-nordbo bör därför mönstringsförrättaren genom granskning av utlänningsens pass eller genom förfrågan hos kommissionen förvissa sig om att utlänningen innehar gällande uppehållstillstånd och att han haft sådant tillstånd under minst ett år. Genom ett sådant förfarande undvikes, att svensk sjöfartsbok tilldelas en utlänning, som till följd av slopandet av gränskontrollen mellan de nordiska staterna olovligen inkommit i riket eller icke vunnit den anknytning till Sverige, som bör vara en förutsättning för erhållande av svensk sjöfartsbok.

Vad därefter gäller medborgare i de nordiska grannländerna äger dessa för närvarande rätt att vistas i riket utan uppehållstillstånd. Endast sådana nordbor, som utvisats eller förvisats från riket måste ha särskilt tillstånd

för att åter få inkomma och vistas här. Uppgifter om dessa finns hos de lokala polismyndigheterna.

Kommissionen ifrågasätter lämpligheten av att svensk sjöfartsbok över huvud taget utfärdas för medborgare i annan nordisk stat. I varje fall bör detta icke få ske utan att samråd ägt rum med vederbörlig myndighet i sjömannens hemland. Har en sjöman vägrats sjöfartsbok i sitt hemland eller föreligger där eljest sådana uppgifter om honom, att en eventuell ansökan om sjöfartsbok från honom skulle avslås, är det enligt kommissionens mening naturligt, att han icke heller erhåller svensk sjöfartsbok. Då det vidare under inga förhållanden bör förekomma, att svensk sjöfartsbok utfärdas för nordisk sjöman, för vilken gäller förbud att vistas i Sverige, bör mönstringsförrättare, innan sjöfartsbok utfärdas, genom förfrågan hos lokal svensk polismyndighet alltid försäkra sig om att sådant förbud icke gäller för vederbörande.

Ur de mera speciella synpunkter på registreringsfrågan, som anlagts av *handelsflottans pensionsanstalt, utredningen angående handelsflottans pensionsanstalts verksamhet och sjömansskattenämnden* har några erinringar icke framförts mot utredningens förslag. Pensionsanstalten anser det för sin del som en fördel med lokala register men att det otvivelaktigt är värdefullt om därjämte ett centralt kartotek upprättas. — Utredningen angående pensionsanstaltens verksamhet konstaterar att det ur pensioneringssynpunkt knappast är påkallat med registerföring vid sidan av den lokala. — Sjömansskattenämnden å sin sida finner det förordade enkla centralregistret fullt tillräckligt från sjömansskattesynpunkt.

Vad gäller behovet av personal för den centrala registreringen erinrar *sjöfartsstyrelsen* att utredningen räknat med en personalkostnad av allenast 40 000 kronor, avseende tre biträden på det föreslagna centralregistret, nämligen en kansliskrivare i lönegrad A 10 och två kontorsbiträden i reglerad befordringsgång. Styrelsen finner det uppenbart, att den föreslagna nyordningen nödvändiggör anställande av ytterligare en befattningshavare för handhavande av de med centralregistrets förande förenade arbetsuppgifterna, såsom anvisningar rörande förandet av registret, besvarande av förfrågningar från myndigheter och allmänhet, uppläggning av sammanställningar av registeruppgifter, kontakt med de lokala sjömansregistren, m. m. För detta ändamål torde erfordras lägst en kanslistbefattning i A 19. Det av utredningen beräknade anslagsbehovet för centralregistret m. m. måste därför uppräknas med förslagsvis 20 000 kronor eller till 60 000 kronor.

Enligt *statskontoret* bör den närmaste ledningen av registret kunna anförtros befattningshavare i lägre biträdesgrad än kansliskrivargraden. Som jämförelse nämner statskontoret, att namnregistret och äktenskapsregistret vid statistiska centralbyrån står under omedelbar ledning av en kontorist respektive ett kanslibiträde.

Statens lönenämnd gör ingen erinran emot de föreslagna kontorsbiträdes-

tjänsterna men anser att en kontoristtjänst är tillfyllest för de arbetsuppgifter som enligt förslaget är avsedda för kansliskrivartjänsten.

Utredningens förslag rörande mönstringsförrättarnas granskande, medlande och skiljedömande uppgifter berördes endast i ett par yttranden.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att det ur flera synpunkter är av värde om en klar åtskillnad göres mellan mönstringsverksamheten å ena samt de med sjömännens anställningsförhållanden sammanhängande frågorna å andra sidan. Mönstringen bör främst ses som en officiell registrering av tjänstgöringsskyldighet ombord samt en kontroll av att ett fartyg är ur säkerhetssynpunkt tillfredsställande bemannat och att för tjänstgöring ombord uppställda föreskrifter beträffande sjömans ålder, hälsotillstånd, värnpliktsförhållanden, kompetens m. m. är iakttagna. Frågor rörande anställningsavtalet åter är av civilrättslig natur och bör behandlas av de avtalsslutande parterna själva med erforderligt stöd av deras organisationer. Erforderliga lagbestämmelser om arbetsavtalet bör regleras i sjömanslag, sjöarbetstidslag och annan social lagstiftning. Med denna utgångspunkt delar styrelsen helt utredningsmannens uppfattning att det i allmänhet icke skall ankomma på mönstringsförrättare att ex officio granska det mellan arbetsgivaren och arbetstagaren träffade avtalet. Mönstringsförrättare bör dock vara skyldig att, om han iakttar en uppenbar felaktighet vid avräkning, påpeka förhållandet för parterna och, därest rättelse ej vidtages, anmäla iakttagelsen till sjöfartsstyrelsen. Från huvudregeln bör vidare göras undantag i det avseendet att i den mån Sverige genom internationellt avtal förbundit sig att tillse att vissa internationellt accepterade sociala minimikrav är tillgodosedda i sjömännens avtalsförhållanden, kontroll häröver kan anförtros mönstringsförrättare.

En helt annan sak är, anför styrelsen vidare, att den ekonomiska uppgörelse, som sker i samband med en sjömans avmönstring, i vart fall då den sker i utländsk hamn, av naturliga skäl ofta får en i praktiken slutlig form. Efterkrav och korrigeringar av löneuträkningar m. m. möter lätt avsevärda praktiska svårigheter. Med hänsyn härtill kan det vara ett serviceintresse för de direkt berörda parterna, befälhavaren och sjömannen, att ha tillgång till en sakkunnig opartisk officiell representant, som i mån av behov kan lämna uppgifter om den rätta innebörden av gällande bestämmelser och om den allmänt godtagna tolkningen av kollektivavtalsbestämmelser. Det bör emellertid klart utsägas att det är fråga om en serviceverksamhet och att mönstringsförrättarens ingripande i andra fall än de förut nämnda är beroende av att endera parten hänskjuter frågan till mönstringsförrättaren. Dennes uttalanden hör då icke betraktas som någon form av skiljedom utan endast som sakkunnig upplysning, vilken parterna har full frihet att godtaga eller icke. Enligt sjöfartsstyrelsens mening är det önskvärt att dessa principer får komma till klarare uttryck såväl i nya mönstringsbestämmelser som vid en framtida översyn av sjömanslagen.

Arbetsmarknadsstyrelsen erinrar om att styrelsen i sitt yttrande över sjömanskommitténs förslag framhållit det principiellt oförenliga med arbetsförmedlingens uppgifter att döma i tvister om tjänsteavtal eller tjänstgöringsbetyg. Sedan det i den nu föreliggande utredningen föreslagits att skiljedömande verksamhet i princip icke skall åvila mönstringsförrättare, har styrelsen intet att erinra mot att viss förlikande verksamhet kommer att ingå i mönstringsförrättarnas göromål. Styrelsen vänder sig emellertid emot utredningens mening att den skiljedömande verksamheten i ett avseende måste kvarstå nämligen i frågor när avmönstring skall äga rum samt om och när ett anställningsförhållande skall betraktas som upphört. Styrelsen ifrågasätter om icke även denna skiljedömande verksamhet kan skiljas från mönstringsförrättarnas åligganden. På de större platserna, där de flesta avmönstringarna äger rum, finns i regel tillgång till juridisk expertis, bl. a. sjömansnämndernas ordförande, som borde kunna åtaga sig nämnda verksamhet.

Sveriges fartygsbefälsförening uttalar sig till förmån för att mönstringsförrättarnas uppgifter av skiljedömande natur avvecklas på det sätt utredningen anvisat. Enligt föreningen har såväl sjömanskommitténs som utredningens undersökningar bekräftat, att det inträtt sådan förändring beträffande förhållandena till sjöss sedan gällande författningar tillkom att den enskilde sjömannen ej längre finner sig böra ha det författningsenliga stöd som mönstringsförrättarnas skiljedömande uppgifter innebär. Undersökningarna har därjämte ådagalagt, att mönstringsförrättarnas befattning med tvister redan nu är av tämligen ringa omfattning och att personalorganisationerna i allt större utsträckning handlägger omstridda frågor rörande anställningsavtalet etc. I sak torde föga skillnad uppstå genom utredningens förslag, enär redan nu den skiljedömande verksamheten övergått till en medlande sådan, då parterna så önskar. Dylika uppgifter skulle även i fortsättningen komma att väl ansluta sig till den allmänt betjänande verksamhet, som de regionala organen skall erbjuda parterna på arbetsmarknaden. En arbetsuppgift av delvis skiljedömande innebörd kommer likväl, som utredningen påpekar, mönstringsförrättarna att ställas inför, nämligen att avgöra om och när ett anställningsförhållande skall betraktas som upphört. Om också parterna då får finna sig i ett avgörande, som går någon av dem emot, kan saken föras vidare till partsorganisationerna. — En liknande ståndpunkt intages av *direktionen för sjömanshuset i Göteborg*, som med hänsyn till den fackliga utvecklingen anser att mönstringsförrättarnas uppgift att bilägga tvister icke längre fyller något större behov. Enligt direktionens mening kan vederbörande fackliga organisationer handha dessa frågor.

Direktionen för sjömanshuset i Stockholm vänder sig mot utredningsmannens tanke att mönstringsförrättarnas medlande verksamhet väsentligt bör inskränkas. Direktionen anser det visserligen icke nödvändigt eller från praktisk synpunkt ens lämpligt att mönstringsförrättare får sig ålagt att ex officio kontrollera löneuträkningar beträffande den avmönstrade be-

sättningen. Däremot saknas enligt direktionens mening anledning att avskaffa sjömanshusombudsmannens hittillsvarande uppgifter att handlägga sådana tvister, som omförmäles i 43 och 67 §§ sjömanslagen, innebärande skyldighet för honom att på begäran av sjöman pröva riktigheten av löneavräkning respektive lagligheten och skäligheten av disciplinnämnds beslut. De givna bestämmelserna avser ytterst att säkerställa en betryggande och snabb ordning för prövning av hithörande ärenden. Hittillsvarande system har enligt direktionens mening fungerat tillfredsställande och det ligger icke något principiellt oriktigt däri, att ansvaret att besluta i ifrågavarande tvister anförtros statlig tjänsteman. — Även *direktionerna för sjömanshusen i Stockholm, Söderhamn och Västervik* uttalar sig för att de medlande uppgifter som för närvarande åvilar mönstringsförrättare icke tages bort.

Direktionen för sjömanshuset i Hälsingborg delar uppfattningen att nuvarande ex officiokontroll av löneavräkning utan vidare kan upphöra, eftersom en dylik prövning från mönstringsförrättarnas sida numera är ogörlig. Däremot ställer sig direktionen frågande till utredningens förslag om att mönstringsförrättare för framtiden, när part begär hans medverkan, endast skall kunna meddela sin åsikt i den sak som är föremål för tvist utan att kunna meddela bindande beslut. I så fall torde det ofta bli svårt att åstadkomma uppgörelse.

Sjöfartsstyrelsen fäster stor vikt vid den allmänt betjäande verksamhet som enligt förslaget skall ankomma på mönstringsförrättare och sjömansnämnder. Det är enligt styrelsens förmenande en väsentlig uppgift särskilt för sjömanskontoren att ge de ungdomar som är intresserade för sjömansyrket råd och upplysningar om yrkets speciella krav och om utbildningsmöjligheterna inom yrket. Likaledes bör nämnderna, utan att deras verksamhet bindes i särskilda former, genom sin allmänna kännedom om sjöfartsförhållanden, kunna göra värdefulla insatser för att skapa en fast, yrkeskunnig och yrkesmedveten sjömanskår, såväl vad gäller befäl som manskap.

Arbetsmarknadsstyrelsen vänder sig mot nuvarande stadgande i sjömanshuskungörelsen att sjömanshusombudsman i sådana fall, där kvarlåtenskap efter avliden sjöman jämlikt 29 § sjömanslagen redovisas för ombudsmannen, ofördröjligen skall besörja, att kvarlåtenskapen kommer dödsbodelägarna tillgodo. Enligt styrelsens mening bör nämnda stadgande utgå ur en kommande instruktion för mönstringsförrättarna. Det bör tillkomma rederierna eller befälhavarna att översända kvarlåtenskapen till de anhöriga eller, då anhöriga icke finns, till den myndighet som i övrigt handlägger ärenden av nämnda slag.

Utredningens förslag om underlättande av kustavlösning har godtagits eller lämnats utan erinran i de yttranden där mönstringsförfarandet över huvud närmare behandlats.

Statens utlänningskommission framhåller som en förutsättning för att av- och påmönstringsförfarandet i samband med kustavlösning slopas för nordbor och här i riket fast bosatta icke-nordbor att befälhavare åläggs

skyldighet att göra anmälan till polismyndigheten i orten, då utländsk sjöman går i land för att tillbringa sin fritid på annan ort än den, där fartyget ligger, och likaså när han sedermera återvänder till fartyget.

Departementschefen

Inskrivningen vid sjömanshus och mönstringen av sjömän har gamla traditioner och utgör ett led i det system av bestämmelser, som av ålder reglerar sjöfolkets tjänsteförhållanden. Sjömanslagstiftningen bygger sålunda på ett mönstringsförfarande i samband med att tjänst ombord till- och frånträdes. Inskrivnings- och mönstringsväsendet tjänar kontrollen över att gällande behörighetsregler iaktas vid bemanningen av fartyg och att i övrigt bemanningen sker med beaktande av sjöfartssäkerhetens krav. Det erbjuder vissa möjligheter, att hindra personer, vilka saknar tillräckligt god hälsa för tjänst till sjöss, eller vilka visat sig misskötsamma under tidigare ombordanställning, från att taga tjänst på fartyg. Om sålunda inskrivningen av sjömän och mönstringsförfarandet icke kan undvaras i det regelsystem, som inte minst ur internationell synpunkt krävs ifråga om tjänsten ombord på våra fartyg, har organisationen och formerna för denna verksamhet sedan åtskilliga år varit under diskussion.

Såsom jag inledningsvis anfört utreddes frågan av 1946 års sjömanskommitté, som år 1957 framlade betänkande med förslag om mönstring och registrering av sjöfolk. I anledning av den kritik, som framkom mot centrala delar av kommitténs förslag, har betänkandet överarbetats av särskild utredningsman med biträde av experter. Det förslag av utredningen, som nu föreligger, innefattar en översyn av dels gällande regler om inskrivnings- och mönstringsverksamheten dels organisationen för denna verksamhet. Den organisatoriska delen av utredningsförslaget är det min avsikt att närmare behandla i ett senare avsnitt. Jag vill emellertid redan här förutskicka, att jag i det väsentliga ansluter mig till utredningens tidigare nämnda förslag om samordning av inskrivnings- och mönstringsverksamheten med sjömansförmedlingen.

De huvudsakliga bestämmelserna om inskrivning och mönstring av sjömän upptages i 1939 års kungörelse angående sjömanshusen i riket samt sjömans på- och avmönstring m. m. Kungörelsen tillkom på sin tid utan riksdagens medverkan. Innehållet i författningen torde även vara av den art, att Kungl. Maj:t enligt 89 § regeringsformen äger att ensam besluta därom. Emellertid innebär ifrågavarande bestämmelser en ganska ingripande reglering av anställningsförhållandena inom sjömansyrket. Med hänsyn bl. a. till den kontroll ur hälsosynpunkt, som sjömannen är underkastad, och de möjligheter, som finns att avstänga sjöman från yrket — en sida av lagstiftningen som blir mera accentuerad om föreliggande förslag genomföres — utgör inskrivnings- och mönstringsreglerna ett icke oväsentligt ingrepp i den enskildes möjligheter att fritt utöva yrke. I betraktande härav synes det mest förenligt med praxis i fråga om riksdagens medverkan i lag-

stiftningen, att riksdagens yttrande inhämtas över huvudgrunderna i den författning rörande inskrivning och mönstring, som bör utfärdas på grundval av utredningens betänkande. I det följande kommer jag därför att i första hand uppehålla mig vid de punkter i förslaget som rör principerna för inskrivnings- och mönstringsväsendet. Föreskrifter av detaljmässig natur kommer att beröras endast i den mån så erfordras för belysning av huvudgrunderna. Det förutsättes att förslagets detaljbestämmelser skall kunna kompletteras och ändras utan att först underställas riksdagen och att riksdagens yttrande skall behöva inhämtas endast då fråga är om ändring som berör huvudgrunderna.

En central fråga i utredningsarbetet har gällt möjligheterna att avstänga olämpligt folk från sjömansyrket.

Frågan om lämplighetsprövning av personer, som söker sig till sjömansyrket eller där vunnit anställning, har av utredningen delvis bedömts i samband med frågan om hälsokontrollen av sjömän. Även vissa remissinstanser har med fog betonat sambandet mellan kravet på fysisk och psykisk hälsa hos den som tar anställning ombord och hans allmänna lämplighet för yrket. I det följande kommer jag att särskilt behandla frågan om hälsokontrollen av sjömän.

Enligt nuvarande bestämmelser förekommer icke någon lämplighetsprövning på andra grunder än hälsogrunder av den, som söker sig till sjömansyrket och önskar inskrivas vid sjömanshus. Sjöman som är inskriven kan emellertid, efter beslut av sjömanshusets direktion, avföras ur registret, om det konstateras att han gjort sig skyldig till rymning från svenskt handelsfartyg. Sjömannens sjöfartsbok anses i så fall ogiltig. Därmed hindras sjömannen från att ånyo påmönstras fartyg. Om sjömannen sedermera ånyo inskrives i registret — vilket kan ske efter viss tid — skall ny sjöfartsbok utfärdas för honom. Det är att märka, att sjömanshuskungörelsen icke ger någon möjlighet att ur registret stryka sjöman, som visat sig grovt misskötsam ombord utan att ha rymt från tjänsten, och sålunda avstänga honom från yrket. Den gallring av odugligt sjöfolk, som kan ske med stöd av sjömanshuskungörelsen kompletteras emellertid f. n. av den verksamhet, som bedrivs av de av organisationerna på sjöfartens arbetsmarknad tillsatta centrala undersöknings- och bestraffningsnämnderna (UB-nämnderna). Genom den rapportering från nämnderna till sjömansförmedlingarna av personer, som funnits böra för kortare eller längre tid avstängas från utövning av sjömansyrket, skapas en viss spärr mot förmedling av sjöfolk, som på olika sätt — icke blott genom rymning — visat sig olämpligt för tjänst ombord på fartyg.

Sjömanskommitténs förslag innebar en allmän lämplighetsprövning av var och en, som sökte sig till sjömansyrket och önskade få sjöfartsbok. Prövningen skulle ske icke blott med hänsyn till hälsotillståndet utan även till övriga personliga förhållanden, såsom föregående kriminalitet eller eljest grövre misskötsamhet.

Utredningen har icke velat godtaga sjömanskommitténs förslag om en

allmän lämplighetsprövning innan inskrivning sker och sjöfartsbok utfärdas. Det framhålles, att det skulle strida mot principen om medborgarnas rätt till fritt yrkesval, att hindra en person från viss yrkesutövning utan att man har erfarenhet av hur han sköter sig i yrket. Utredningen avvisar i detta sammanhang även tanken att den sjöfartsbok, som tilldelas en sjöman första gången, skulle ges provisorisk karaktär och att sjöfartsbok med obegränsad giltighetstid skulle utlämnas först efter viss tids väl vitsordad sjötjänst.

Utredningen föreslår i stället en skärpning av bestämmelserna om avstängning av sjöman, som misskött sig under anställning ombord. Utredningen anser det vara en brist, att sjöman icke på grund av annan förseelse än rymning kan avspärras från ombordanställning, och föreslår, att andra allvarliga förseelser under tjänstgöring ombord likställes med rymning. Enligt utredningens förslag skall avstängningen ske genom särskilt beslut om ogiltigförklaring av sjömannens sjöfartsbok.

I motsats till sjömanskommittén, som förlade beslutanderätten i dylika ärenden centralt till sjöfartsstyrelsen, föreslår utredningen, att ärendena prövas och avgöres av lokalt organ, sjömansnämnd, som skall ersätta nuvarande sjömanshusdirektion.

Den ståndpunkt till frågorna om lämplighetsprövning av sjömän och avspärrning av olämpliga element, som utredningen sålunda intagit, har i stort sett godtagits under remissbehandlingen. Från bl. a. sjöbefälsorganisationerna har dock önskemål framförts om förhandsprövning i syfte att hindra olämpliga personer att vinna anställning inom sjömansyrket. Sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen har uttalat sig för central handläggning av avstängningsärendena.

För egen del vill jag understryka de synpunkter som såväl utredningen som flera remissinstanser framfört om vikten av god rekrytering till sjömansyrket. Utvecklingen framför allt på det tekniska området ställer stora krav på yrkesskicklighet inom sjömanskåren. Bristande duglighet hos den enskilde sjömannen kan medföra fara för säkerheten till sjöss och risker för liv och egendom. Ytterst är det här fråga om att tillgodose sjölagens krav på att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. I detta sammanhang skall även framhållas betydelsen för trivseln bland besättningarna på fartygen, att uppenbart olämpligt folk kan effektivt hindras från att vinna anställning till sjöss. Bestämmelserna i den gällande sjömanshuskungörelsen tillgodoser icke på ett tillfredsställande sätt nu nämnda synpunkter.

När det gäller att komma till rätta med rådande missförhållanden bör beaktas, att en icke ringa del av de personer, som genom grov misskötsamhet i olika avseenden stör disciplinförhållandena ombord och sprider vantrivsel bland kamraterna, enligt erfarenhet företer allvarliga brister i psykisk och fysisk hälsa, samt att redan en grundlig läkarundersökning före anställningen bort medföra deras utgallring. Detta gäller bl. a. sinnessjuka och grava psykopater, liksom allvarligt alkoholskadade. Det är även känt,

att de psykiskt svårt belastade blivit ett allt större problem inom handelsflottan.

Det är därför av särskild betydelse att förbättra hälsokontrollen av sjömän, såväl den som föregår inskrivningen vid sjömanshus som den fortlöpande kontrollen av de ombordanställda. I det följande kommer jag att förorda en betydande effektivisering av denna kontroll.

Vad gäller övriga möjligheter att avstänga icke önskvärda element från sjömansbanan biträder jag utredningens mening, att någon allmän lämplighetsprövning på förhand av den som vill komma ut som sjöman icke bör komma ifråga. Frånsett de av utredningen anförda principiella betänkligheterna mot att på detta sätt begränsa rätten till fritt yrkesval, vilka icke kan lämnas obeaktade, synes en sådan prövning i praktiken ställa sig svår att genomföra utan att rimliga anspråk på objektiv och konsekvent bedömning eftersättes. En gallring efter de principer som sjömanskommittén angav skulle även innebära, att man för tillträde till sjömansyrket ställde långt strängare krav i fråga om vandel än man är beredd att upprätthålla för dem som utövar yrket. Den första prövningen av den som önskar bli sjöman bör därför — utöver allmänna formalia såsom granskning av ålder, värnpliktsförhållanden m. m. — begränsas till hälsoförhållandena. Föreligger i nämnda avseende icke något hinder bör inskrivning ske och sjöfartsbok utfärdas. Prövningen bör i likhet med gällande ordning ske lokalt vid sjömanshus eller motsvarande myndighet.

Möjlighet måste emellertid finnas att från återanställning avspärra sådana personer, som under tidigare tjänst ombord visat sig uppenbart olämpliga för sjömansyrket. I likhet med utredningen anser jag de befogenheter, som f. n. tillkommer sjömanshusdirektion att avstänga misskötsamma sjömän och vilka begränsar sig till rymningsfallen, otillräckliga. Den ansvariga myndigheten bör ha möjlighet att även i andra fall, då sjöman visat grov misskötsamhet under anställning på fartyg, hindra honom från att ånyo påmönstras.

Olika former är tänkbara för sådan avstängning av sjöman. Enligt nuvarande regler utövas hindret i den formen att sjömannen avföres ur inskrivningsregistret och därigenom berövas möjlighet att taga anställning i sådan fart, i första hand utrikes fart, där inskrivning är ett krav. Utredningen har valt en annan väg, nämligen att ogiltigförklara sjömannens sjöfartsbok, vilket skulle innebära samma hinder för anställning som om han avförts ur inskrivningsregistret. Fördelen med det av utredningen valda systemet är att sjömannen trots avstängningen kvarstår i registret och därmed åtnjuter det skydd som registreringen ger ur mantalsskrivningssynpunkt. En nackdel med att knyta avstängningspåföljden till sjöfartsboken är emellertid att påföljden därigenom endast kan riktas mot sådana sjömän, som försetts med svensk sjöfartsbok, dvs. för närvarande endast svenska sjömän. Vidare bör beaktas de administrativa svårigheter, som alltid kommer att vara förbundna med en ogiltigförklaring. En regel om ogiltigförklaring kan icke göras effektiv. Erfarenheten visar, att i de fall där

enligt nuvarande regler sjöfartsboken blivit ogiltig, nämligen i samband med att sjöman i anledning av rymning avförts ur registret, sjöfartsboken endast i undantagsfall kunnat åtkommas för makulering, om den inte redan i samband med registreringsåtgärden funnits tillgänglig. Den enklaste metoden torde vara, att myndighetens beslut om avstängning får formen av ett påmönstringsförbud, som delges sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna. Ingripande på denna väg kan ske mot såväl svenska som utländska sjömän. Såsom regel bör påmönstringsförbud vara tidsbestämt. Det bör icke få ges längre varaktighet än sex år, dvs. så lång tid att sjömannen vid dess utgång kan antas i allmänhet ha blivit avförd ur inskrivningsregistret. I vissa grava fall kan emellertid framstå såsom olämpligt att meddelat påmönstringsförbud efter visst antal år utan vidare upphör att gälla. För sådana fall bör finnas möjlighet att meddela förbudet med giltighet tills vidare och därigenom uppnå att förbudet icke häves utan särskild prövning.

Det bör understrykas, att påmönstringsförbudet icke är att betrakta såsom en disciplinpåföljd. Den disciplinära bestraffningen regleras i sjömanslagen och något behov av ett kompletterande påföljdsförfarande föreligger ej. Påmönstringsförbudet syftar därför icke till annat än att utgöra en socialt betingad spärr mot utövning av sjömansyrket. Med hänsyn härtill hör det icke vara något hinder mot att meddelat förbud tas upp till omprövning när helst den spärrade sjömannen begär det eller om eljest anledning förekommer därtill. Föreligger tillräckliga skäl, bör självfallet förbudet kunna hävas utan hänsyn till eventuellt bestämd giltighetstid.

Till ett förfarande för meddelande av påmönstringsförbud synes böra knytas möjlighet att tilldela sjöman varning. Mot ett varningsinstitut kan visserligen invändas, att de disciplinära åtgärder, som med stöd av sjömanslagen kan företas mot sjömannen, i praktiken torde tjäna till varning för dem, som genom upprepade förseelser löper risk att avstängas från yrket. Å andra sidan kan det onekligen i vissa fall framstå som en brist, att den beslutande myndigheten endast har att välja mellan att avstänga sjömannen eller avstå från varje åtgärd. I sådana fall av misssköttsamhet som visserligen icke finnes böra föranleda påmönstringsförbud men där sjömannen vid upprepande löper uppenbar risk att utsättas för sådant förbud, synes goda skäl, icke minst omsorgen om sjömannens eget bästa, tala för att varning skall kunna tilldelas. Jag förordar sålunda att vid sidan av påmönstringsförbud möjlighet skapas att utdela varning till sjöman, som visat grov misssköttsamhet.

Beträffande handläggningen av avstängningsärendena synes man böra anknyta till den nuvarande ordningen, som innebär att lokala organ med partsrepresentation prövar och avgör frågor om uteslutning av sjöman från ombordanställning. I samband med behandlingen av de organisatoriska frågorna kommer jag att förordas, att nuvarande sjömanshusdirektioner i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag ersättes med särskilda partsnämnder. Jag ansluter mig till utredningens förslag att prövningen av avstängningsärendena förläggas till dessa

parts nämnder. Sådan nämnd, för vilken jag i fortsättningen begagnar utredningens benämning sjömansnämnd, bör utses av sjöfartsstyrelsen. Nämnden bör bestå av opartisk ordförande jämte representanter för såväl redarsidan som organisationerna på arbetstagarsidan. Med hänsyn till avstängningsärendenas art är det önskvärt att ordföranden är lagfaren. Ett oeffektivt krav härpå kan emellertid visa sig svårt att efterkomma och i sådana fall, där bekväm tillgång till juridisk expertis ändock står att få, torde någon allvarlig invändning ej behöva resas mot att såsom ordförande utse en icke-jurist med rik erfarenhet av de spørsmål som nämnden kan få att bedöma.

Det ligger i sakens natur att ärende om påmönstringsförbud icke bör få avgöras med mindre sjömannen beretts tillfälle yttra sig över vad som lägges honom till last. Det bör även finnas möjlighet för honom att bli personligen hörd inför sjömansnämnden. Undantag härifrån bör ske endast om sjömannen icke kan anträffas inom rimlig tid och godtagbar utredning föreligger.

Sjömansnämnds beslut om påmönstringsförbud bör kunna överklagas till sjöfartsstyrelsen. Mot styrelsens beslut torde talan få föras i vanlig ordning hos Kungl. Maj:t. Sådan talan torde böra upptagas av regeringsrätten.

Påmönstringsförbud eller varning bör kunna meddelas även sådan sjöman, t. ex. utlänning, som ej är inskriven vid sjömanshus. I sådant fall torde ärendet härom få prövas av sjömansnämnden i Stockholms sjömanshusdistrikt.

Den ordning för behandling av avstängningsärenden som jag nu förordat torde i praktiken innebära att UB-nämnderna såsom beslutande organ i dylika ärenden kommer att ersättas av de blivande sjömansnämnderna. Det är emellertid att förvänta att UB-nämnderna icke därmed avskaffas. Såsom utredande organ kommer de utan tvivel att vara av värde för sjömansnämndernas verksamhet. I allmänhet torde det bli UB-nämnd som tar initiativet till att sjöman anmäles till sjömansnämnd för spärrning genom påmönstringsförbud. I sådana fall, där UB-nämnd icke tidigare varit inkopplad, torde sjömansnämnden såsom regel ha anledning att, innan ärendet avgöres, inhämta UB-nämndens yttrande.

Beträffande hälsokontrollen av sjömän må erinras om att gällande bestämmelser om läkarundersökning huvudsakligen anknyter dels till inskrivningen vid sjömanshus dels till påmönstringen.

För inskrivning vid sjömanshus erfordras sålunda att vederbörande undergått läkarundersökning, som visar att han ej är behäftad med sjukdom, lyte eller skada, som gör honom oduglig att sköta den tjänst han avser att tillträda. Samma villkor gäller för den, som i Sverige önskar påmönstra fartyg i utrikes fart, om fartyget skall avgå från svensk hamn. För sistnämnda fall föreskrives att sjömannen ej får ha könssjukdom i smittsam stadium eller annan sjukdom, som medför fara för ombord anställda personer. Vid anställning av personer under 18 år gäller vissa skärpta bestämmelser.

Enligt 32 § sjölagen gäller, att sjöman icke får nyttjas såsom utkiksman eller rorsman om han ej enligt läkares intyg äger normalt färgsinne samt tillräcklig syn- och hörselförmåga. Sådant intyg får ej vara äldre än fyra år.

Frånsett sistnämnda bestämmelse, vilken syftar till en läkarundersökning vart fjärde år av den vaktindelade personalens syn- och hörselförmåga, saknas bestämmelser om kontinuerlig läkartillsyn av sjömännen. För det stora antal sjömän som regelbundet mönstras utomlands, förekommer över huvud taget inte någon allsidig läkartillsyn. Samma är förhållandet med dem, som här i landet sysselsättes i den inrikes farten.

En förbättring av hälsotjänsten inom vår sjöfart framstår såsom en angelägen reform. Jag har redan berört den betydelse en effektivisering av läkarkontrollen bör kunna få, när det gäller att utgallra olämpliga element från våra fartyg. Ur vidare synpunkter är en förbättrad läkarkontroll ett viktigt led i den sociala omvårdnaden om personalen i vår handelsflotta.

I detta sammanhang må erinras om den konvention (nr 73) angående läkarundersökning av sjömän, som på sin tid antogs av den internationella arbetsorganisationen (ILO) vid en konferens år 1946 (sjätte sjöfartskonferensen). Konventionen anmälde i propositionen nr 321 till 1947 års riksdag. Den syftar till en kvalificerad läkarundersökning vartannat år av samtliga sjömän på fartyg av minst 200 tons bruttodräktighet, oavsett om fartyget går i inrikes eller utrikes fart. Ehuru det alltsedan konventionens tillkomst ansetts angeläget att från svensk sida ratificera konventionen, har därmed fått anstå i avbidan på att förutsättningar skapas för en anslutning till överenskommelsen. Jag vill i sammanhanget även hänvisa till de överläggningar, som i anledning av Nordiska rådets rekommendation nr 13/1954 förts om en gemensam hälsotjänst för nordiskt sjöfolk och vilka jag hade anledning anmäla i samband med anslagsäskandet till 1958 års riksdag om medel till läkarundersökning av sjöfolk. Arbetet på en nordisk överenskommelse i denna sak har sedermera fortsatt med utgångspunkt från rådets rekommendation nr 32/1958, vilken ersatt den tidigare rekommendationen. Det är min förhoppning, att nämnda överläggningar inom ej avlägsen framtid skall kunna föras till resultat.

En förutsättning för en nordisk överenskommelse torde emellertid vara att den svenska hälsotillsynen bringas att motsvara kraven i nämnda ILO-konvention, vilken ratificerats bl. a. av Finland och Norge.

De nya bestämmelserna bör sålunda taga sikte på en regelbunden hälsokontroll av sjömännen med grundlig läkarundersökning vartannat år. Intyg över sådan genomgripande undersökning, som här avses, bör i allmänhet få återopas vid inskrivning och mönstring som sker intill två år efter utfärdandet. I utrikes fart kan möjligen, bl. a. med hänsyn till det nordiska samarbetet, vissa modifikationer få göras beträffande giltighetstiden. I enlighet med konventionens gränsdragning bör kravet på en sådan kvalificerad läkartillsyn icke behöva omfatta anställda på fartyg under 200 brutton.

För övrigt sjöfolk, som mönstras, torde någon skärpning av vad som nu

gäller icke vara erforderlig. Nuvarande mera summariska läkarundersökning torde alltså även framdeles få godtagas vid mönstring på fartyg under 200-tonsgränsen. Självfallet är det emellertid önskvärt att sjömän i annan fart än sådan, där de kvalificerade intygen är obligatoriska, inlemmas i ordningen med regelbundna grundliga undersökningar. En stimulerande faktor i denna riktning bör de kvalificerade läkarintygens längre giltighetstid vara, eftersom sjöfolket därigenom befrias från besväret med ofta upprepade läkarbesök i samband med skiften av anställning.

Jag har i det tidigare anförda understrukit behovet av att genom en grundligare läkartillsyn kunna ur sjömanskåren utskilja dem, som till följd av fysisk eller psykisk ohälsa utgör en fara för liv och egendom ombord eller allmänt medför allvarliga störningar i arbetslivet på fartyget. En avspärrning av hälsoskäl från vidare ombordanställning förutsätter, såsom utredningen framhållit, skyldighet för läkare att göra anmälan när han vid läkarundersökning av sjömän finner sådant hinder mot anställning föreligga. Anmälan bör ske till en central registrerande myndighet. Såsom jag i det följande kommer att förorda bör åt sjöfartsstyrelsen uppdragas att i viss omfattning föra centralt register över sjömän. Till denna registrerande verksamhet bör även föras uppgiften att registrera ifrågavarande läkaranmälningar.

En anmälningsskyldighet av ifrågavarande art är såsom framhållits under remissbehandlingen, icke praktiskt möjlig att genomföra utan att kretsen av anmälningsskyldiga läkare begränsas. Det måste även krävas att intyg som fordras för inskrivning vid sjömanshus eller mönstring skall vara utfärdat av läkare inom denna krets. För en sådan begränsning talar även andra skäl än det nyss anförda. Uppgiften att från hälsosynpunkter bedöma personers fysiska och psykiska förutsättningar att klara tjänsten ombord på ett fartyg ställer krav på grundlig insikt om arbetslivet till sjöss. Sådan kunskap förvärfvas blott av läkare som mera regelbundet ägnar sig åt läkarundersökning av sjömän. Uppgiften att på detta sätt vara speciell läkare för sjömän — jag använder i fortsättningen benämningen sjömansläkare — bör först och främst tilläggas de nuvarande s. k. förtroendeläkarna, vilka efter uppdrag från redarhåll särskilt åtagit sig uppgiften att läkarundersöka sjömän i samband med inskrivning och mönstring. I stor utsträckning torde även tjänsteläkare kunna anlitas. Beträffande sjömansläkarverksamheten utomlands torde bedömningen vara delvis beroende av de pågående överläggningarna om gemensam nordisk hälsotjänst.

Om hälsokontrollen såsom nu förordats anförtros särskilda sjömansläkare med skyldighet att till centralt register rapportera sjömän, som på grund av ohälsa är olämpliga för ombordanställning, synes tvivelaktigt om något står att vinna med att överlåta åt ett administrativt organ att avgöra frågan om sjömannen skall avstängas från yrkesutövning eller ej. Med hänsyn till bl. a. den stora erfarenhet, som sjömansläkarna kommer att representera, kan förväntas, att det faktiska avgörandet i själva verket alltid kommer att ligga hos den undersökande läkaren. Det torde därför vara en lämp-

ligare ordning att ansvaret i avstängningsfrågor även formellt åvilar läkaren. Finner denne att sjöman på grund av sjuklighet bör avstängas skall anmälan därom till registret utan ytterligare prövning medföra, att sjömannen ej anvisas arbete ombord på fartyg eller påmönstras fartyg. Det bör ankomma på sjöfartsstyrelsen att underrätta sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna om det föreliggande hindret.

Finner sjömansläkare sig böra göra anmälan till centralregistret om att sjöman till följd av ohälsa är olämplig för anställning ombord, skall sjömannen självfallet utan dröjsmål underrättas därom. Möjlighet bör även finnas för honom att få läkarens bedömning överprövad. Anser sjömannen att läkarens anmälan saknar fog, bör han äga påkalla medicinalstyrelsens prövning av den bedömning som ligger bakom anmälan.

Innan sjöman, som till följd av läkaranmälan varit förhindrad söka anställning ombord på fartyg, ånyo påmönstras fartyg, bör krävas, att han företer av sjömansläkare utfärdat intyg, varav uttryckligen framgår att sjömannen är återställd från den ohälsa som tidigare rapporterats.

I detta sammanhang bör även något beröras formerna för registreringen av läkaranmälningar om hälsohinder. Med hänsyn till att bedömningen av sjömannens lämplighet för tjänst till sjöss enligt vad nyss sagts helt lagts på den undersökande läkaren respektive medicinalstyrelsen, saknas skäl för att i det centrala registret införa närmare uppgifter om sjömannens hälsoförhållanden. Anmälan om hälsohinder och motsvarande registeranteckning kan därför göras mycket kortfattad och behöver endast innehålla att sjömannen på grund av ohälsa är olämplig för tjänst ombord på fartyg. I vissa fall är tänkbart att anteckning får göras, att det anmälda hindret endast gäller tjänstgöring i viss fart eller i viss befattning. En sådan knapphändig registrering reser icke några sekretessproblem och medför icke krav på speciellt skolad personal vid registret.

Den närmare utformningen av den centrala registreringen av anmälda hälsohinder torde delvis få bero av hur ett blivande nordiskt samarbete rörande hälsotjänsten organisatoriskt gestaltas. Redan från början bör vid sidan om centralregistret finnas att tillgå journalutdrag beträffande varje anmält fall av hälsohinder. En dylik komplettering av de knapphändiga registeruppgifterna torde vara nödvändig bl. a. för att vid behov möjliggöra granskning t. ex. i samband med förnyad läkarundersökning ävensom för att i förekommande fall medge betryggande kontroll till förebyggande av misstag och förväxlingar vid registerföringen och registrets utnyttjande. Av sekretessskäl bör journalmaterialet vara tillgängligt endast för läkare.

Beträffande registreringen av sjömän har utredningen föreslagit, att nuvarande inskrivning av sjömän vid sjömanshus jämte registrering där av mönstringsåtgärder m. m. i princip bibehålles samt att därutöver viss central registrering sker hos sjöfartsstyrelsen. Under remissbehandlingen har från ett par håll — bl. a. av statens organisationsnämnd — ifrågasatts huruvida icke centraliseringen av registerföringen bör drivas längre än utredningen föreslagit.

Det kan till en början vara anledning påpeka, att frågan om lokal eller central registrering endast är en fråga om vad som är mest rationellt. Ett avgörande i ena eller andra riktningen behöver icke till någon del påverka mantalsskrivningens förhållande till sjömansinskrivningen eller beröra principerna för den övriga verksamhet som nu bedrivs inom sjömanshusens ram. För egen del anser jag det icke på det föreliggande materialet möjligt att taga någon bestämd ståndpunkt till vilket alternativ som på längre sikt är att föredraga. Lämpligt synes vara att någon tids erfarenhet inhämtas av den ordning, som utredningen föreslagit, och som innebär att ett centralt register närmast av referenskaraktär upplägges inom sjöfartsstyrelsen. En alltför genomgripande omläggning redan nu av sjömansregistreringen torde även, med hänsyn till den organisatoriska förändring, som jag i det följande kommer att föreslå, böra undvikas. Efter någon tid torde emellertid böra undersökas om icke det ur rationaliseringssynpunkt vore fördelaktigt att efter hand ersätta den lokala registreringen med ett enda register.

I enlighet med utredningens förslag, vilket ej mött gensaga under remissbehandling, förordar jag att kravet på inskrivning vid sjömanshus och innehav av sjöfartsbok i princip skall gälla samtliga svenska sjömän i handelsflottan.

Utredningen har särskilt behandlat frågan om registrering av utlän d s k a s j ö m ä n. Sådan registrering förekommer icke f. n. Enligt utredningens förslag skulle viss möjlighet öppnas för registrering av utlänningar, som är kyrkoskrivna i Sverige. Sjöfartsstyrelsen har i sitt remissyttrande ifrågasatt en vidare rätt för utlänning att bli inskriven vid svenskt sjömanshus. Statistiska centralbyrån och utlänningskommissionen har å andra sidan påpekat vissa komplikationer som är förbundna med den av utredningen föreslagna ordningen. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter ytterligare övervägande av de spörsmål, som berörts av nämnda myndigheter, taga ställning till frågan om utlänningsgarnas behandling i registreringshänseende.

Den centrala sjömansregistrering, som tidigare förordats, föranleder viss förstärkning av sjöfartsstyrelsens personal. Utredningen har beräknat att det för registrets handhavande inom sjöfartsstyrelsen behöver anställas tre personer, nämligen en kansliskrivare och två kontorsbiträden i reglerad befordringsgång. Den årliga personalkostnaden härför uppskattar utredningen till 40 000 kronor. Av de remissinstanser som yttrat sig häröver har statskontoret och statens lönenämnd ingen erinran mot antalet tjänster, men anser att den närmaste ledningen av registret bör kunna anförtros åt en befattningshavare i lägre biträdesgrad än kansliskrivaregraden. Sjöfartsstyrelsen däremot anser det nödvändigt att anställa ytterligare en befattningshavare för ledande och samordnande uppgifter och föreslår härför en kanslistbefattning i lönegrad A 19.

För egen del finner jag att ett centralregister av den omfattning, som jag nyss föreslagit, bör kunna skötas av en personalstyrka om tre befattningshavare, och förordar i anslutning till statskontoret och lönenämnden att sjö-

fartsstyrelsen vid omläggning tillföres en kontoristtjänst och två tjänster som kontorsbiträde i reglerad befordringsgång. Frågan om medelsanvisning härför torde få underställas 1961 års riksdag.

Uppläggningsen av det nya centralregistret kommer helt naturligt att föranleda vissa engångskostnader. Sålunda måste bl. a. kortregister anskaffas och nya blanketter och formulär utarbetas och tryckas. Lämpligen bör sjöfartsstyrelsen för omlägningsarbetet få anlita särskild sakkunskap, exempelvis genom att någon av de nuvarande sjömanshusombudsmännen förordnas att biträda med ifrågavarande arbetsuppgifter. Medelsbehovet härför — liksom för engångskostnaderna av expensnatur — torde, därest riksdagen icke har något att invända häremot, få tillgodoses genom att sjöfartsstyrelsen får tillstånd att med erforderliga belopp överskrida vederbörliga anslagsposter i styrelsens stat för budgetåret 1960/61.

Utredningen föreslår icke någon ändring i gällande principer för på- och avmönstring av sjömän. För att underlätta s.k. kustavlösning av sjömän föreslår utredningen emellertid på en punkt att nuvarande bestämmelser uppmjukas. Förslaget syftar till att underlätta på- och avmönstring av sjöman, som för ett kortare uppehåll i land tillfälligt lämnar sitt fartyg, exempelvis för att njuta semester eller vederlagstid.

I första hand är det avräkningsförfarandet — d. v. s. den ekonomiska uppgörelsen i samband med avmönstring — som bereder besvärlighet vid avlösning av en sjöman för kortare tid. En sådan uppgörelse har icke någon uppgift att fylla när avsikten ej är att sjömannen skall lämna sin tjänst för gott. Det torde därför icke vara något att erinra emot att efterge kravet på avräkning av sjömannens förmåner i sådana fall.

I fråga om påmönstringen föreligger icke samma problem, ehuru skyldigheten att förete nytt läkarintyg kan verka onödigt besvärande. Genomföres den ordning med grundlig läkartillsyn vartannat år, som jag förut förordnat, kommer emellertid detta besvär att bortfalla.

Beträffande mönstringsförrättarnas uppgifter i övrigt torde några mera väsentliga ändringar icke böra göras i vad som nu tillämpas. De tjänster som sjömanshusen f. n. erbjuder sjömännen bör i stort sett även i fortsättningen stå till buds. Till de av utredningen diskuterade frågorna om mönstringsförrättarnas medlande och skiljedömande verksamhet torde ställning få tas i samband med att sjömanslagens regler härom i ett större sammanhang överses.

Vad jag nu förordnat föranleder betydande ändringar i och tillägg till gällande bestämmelser rörande inskrivnings- och mönstringsverksamheten. Det har därför synts lämpligt att låta upptaga de föreslagna reglerna i en helt ny författning i ämnet. I enlighet härmed har inom handelsdepartementet utarbetats förslag till förordning om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordning). Förslaget innefattar även viss detaljmässig översyn av gällande bestämmelser.

Den tilltänkta förordningen är avsedd att ersätta de centrala delarna i nu-

varande sjömanshuskungörelse. Det förutsättes, att den nya författningen i samband med utfärdandet kan få kompletteras med erforderliga författningsföreskrifter rörande bl. a. vissa delar i sjömanshuskungörelsen, som icke nu ansetts böra upptagas i förordningsförslaget.

V. Förslag rörande bemanningskontrollen

Utredningen

Utredningen behandlar i anslutning till sitt förslag rörande mönstringsverksamheten möjligheterna att effektivisera kontrollen över att fartyg är på betryggande sätt bemannat.

De grundläggande bestämmelserna i fråga om bemanningen å fartyg återfinnes i 5 a § sjölagen. Enligt detta lagrum skall fartyg vara bemannat på ett betryggande sätt. Härutöver ges en minimiregel som i stort sett innebär att fartyg vid resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars oavbruten gång eller eljest är sådan, att skeppstjänsten måste indelas på skift, måste ha tillräcklig besättning för att tvåvaktsystem skall kunna tillämpas.

Förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordningen) uppställer särskilda krav för behörighet att utöva befäl på handelsfartyg. Det kan nämnas, att någon undantagsbestämmelse icke lämnas för bristsituationer men att frihet från ansvar stadgas för befälhavare, som i brist på behörig anställer obehörig. Enligt praxis tillämpas bestämmelserna så att mönstringsförrättaren, därest formellt kompetent sjöman icke finnes att tillgå, vilket befälhavaren bör styrka med intyg från arbetsförmedling eller på annat sätt, medgiver påmönstring av sjöman som har sådan praktisk erfarenhet, att han ändock kan anses duglig för tjänsten.

Enligt lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall den i lagen stadgade tillsynen utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet, samt, under förstnämnda myndighets överinseende och ledning, av förste fartygsinspektörer och fartygsinspektörer eller av andra, som förordnas av fartygsinspektionens chefsmyndighet. Utom riket utövas tillsynen av konsulerna i den utsträckning, som särskilt stadgas. I fråga om bemanningen utövas tillsyn jämväl av ombudsmännen vid sjömanshusen. Förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg innehåller bestämmelser om att det åligger ombudsman vid sjömanshus, utöver vad härutinnan må vara särskilt stadgat, att vid utfärdande av sjömansrulla för svenskt fartyg samt eljest skyndsamt med ledning av de mönstringsanteckningar eller den manskapsförteckning, som enligt gällande författning om sjöfolks påmönstring må hava rörande svenskt fartyg in-

kommit till sjömanshuset, söka utröna, huruvida fartyget är behörigen bemannat, ävensom att, därest missförhållande härutinnan anses uppenbarligen föreligga, därom ofördröjligen underrätta förste fartygsinspektören inom fartygsinspektionsdistriktet.

Med stöd av 24 § lagen om tillsyn å fartyg äger fartygsinspektör att, om han finner fartyg vara så illa bemannat, att resa därmed skäligen kan antagas föranleda livsfara för dem som är ombord, i erforderlig utsträckning förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Har sådant förbud meddelats åligger det fartygsinspektören att ofördröjligen underställa beslutet sjöfartsstyrelsens prövning. Styrelsen har även möjlighet att, utan föregående beslut av fartygsinspektör, meddela nyttjandeförbud i fall som nyss sagts.

Enligt 35 § 1 mom. sjömanshuskungörelsen skall i fråga om påmönstring av sjömän å svenskt fartyg bl. a. iakttagas, att stadgade villkor för vinnande av anställning å fartyg uppfyllts samt att å fartyget finnes behörigt befäl samt, i förekommande fall, behörig radiotelegrafist och behörig radiovakt, allt enligt vad därom särskilt stadgas. När besättning å svenskt fartyg skall påmönstras skall enligt 36 § 1 mom. bl. a. uppgivas huru stor besättning av skilda slag fartyget minst skall ha under förestående resa eller resor. Besättning å svenskt fartyg skall enligt 41 § uppehållas vid det antal, som, enligt vad sålunda sagts, är angivet i sjömansrullan; dock må befattning såsom radiotelegrafist eller radiovakt, i den mån ej annorlunda särskilt stadgas, förenas med annan befattning ombord, även om därigenom besättningen skulle komma att understiga det i sjömansrullan angivna antalet.

Utredningen redovisar i detta sammanhang visst material till belysning av den s. k. bristmönstringen och dess olägenheter.

I en utredning rörande frågan om olägenheterna av bristmönstringen, som av sjöfartsstyrelsen med skrivelse den 18 februari 1958 överlämnats till chefen för handelsdepartementet, göres en jämförelse mellan det antal befäl av skilda kategorier, som enligt gällande befälsförordning erfordrats å undersökta fartyg, samt den faktiska befälsbemanningen vid undersöknings-tillfället. Resultatet av jämförelsen har angivits på följande sätt. Av 2 610 befattningar, för vilka krävts sjökaptens- eller styrmansbehörighet, ha endast 1 791 eller 68,6 % upprätthållits av behörigt fartygsbefäl och av 1 687 befattningar, för vilka krävts behörighet som sjöingenjör eller maskintekniker, ha endast 856 eller 50,7 % innehafts av behörigt maskinbefäl. Också på maskinbefäl, för vilka krävts lägre behörighet, har visat sig föreligga viss brist. Även med hänsynstagande till olika möjliga modifikationer i beräkningsgrunderna har den i utredningen redovisade faktiska befälsbemanningen befunnits giva vid handen, att inom den svenska handelsflottan råder stor brist på befäl med utbildning motsvarande behoven för skilda befattningar. Det har understrukits, att de redovisade bristsiffrorna avse genomsnittet för större delen av hela handelsflottan.

Enligt en statistisk sammanställning över *sjöolyckor*, som för åren 1953—1957 utarbetats på brittiskt sjöförsäkringshåll och refererats i Nautisk tidskrift nr 4 år 1959, kommer Sverige på sista plats bland tio sjöfartsnationer, då det gäller sjösäkerheten. Sveriges förlustprocent utgjorde 0,84, medan motsvarande tal exempelvis för Norge stannade vid 0,14.

Utredningen framhåller, att frekvensen av fartygsolyckor är stor inom den svenska handelsflottan, även sett i jämförelse med förhållandena på andra håll. Fartygsolyckorna torde, anför utredningen, ofta ha sin grund i brister i fråga om bemanningen, kvalitativt eller kvantitativt. Tillgången på dugligt sjöfolk svarar icke mot behovet. Att bemanningen ofta lämnar en del övrigt att önska, beror enligt utredningen även på att gällande bestämmelser i fråga om bemanningen och kontrollen däröver ej är effektiva. Härmed sammanhängande spörsmål torde komma att beröras av vissa nu pågående utredningar. Man torde emellertid icke kunna räkna med att vid dessa även kommer att upptagas frågan om huru tillsynen över bemanningsförhållandena bör organiseras. Det kan visserligen göras gällande, att sådana organisatoriska åtgärder ej kan ersätta en skärpning av bemanningsreglerna och icke kan komma fullt till sin rätt därförutan. Även om så är fallet, kan det enligt utredningens mening likväl finnas tillräcklig grund för att organisera en effektivare bemanningskontroll utan avbidan på ändrade bemanningsregler, om man kan hoppas att därigenom till någon del kunna minska omfattningen av fartygsolyckorna.

Utredningen tillstyrker ett av sjömanskommittén framlagt förslag till bestämmelser av innebörd att mönstringsförrättare, därest han finner att sjösäkerheten är äventyrad på grund av bristande bemanning, har att underätta sjöfartsstyrelsen härom och att han vid svår underbemanning skall interimistiskt taga rulla eller manskapsförteckning i förvar i avvaktan på sjöfartsstyrelsens beslut. Härom anförde sjömanskommittén bl. a. följande.

Att offentlig kontroll bör utövas över att fartygssäkerheten icke sätts i fara genom bristande bemanning torde vara uppenbart. Såsom instrument för denna kontroll torde lämpligen fartygets rulla eller manskapsförteckning med tillhörande befälhavarrapporter böra användas, då denna handling skall upptaga den ombord tjänstgörande besättningen. För att rullan eller manskapsförteckningen skall kunna fungera såsom ett effektivt instrument för bemanningskontrollen bör den upptaga samtliga de data som erfordras härför, såsom om fartygets bruttodräktighet, maskinstyrka och förestående resa eller resor samt envar som utövar tjänst ombord med uppgift tillika om vilken tjänst han utövar och hans behörighet härför. Särskilt viktigt är att rullan endast upptager dem som, då fartyget avgår, verkligen utövar tjänst ombord och icke därjämte sådana som entledigats eller tillfälligt, på grund av tjänstledighet, upphört att utöva tjänsten. Kontroll av bemanningen bör ske varje gång rullan eller manskapsförteckningen uppvisas för offentlig myndighet — vid på-, av- och ommönstring, etc. — och därjämte då förhållandena därtill föranleder. Utöware av kontrollen blir fördenskull i första hand mönstringsförrättare. Kontroll av att bemanningsföreskrifterna icke eftersätts torde vidare böra ske då rulla eller manskapsförteckning inkommer till den myndighet där dessa handlingar skall förvaras. — Att en sådan efterkontroll av att befälhavarna och mönstringsförrättarna iakttagit bemanningsföreskrifterna bör ske är f. ö. ett av skälen till att rulla och manskapsförteckning bör arkiveras hos mönstringsförrättarnas chefsmyndighet samt att dessa handlingar jämte upprättade mönstrings- och befälhavarrapporter bör förvaras hos myndigheten på ett sådant sätt att kontrollmöjlighet förefinns.

Möjligheten att vid bristande bemanning innehålla sjömansrullan har

dryftats i skilda sammanhang. Kommerskollegium har sålunda bl. a. i skrivelse den 4 juni 1924 till Svenska maskinbefälsförbundet förklarat att ombudsmannen visserligen, då det gäller utfärdande av ny rulla kan genom vägran att göra detta motverka att fartyg avgår utan tillräckligt, behörigt maskinbefäl, men att de gällande bestämmelserna icke inrymmer befogenhet för honom att, då fråga är om komplettering av maskinbefäl, innehålla en i laga ordning utfärdad rulla. Kommittén anser att denna fråga bör lösas så, att mönstringsförrättaren, därest han finner att fartygssäkerheten är äventyrad på grund av bristande bemanning, bör underrätta den för mönstringsverksamheten ansvariga myndigheten, sjöfartsstyrelsen, härom.

Enligt utredningens mening bör den samordning av mönstrings- och förmedlingsverksamheten som i det följande kommer att föreslås kunna öka förutsättningarna för de lokala organen att på olika sätt medverka till förbättrade bemanningsförhållanden. Varken de nuvarande sjömanshusen eller de föreslagna nya organen kan emellertid enligt utredningens mening vid sidan av övriga uppgifter ägna tillräcklig uppmärksamhet åt bemanningskontroll.

I sista hand måste tillsynen över bemanningsförhållandena, anför utredningen, bli beroende av sjöfartsstyrelsens möjligheter att utöva sådan verksamhet. Utredningen föreslår viss utvidgning av styrelsens organisation för fartygskontrollen. Förslaget innebär att fyra särskilda bemanningsinspektörer tillsättes för ifrågavarande verksamhet. Utredningen utvecklar sitt förslag på följande sätt.

För fartygskontrollen i allmänhet har styrelsen till sitt förfogande sju fartygsinspektioner (i Skellefteå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg och Karlstad). Dessa torde med nuvarande sammansättning ej ha förutsättningar att ansvara för bemanningskontrollen. Enligt utredningens mening böra bemanningsinspektörer anställas under sjöfartsstyrelsens med lämplig utbildning. Vid sidan av själva bemanningskontrollen torde dessa böra ta befattning med frågor, som beröra mönstringsverksamheten eller som eljest ha samband med arbetet hos de i det följande föreslagna sjömanskontoren, i den mån det faller under sjöfartsstyrelsen. De torde även böra få deltaga i sammanträden med de sjömansnämnder, som likaledes föreslås i det följande. Förutom genom sina kontakter med sjömanskontoren och sjömansnämnderna torde bemanningsinspektörerna böra utöva sin verksamhet genom granskning av rullor och manskapsförteckningar — vilka böra tillhandahållas bemanningsinspektörerna — samt genom »flygande» stickprovskontroll. Det kan te sig naturligt, att bemanningsinspektörerna jämsides med sina här avsedda uppgifter även ägna en viss uppmärksamhet åt sjöfolkets förhållanden ombord på fartygen, vilket sjöfartsstyrelsen nu torde sakna organisatoriska förutsättningar för.

Enligt utredningens mening skulle det visserligen vara motiverat att inrätta lika många befattningar såsom bemanningsinspektörer som det finns fartygsinspektioner. Emellertid vill utredningen inskränka sig till att föreslå att tills vidare inrättas fyra sådana befattningar. Dessa torde förslagsvis böra stationeras i Göteborg, Malmö, Stockholm och Sundsvall. Även om de kontorsmässigt och i andra avseenden komma att ha en del gemensamt med fartygsinspektionerna i dessa städer, kunna likväl övervägande skäl tala för att befattningarna tills vidare icke inordnas i fartygsinspektionerna utan sortera direkt under sjöfartsstyrelsen. Någon särskild biträdespersonal torde ej behöva anställas för ifrågavarande inspektörers räkning.

Bemanningsinspektörerna torde böra placeras i lönegrad A 23, varvid lönekostnaderna komma att uppgå till omkring 110 000 kronor för budgetår. Härjämte bör räknas med årliga resekostnader å omkring 40 000 kronor.

Utredningens förslag om tillsättande av bemanningsinspektörer har icke biträttts av experten Parkfelt, som anser att man före ett ställningstagande i denna fråga bör avvakta resultatet av nu pågående bemanningsutredning.

Remissyttrandena

Av de hörda myndigheterna tillstyrker *sjöfartsstyrelsen* och *länsstyrelsen i Gävleborgs län* uttryckligen utredningens förslag rörande bemanningskontrollen. *Arbetsmarknadsstyrelsen*, *statskontoret*, *statens organisationsnämnd* samt *länsstyrelserna i Malmöhus, Hallands och Norrbottens län* anser att den pågående utredningen rörande handelsflottans bemanning bör avvaktas innan ståndpunkt till förslaget tages. *Socialstyrelsen* är tveksam om förslagets ändamålsenlighet. Övriga myndigheter lämnar förslaget utan anmärkning. Från redarhåll avstyrkes förslaget medan meningarna bland de ombordanställdas organisationer är delade.

Sjöfartsstyrelsen framhåller betydelsen för nedbringande av antalet sjöolyckor av att fartygen är väl bemannade och hälsar med tillfredsställelse utredningens positiva inställning till frågan om en förbättrad bemanningskontroll. Styrelsen anför, att en sådan kontroll, rätt bedriven, icke bör ses som en belastning för rederierna utan som en serviceverksamhet och ett led i de för alla sjöfartsintresserade gemensamma strävandena att minska antalet sjöolyckor. Enligt *sjöfartsstyrelsens* mening bör den främsta uppgiften för de föreslagna bemanningsinspektörerna vara att följa mönstringsförrättarnas verksamhet på bemanningskontrollens område och biträda dem med råd och anvisningar samt att till *sjöfartsstyrelsen* framföra förslag och synpunkter beträffande behovet av föreskrifter, råd och anvisningar eller andra åtgärder för en förbättrad bemanningskontroll. Inspektörerna bör även kunna stickprovsvis utöva kontroll ombord å fartyg av bemanningen och ägna sig åt sjöfolkets förhållande ombord. Det bör få ankomma på *sjöfartsstyrelsen* att meddela närmare föreskrifter om bemanningsinspektörernas verksamhet och stationering. En lämplig anordning synes vara om en av inspektörerna finge tjänstgöra hos styrelsen under det att de övriga stationeras vid olika sjömanskontor, ett å väst-, ett å syd- och ett å ostkusten. *Sjöfartsstyrelsen* anför till utveckling av sina synpunkter bl. a. följande.

Bemanningskontroll utövas för närvarande dels av fartygsinspektionen och dels av mönstringsförrättarna. *Sjöfartsstyrelsen* kan vitsorda att fartygsinspektionen med nuvarande organisation, arbetsuppgifter och personaluppsättning icke kan påläggas utökade arbetsuppgifter beträffande bemanningskontrollen. En förutsättning härför måste vara att fartygsinspektionen får ökade resurser. I detta sammanhang må nämnas att fartygsinspektionens organisation och verksamhet för närvarande är föremål för utredning av särskilt tillkallade sakkunniga.

Mönstringsförrättarnas befattning med bemanningskontrollen är ett na-

turligt led i själva mönstringsverksamheten. Vid varje tillfälle då sjöman på- eller avmönstras eller ett fartygs sjömansrulla eller manskapsförteckning med befälhavarrapporter eljest kommer inför en mönstringsförrättares ögon, bör denne kontrollera att fartyget enligt handlingarna är betryggande bemannat. Bemanningskontroll bör sålunda åvila envar mönstringsförrättare. Emellertid kan det, i synnerhet så länge den nuvarande svåra bristen på behörigt befäl består och så länge någon bemanningslag icke finnes, många gånger vara en svår bedömning att avgöra huruvida ett fartyg skall anses vara betryggande bemannat eller om mönstringsförrättaren skall påfordra en komplettering av besättningen. Även om mönstringsförrättarna i allmänhet torde kunna antagas hava stor erfarenhet på detta område, måste emellertid samtidigt konstateras att frågorna hittills i alltför stor utsträckning överlämnats till vederbörande mönstringsförrättares eget initiativ och subjektiva bedömande. En effektiviserad ledning av denna verksamhet torde vara till stor nytta i strävandena att öka sjöfartssäkerheten.

En *reservant* inom sjöfartsstyrelsen vänder sig mot förslaget och framhåller bl. a. att de tilltänkta befogenheterna för mönstringsförrättare att hindra fartyg från att avgå medför oklarhet om kompetensfördelningen mellan dessa befattningshavare och fartygsinspektörerna. Förslaget innebär ett stort avsteg från nuvarande principer för statens tillsyn å fartyg. Reservanten föreslår i stället, att fartygsinspektionen tillföres fyra nya tjänster såsom fartygsinspektör för bland annat intensifierad tillsyn över bemanningen.

Socialstyrelsen anför, att utredningens motivering för förslaget att inrätta ett antal direkt under sjöfartsstyrelsen sorterande särskilda bemanningsinspektörer föranlett tveksamhet hos socialstyrelsen om ändamålsenligheten av en sådan organisation. Om bemanningskontrollen behöver ur sjösäkerhetssynpunkt eller eljest skärpas, måste givetvis en förstärkning i sådant syfte ske. Det ligger emellertid enligt socialstyrelsens mening närmast till hands att räkna med att något redan förefintligt organ — sjömanskontoret eller fartygsinspektionen — förses med för uppgiften erforderlig kompetens och arbetskraft.

Utredningsmannen för utredning rörande handelsflottans bemanning ifrågasätter riktigheten i utredningens uttalande, att de talrika fartygsolyckorna inom den svenska handelsflottan ofta torde ha sin grund i kvalitativa eller kvantitativa brister i bemanningen. Något belägg för ett dylikt orsakssammanhang har ej anförts och det torde ej vara alldeles klart, hur långt denna uppfattning håller sträck. Viss utredning, som för utredningsmannens räkning verkstälts inom sjöfartsstyrelsen, synes snarast peka i annan riktning. Utredningsmannen framhåller även, att en utvidgad kontroll icke blir effektiv i den mån bristerna i bemanningen beror på att — såsom fallet särskilt är i fråga om befälet — tillgången på personal ej svarar mot behovet.

Den föreslagna organisationens innebörd synes vara, att sjömanskontoren skall regionalt sett ha ansvaret för bemanningskontrollen, samtidigt som de särskilda inspektörerna skall ha möjlighet att kontrollera och inspektera utan att dock äga befogenhet att omedelbart göra ingripanden.

En anordning av denna art torde med hänsyn till bristande precisering av de två organens inbördes ställning icke kunna förväntas komma att fungera tillfredsställande. Förutom att slitningar i arbetet och misshälligheter kan befaras, torde den oklarhet, som vidlåder organisationen, knappast vara ägnad att stärka kontrollverksamheten och erforderlig stadga och auktoritet. Vill man vinna större effektivitet i berörda verksamhet genom utbyggnad av den organisatoriska apparaten, synes en sådan böra ske hellre inom än utom sjömanskontoren. Denna torde ur olika synpunkter ha de bästa förutsättningar att fullgöra denna betydelsefulla uppgift. En förstärkning av sjömanskontorens kontrollerande arbete i fråga om bemanningen synes lämpligen kunna ske i den formen att till kontorens förfogande ställs arbetskraft, som i tjänste- och löneställning inordnas under kontorens föreståndare.

Statens organisationsnämnd är icke övertygad om att man genom den föreslagna ökade kontrollverksamheten lämpligen kan komma tillrätta med den nuvarande underbemanningen på svenska fartyg utan håller före att man bör söka lösa denna fråga i första hand genom åtgärder, som syftar till att stimulera rekryteringen av sjömän och utbildningen av dessa. Då det föreliggande utredningsmaterialet ej heller synes ge belägg för att den nuvarande genom mönstringsförrättarna utövade bemanningskontrollen är klart otillräcklig, är nämnden icke beredd att nu tillstyrka förslaget att inrätta bemanningsinspektörer. Nämnden anser även att det finns skäl avvakta resultatet av pågående bemanningsutredning, innan ett ställningstagande i frågan sker.

Svenska sjöfolksförbundet och *Svenska stewardsföreningen* anser i likhet med utredningen att man endast genom tillsättandet av särskilda bemanningsinspektörer kan få en tillräckligt effektiv bemanningskontroll.

Sveriges fartygsbefälsförening anför, att de sjöfarande av alla kategorier givetvis har det allra största intresse av att något görs för att komma till rätta med nuvarande missförhållanden på bemanningsområdet. Särskilt framträder dessa inom det mindre tonnaget. Föreningen finner det emellertid nödvändigt, att en utökad kontroll över bemanningen grundas på erforderliga regler beträffande sammansättning och antal man, som minst bör fordras, och skärpta bestämmelser beträffande tillsyn och rätt för myndigheten till ingripande i fall så erfordras. Föreningen hemställer, att ett godtagande av utredningens förslag på denna punkt åtföljes av beslut om undersökning av huru kontroll av fartygens bemanning bör ordnas och att denna hänskjuts till exempelvis pågående utredning angående bemanningen eller till utredningen angående tillsyn å fartyg.

Svenska maskinbefälsförbundet kan inte finna, att de föreslagna bemanningsinspektörerna kan få någon funktion, som inte kan lösas av de lokala organen. I inspektörernas arbetsuppgifter skall enligt utredningens förslag bl. a. ingå kontroll av rullor och manskapsförteckningar. Dessa arbetsuppgifter kan enligt förbundet lösas betydligt bättre av de lokala organen. De angivna arbetsuppgifterna är av sådan art, att de bör kunna hand-

havas av personal i skrivbiträdes tjänsteställning och inte, som föreslagits, av befattningshavare i byrådirektörs lönegrad. Det är även tänkt, att bemanningsinspektörerna skall företaga flygande stickprovskontroll. De insatser, som fyra i Göteborg, Malmö, Stockholm och Sundsvall placerade inspektörer kan åstadkomma i detta avseende, måste vara utan betydelse.

Sveriges redareförening ifrågasätter huruvida en vidgad bemanningskontroll kommer att minska antalet sjöolyckor och om inte eventuella sociala missförhållanden ombord enklast tillrättalägges genom arbetsmarknadens parter. Liksom hittills bör kontrollen i första hand handläggas av fartygsinspektionen och vad gäller utlandet av konsulerna.

Rederiföreningen för mindre fartyg avvisar bestämt förslaget och förordar att mönstringsförrättare får ökade befogenheter beträffande kontrollen.

Departementschefen

Vårt land saknar generell bemanningslagstiftning med fasta regler om storlek och sammansättning av fartygs besättning. I sjölagen finns endast en allmän bestämmelse om att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. Bestämmelsen kompletteras med en numera helt föråldrad regel om minimibemanning för vaktindelning. Härutöver finns bemanningsnormer endast beträffande anställning av befäl på fartyg, i vilket hänseende befälsförordningen uppställer särskilda behörighetsfordringar. Det må tilläggas, att kollektivavtalsvägen överenskommits om vissa normer huvudsakligen i fråga om manskapsbemanning.

Kontrollen över att kravet på befälets behörighet enligt befälsförordningen iaktas och att i övrigt bemanningen sker på ett ur sjöfartssäkerhetens synpunkt betryggande sätt åvilar i praktiken främst mönstringsförrättarna. I samband med att sjömansrulla utfärdas för ett fartyg bestämmes sålunda besättningens storlek och sammansättning. Under den tid sjömansrullan gäller skall besättningen i princip uppehållas vid det antal, som sålunda fastställts. En liknande tillsyn förekommer i fråga om fartyg som utrustas med manskapsförteckning.

Vid sidan om den i samband med mönstringsverksamheten utövade bemanningskontrollen övervakas bemanningsförhållandena av statens fartygsinspektion. Detta sker i första hand vid de regelbundet återkommande fartygsinspektionerna. Även stickprovsmässig kontroll förekommer.

Frånsett möjligheten att i vissa situationer vägra utfärda sjömansrulla saknar mönstringsförrättare befogenhet att ingripa i fall, när fartyg konstateras vara underbemannat. Enligt gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg åligger det emellertid mönstringsförrättare vid sjömanshus, att omgående underrätta fartygsinspektör när missförhållande finnes föreligga i bemanningshänseende. Fartygsinspektören äger i sådant fall — förutsatt att underbemanningen äventyrar sjöfartssäkerheten — förbjuda fartygets nyttjande, intill dess missförhållandet blivit undanröjt. Sådant förbud skall underställas sjöfartsstyrelsens prövning. Styrelsen kan även utan föregående beslut av fartygsinspektör meddela ifrågavarande förbud.

Utredningsmannens förslag innebär dels att mönstringsförrättare får självständig rätt att ingripa och förhindra nyttjande av underbemannat fartyg dels ock att fyra speciella bemanningsinspektörer tillsättes. Sistnämnda tjänstemän skulle ha enbart inspekterande uppgifter och sakna rätt att göra ingripanden.

I remissyttrandena har delade meningar yppats om ändamålsenligheten i utredningens förslag. För egen del vill jag i likhet med ett par remissinstanser framhålla, att de aktuella bemanningsproblemen främst har sin grund i att tillgången på personal, framför allt inom befälskategorin, icke svarar mot behovet. Åtgärder som enbart syftar till skärpt tillsyn kan därför endast få begränsad betydelse, när det gäller att avhjälpa nuvarande otillfredsställande förhållanden. Jag är emellertid medveten om att de resurser, som nu står till buds för inspektion av bemanningsförhållandena, är knappt tilltagna. Önskemål om en effektivisering av fartygsinspektionens verksamhet — icke blott i fråga om bemanningstillsynen — har också framförts. Särskilt återopas att inspektionen av det mindre, icke mönstringspliktiga tonnage för närvarande blir eftersatt. Även beträffande fiskefartygen anses nuvarande tillsyn bristfällig. Jag är emellertid tveksam om på dessa områden något väsentligt står att vinna genom att man tillsätter särskilda kontrolltjänstemän, som vid sidan om mönstringsverksamheten och den egentliga fartygsinspektionen skulle öva speciell tillsyn över fartygsbemanningen. Jag vill erinra om att frågan om införande av en modern bemanningslagstiftning sedan en tid tillbaka är under utredning. Beträffande den speciella frågan om tillsyn över bemanningsförhållandena må nämnas, att nuvarande lagstiftning om fartygstillsynen är under översyn och att förslag om modernisering av gällande bestämmelser, enligt vad jag inhämtat, kan väntas under nästkommande år. Resultaten av det sålunda pågående utredningsarbetet torde böra avvaktas innan ställning tas till frågan om behovet av särskild inspektion för bemanningen. Tills vidare synes kraven på en effektivisering av fartygstillsynen böra tillgodoses inom ramen för fartygsinspektionens allmänna tillsynsverksamhet.

På grund av det nu anförda är jag icke beredd, att tillstyrka förslaget om tillsättande av särskilda bemanningsinspektörer. Icke heller torde nu någon förändring böra vidtagas med avseende på de uppgifter rörande bemanningstillsynen, som hittills tillkommit mönstringsförrättarna.

VI. Förslag angående sjömanshusens understödsverksamhet m. m.

Utredningen

Enligt 19 § 1 mom. sjömanshuskungörelsen har änka efter sjöman, om hon är i framträdande behov av ekonomiskt stöd, möjlighet att från det sjömanshus, där mannen senast varit inskriven, åtnjuta ett efter sjömanshusets tillgångar lämpat årligt understöd. Förutsättning härför är att sjömannen a) under minst 20 år varit inskriven vid sjömanshus och tillbragt den-

na tid huvudsakligen i tjänstgöring under utrikes sjöfart med svenskt handelsfartyg, b) avlidit under utövningen av sitt yrke eller c) under minst 36 månader haft anställning å svenskt handelsfartyg i utrikes fart samt under sådan anställning ådragit sig kroppsskada eller sjuklighet, som medfört oförmåga att vidare göra tjänst till sjöss. Understöd får dock icke utgå, om änkan träder i nytt gifte eller om äktenskapet ingåtts efter det den händelse inträffat, som medfört kroppsskadan eller sjukligheten. Utredningen upplyser, att antalet understödstagare som nu nämnts år 1958 var 1 962 och att understödens genomsnittsbelopp utgjorde 198 kronor för år.

Utöver nämnda bidragsverksamhet kan enligt 19 § 2 mom. nämnda kungörelse tillfälliga mindre understöd utdelas till behövande sjömän eller sjömäns änkor och barn. Antalet understöd till barn år 1958 utgjorde enligt utredningens uppgift 50 med ett genomsnittsbelopp av 196 kronor.

Antalet understödstagare har under senare år successivt nedgått.

Understöd sökes hos sjömanshuset. Det prövas och avgöres av sjömanshusdirektionen. Understöden lämnas ur de medel som står till sjömanshusens förfogande.

Från sjömanshusen utbetalas i viss utsträckning bidrag även av annan karaktär än understöd åt behövande. Jämlikt övergångsbestämmelserna till sjömanshuskungörelsen medges, att bidrag till anordning vid sjömanshuset, som tillgodoser ett lokalt behov och varom direktion föranstaltat, får utgå även fortsättningsvis, förutsatt att bidraget lämnats före utgången av år 1937. Sådana bidrag utgavs år 1958 till ett sammanlagt belopp av 3 794 kronor.

Beträffande donationsmedel, varmed förstås även testamenterade eller för särskilt ändamål insamlade medel meddelar sjömanshuskungörelsen ej några särskilda regler utan hänvisar till gällande bestämmelser för medlen. Utredningen anför, att dessa bestämmelser naturligen varierar från fall till fall men att syftet med donationerna i allmänhet är att lämna ekonomiskt bistånd åt efterlevande till sjömän från orten eller bygden. — Donationsmedlen uppgick vid 1958 års utgång till 2 597 133 kronor. Sjömanshusens utgifter för understöd utgjorde enligt 1958 års bokslut:

årsunderstöd till änkor	388 965: 81
årsunderstöd till barn	9 823: 10
tillfälliga understöd	27 457: 25

Summa kronor 426 246: 16

Utredningen diskuterar först den sociala hjälpverksamheten. Med hänsyn till den utbyggnad, som under senare decennier kommit till stånd i fråga om samhälleliga åtgärder på det sociala området, anser utredningen behovet av hjälp av sjömanshusmedel i stort sett vara mindre framträdande än tidigare. Dessa bidrag ter sig ofta enligt utredningens mening tämligen betydelselösa i jämförelse med de belopp, som kan erhållas från stat och kommun, exempelvis i form av folkpension. De numera beslutade tilläggspensionerna torde ytterligare komma att minska behovet av

speciella understöd till efterlevande efter sjömän eller till sjömännen själva.

Emellertid finns, anför utredningen, säkerligen många fall, då ett bidrag av sjömanshusmedel kan bli till stor välsignelse. Det bör härvid räknas med att bidraget bestämmes till tillräckligt stort belopp för att kunna bli till verklig hjälp. Det hittills ofta tillämpade systemet, att tillgängliga medel delas ut till ett stort antal understödstagare med ett ringa belopp för var och en, bör enligt utredningen ersättas med en effektivare ordning med mindre antal bidrag men större bidragsbelopp. Detta bör emellertid ej för-
anleda en försämring för dem, som redan tilldelats årligt understöd.

En kategori, som särskilt torde böra ihåggas vid bidragsgivningen, synes utredningen vara sjömansänkor, som har minderåriga barn eller som, om de är ensamstående, saknar försörjningsmöjligheter, och detsamma gäller givetvis barn, som saknar mor. Änkor, som uppnått folkpensionsåldern, anser utredningen däremot i allmänhet icke böra ifrågakomma till sådan hjälp. Det bör emellertid icke vara uteslutet att i särskilda fall också ge hjälp till äldre änkor i trångmål. Liknande bör gälla äldre sjömän.

Det kan även enligt utredningens mening vara behjärtansvärt att disponera ifrågavarande medel för sådana ändamål som pensionärsbostäder åt äldre sjömän och sjömansänkor, liksom även trivsselfrämjande åtgärder av olika slag till förmån för dessa kategorier.

Utredningen anser det icke heller böra vara alldeles uteslutet, att bidrag i särskilt fall ges till annat ändamål än ekonomiskt stöd åt sjömän och deras efterlevande, under förutsättning att det ligger i linje med sjöfolkets intressen.

Överhuvud taget bör här avsedd bidragsverksamhet enligt utredningens mening icke bindas alltför hårt av statliga direktiv. Det torde däremot få förutsättas, att kontakt upprätthålles mellan de organ, som kan komma att efterträda de nuvarande sjömanshusen, och den i annat sammanhang berörda centralstiftelsen.

Med ovan angivna utgångspunkter är det, anser utredningen, icke utan vidare klart att — trots att understöden nedgår i antal — någon större nedräkning bör ske av de medel, som bör stå till förfogande för bidragsgivning genom sjömanshusdirektionerna eller motsvarande organ.

I jämförelse med den understöds- och bidragsverksamhet, som hittills diskuterats, träder enligt utredningens mening en annan verksamhet i förgrunden med krav på betydande ekonomiska insatser. Utredningen avser här stipendiegivningen till studerande inom sjömansyrket. Utredningen förordar att såväl avkastning av sjömanshusens kapitalmedel som viss del av inflytande tonavgifter får disponeras för stipendier åt sjömän. Denna stipendiegivning bör ske på grundval av individuell behovsprövning, vid vilken givetvis bör tagas hänsyn till andra tillgängliga stipendie- och låneformer.

Utredningen utvecklar sina synpunkter enligt följande.

Utredningen vill först hänvisa till att en önskvärd förbättring av rekryteringen inom sjömansyrket skulle kunna stimuleras genom att sjömän kunna skaffa sig utbildning inom yrket utan så stora uppoffringar för sig och sin familj, som de nu ofta måste underkasta sig. Visserligen ha vid 1959 års riksdag (prop. nr 81 angående anslagsbehovet för budgetåret 1959/60 till sjöbefälsskolorna, m. m.) fattats vissa beslut om att sedvanliga lån och stipendier från anslag under åttonde huvudtiteln skola kunna utgå även till eleverna i styrmans- och maskinteknikerklasserna. Möjligheten härtill torde emellertid många gånger ej ge tillräcklig ekonomisk lättnad för studerande inom sjömansyrket, särskilt sedan tiden för den teoretiska utbildningen utökats från fyra till sex terminer, om man bortser från tiden för tidigare förberedande klass. När en sjöman hunnit bli familjeförsörjare vid den tid, då det blir aktuellt för honom att skaffa sig skolutbildning inom yrket — något som är vanligt — kunna naturligen familjeförhållandena lägga hinder i vägen för utbildningen, om han ej får tillräckligt stöd i ekonomiskt avseende. Att beakta i sammanhanget är jämväl att sjömannen, som avser att studera vid sjöbefälsskola, genom minskning av kravet på praktiktid till sjöss (från 48 månader till 30 månader och vid kvalificerad tjänstgöring till 24 månader) ej äger möjlighet att under lika lång tid som förut göra besparingar av sin hyra för bekostande av sina studier. Det är väl känt att många meniga sjömän, vilka väl äga förutsättningar att utbilda sig till befäl inom sjömansyrket, av ekonomiska skäl, ofta i samband med familjebildning, icke finna det möjligt att bekosta studier vid sjöbefälsskola. Ekonomiska svårigheter förefinnas jämväl hos ynglingar vilka önska genomgå sjömansskola, som är belägen på annan plats än i bosättningsorten. Kostnaden för inkvartering och försörjning utanför bosättningsorten blir då ofta för dem oöverkomlig.

Utredningen finner övervägande skäl tala för att sjömanshusdirektionerna eller motsvarande organ får disponera vissa belopp till understöd och stipendier och härvid själva bedöma, hur mycket som bör lämnas till det ena eller andra ändamålet. Emellertid förutsätter utredningen, att den centralstiftelse, som i det följande föreslås skall inrättas för att bl. a. fördela medel mellan olika distrikt, vid denna fördelning får tillfälle att i någon mån påverka användningen i stort av medlen.

Remissyttrandena

Utredningsmannens förslag i denna del har mött erinran endast från statskontoret och överstyrelsen för yrkesutbildning, vilka remissinstanser närmare tagit upp frågan om stipendiegivningen.

Sjöfartsstyrelsen förklarar sig inte ha något att erinra mot de av utredningen antydda grunderna för närmare reglering av medelsanvändningen. Frågan i vad mån närmare föreskrifter bör meddelas beträffande användningen av här ifrågavarande medel bör enligt styrelsens mening avgöras med hänsyn till om medlen skall betraktas som för ändamålet tillhandahållna statsmedel eller såsom tillhörande sjöfolket. *Sjöfartsstyrelsen* ansluter sig för sin del närmast till den meningen att medlen i fråga enligt hävd är att betrakta som sjöfolkets egna medel.

Socialstyrelsen påpekar, att behovet av understöd till änkor och minderåriga barn vid genomförande av socialförsäkringskommitténs förslag om

förbättrade familjeförmåner från folkpensioneringen m. m. efterhand kommer att avsevärt minska. Styrelsen ansluter sig bl. a. med hänsyn härtill till utredningens förslag om rationalisering av nuvarande bidragsverksamhet i riktning mot mindre antal bidrag och större bidragsbelopp. Styrelsen biträder även utredningens förslag rörande stipendiegivningen.

Även *Sveriges fartygsbefälsförening* understryker behovet av en effektivare understödsverksamhet med mindre antal bidrag men större bidragsbelopp. Änkor med barn synes därvid särskilt böra ihågkommas. Huruvida bidrag i framtiden kan tänkas till andra ändamål än stöd åt sjömän och efterlevande torde lämpligen böra utredas av den centrala sjömansstiftelse som utredningen i avsnittet rörande organisationen föreslagit. Föreningen förordar, att medel till ungefär samma belopp som hittills disponeras till understödsändamål. Föreningen tillstyrker även livligt utredningens förslag rörande stipendiegivning och anför.

I likhet med sjömanskommittén föreslår utredningen att av tonavgiftsmedel bör disponeras ett relativt stort belopp till stipendiegivning för utbildning inom sjömansyrket, förslagsvis 500 000 kronor. Utredningen har lämnat en uttömmande motivering för detta förslag, som helt delas av föreningen. Otvivelaktigt skulle dessa sjöfartens medel komma till allra största positiva nytta för de anställda inom näringen och i sista hand för näringen själv därest genom stipendiegivning ett verksamt ekonomiskt stöd kunde beredas studerande inom sjöbefäls- och sjömansskolor. Föreningen vill i sammanhanget särskilt understryka den ekonomiska konsekvens som den nya studiegång, beslutad av 1959 års riksdag, innebär för eleverna vid sjöbefälsskolorna. Under en starkt avkortad praktiktid till sjöss skall eleverna söka göra besparingar till sina studier, vilka i vissa fall förlängts från fyra till sex terminer. Under sådana omständigheter blir uppenbarligen en stipendiegivning av det slag utredningen förordar av mycket stor betydelse för många unga sjömän, vilka önskar kvalificera sig för befälsposter till sjöss.

Arbetsmarknadsstyrelsen anför, att även om sjömansskolornas utbildning är relativt kort och de ekonomiska hindren — bl. a. på grund härav — är mindre svåra för dessa skolors elever, torde det dock i många fall finnas behov även här av en ekonomisk förstärkning vid sidan av den vanliga studiehjälpen. Styrelsen tillstyrker därför den föreslagna stipendieringen.

Statskontoret hänvisar till att den statliga studiehjälpen åt studerande vid sjöbefälsskolorna regleras av allmänna studiehjälpsreglementet. Enligt detta reglemente utgår statlig studiehjälp i form av allmänt studiebidrag, stipendier och studielån. Genom beslut av 1959 års riksdag har nämnda möjlighet utvidgats att omfatta även elever i styrmans- och maskinteknikerklasserna. Vid sådant förhållande är statskontoret icke berett tillstyrka förslaget om stipendiegivning i särskild ordning till studerande inom sjömansyrket.

Statskontoret ifrågasätter i detta sammanhang riktigheten av utredningens uppfattning att sjömanshusens nuvarande kapitaltillgångar, sjömanshuskassorna och de år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar, är av enskild natur och att de följaktligen inte kan tagas i anspråk för täckan-

de av kostnader, förbundna med den verksamhet, som avses skola övertagas av statliga organ. Enligt förslaget skall avkastningen av dessa medel visserligen användas till understöd åt sjömansänkor m. fl. behövande. Såsom utredningen framhållit torde emellertid behovet av hjälp av sjömanshusmedel i stort sett vara mindre framträdande än tidigare. De numera beslutade tilläggspensionerna torde ytterligare komma att minska behovet av speciella understöd. Statskontoret finner i allt fall en närmare undersökning av medlens natur påkallad.

Överstyrelsen för yrkesutbildning anser att det kan väcka vissa betänkligheter att ställa eleverna inom ett visst yrke i förmånligare ställning än andra. Utredningen har icke redovisat andra skäl, som kan motivera en dylik åtgärd, än uttalandet om att få till stånd en önskvärd förbättring av rekryteringen. Detta förhållande är emellertid icke något karaktäristiskt just för sjömansyrket. Skulle emellertid så vara, att bärande skäl kan anföras för förslaget att ställa elever, som är avsedda att utbildas inom sjömansyrket, i en särställning i detta hänseende, har överstyrelsen icke någon erinran att göra mot förslaget.

Departementschefen

Sjömanshusen har sedan gammalt i växlande omfattning lämnat understöd åt behövande sjömän eller sjömäns änkor. Med hänsyn till den utbyggnad, som under senare decennier kommit till stånd, när det gäller samhällseliga åtgärder på det sociala området, har emellertid, som utredningen framhåller, behovet av hjälp av sjömanshusmedel successivt minskat. Antalet understödstagande änkor utgjorde under år 1958 omkring 2 000. Understödsbeloppens storlek var i genomsnitt 200 kronor om året. Till behövande sjömän och sjömäns änkor och barn utdelades vidare under år 1958 ett hundratal tillfälliga understöd med ett genomsnittsbelopp av likaledes 200 kronor. Sjömanshusen lämnar även bidrag till anordning vid sjömanshuset, som tillgodoser ett lokalt behov. Sådana bidrag utgavs år 1958 till ett sammanlagt belopp av omkring 3 800 kronor. Under år 1958 utbetalades i årsunderstöd och tillfälliga understöd sammanlagt 426 000 kronor.

För bestridande av kostnaderna för sjömanshusens understödsverksamhet står nu till förfogande bl. a. avkastningen från sjömanshuskassorna och från de år 1939 indragna sjömanshusens förmögenhet ävensom sjömanshusens inkomster av förverkade löne-medel m. m. enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen. För dessa inkomstposter lämnas närmare redogörelser senare. Jag kommer därvid att föreslå att inkomsterna allt fortfarande skall stå till förfogande för ändamål, som gagnar sjöfartsnäringen, däribland understödsändamål. — Sjömanshusen förfogar också över särskilda donationsmedel. De utgör tillsammans 2 600 000 kronor.

Liksom utredningen och några av de hörda remissinstanserna anser jag

en viss omläggning av sjömanshusens understödsverksamhet böra successivt genomföras. Utvecklingen på det sociala området — jag tänker på änkepensionen och folkpension i övrigt samt på den allmänna tilläggspensioneringen — torde begränsa understödsbehovet. I varje fall synes man böra övergå till ett system med ett mindre antal bidrag men större bidragsbelopp. Det bör emellertid övervägas om inte avkastningen av sjömanshusens tillgångar bör kunna användas även för andra ändamål som ligger i linje med sjöfolkets intressen. Erforderliga undersökningar i denna fråga torde böra anförtros sjöfartsstyrelsen.

Gällande föreskrifter i ämnet, vilka utfärdats av Kungl. Maj:t och inta-
gits i den nuvarande sjömanshuskungörelsen torde böra bibehållas i sak
oförändrade i avvaktan på nämnda undersökningar. Det torde ankomma
på Kungl. Maj:t att utfärda de bestämmelser som kommer att bli erforder-
liga.

VII. Förslag till gemensam organisation för förmedling och mönstring av sjömän

Utredningen

I tidigare avsnitt har i stora drag redogjorts för nuvarande organisation och arbetsuppgifter hos dels de fristående sjömanshusen, dels de till den offentliga arbetsförmedlingen anslutna sjömansförmedlingarna. En av huvuduppgifterna för utredningen var, som nämnts, att undersöka förutsätt-
ningarna för en samordning av sjömanshusens och sjömansförmedlingar-
nas verksamhet. Betänkandet mynnar också ut i förslag om en dylik sam-
ordning: registrerings- och mönstringsverksamheten samt arbetsförmed-
lingen åt sjöman föreslås skola omhänderhas av ett gemensamt lokalt or-
gan, av utredningen kallat sjömanskontor. Sådana skulle upprättas på 18
orter i landet. Den nuvarande sjömanshusorganisationen skulle i samband
därmed upphöra. Vid sidan av kontoren skulle finnas för verksamheten be-
hövliga partsorgan. Det förutsattes att sjöfartsstyrelsen och arbetsmark-
nadsstyrelsen även i fortsättningen har det centrala ansvaret för registre-
rings- och mönstringsverksamheten respektive förmedlingsarbetet. I admi-
nistrativt hänseende skulle sjömanskontoren sortera under arbetsmarknads-
styrelsen.

Närmare rörande den föreslagna organisationen inhämtas ur betänkan-
det bland annat följande.

Inrättande av sjömanskontor

I samordningsfrågan konstaterar utredningen inledningsvis, att regiona-
la organ av tjänstemannakarakter även framgent erfordras för sjömans-
förmedling, för befattningsmed mönstring, sjömansrulla, manskapsförteck-
ning och mönstringsbevis, för medlande arbete i viss utsträckning, för ser-

viceverksamhet åt sjömän och för upplysningar åt allmänheten. Som angivits i det föregående menar utredningen också att det såväl för arbetsanskaffning som för mönstring är behövt med registrering av sjömän även på det regionala planet.

Beträffande handhavandet av ifrågavarande uppgifter anför utredningen, att det är ett naturligt önskemål att uppgifterna icke i onödan splittras på skilda organ. Största möjliga koncentration är sålunda önskvärd med hänsyn såväl till sjöfolkets, rederiernas och den upplysningssökande allmänhetens intresse av att ej behöva besöka olika institutioner för besläktade slag av ärenden, som till det allmännas intresse av rationella och ej onödigt kostnadskrävande anordningar. Förutsättningarna för att upprätthålla verksamheten på olika orter ökas också, om till samma lokala organ sammanförs tillräckliga uppgifter för att personal skall kunna hållas helt sysselsatt därmed. Vad särskilt angår handhavandet av arbetsförmedling och påmönstring torde de huvudsakliga arbetsmoment, som skulle ifrågakomma vid kombination av dessa uppgifter, bli att taga emot platsansökan respektive anmälan om ledig plats ombord, att på grundval av nämnda anmälan och delvis med stöd av rullan bedöma vilken kategori av arbetskraft, det gäller i det speciella fallet, att utvälja sådan arbetskraft, att sammanföra befälhavaren och sjömannen, att verkställa mönstringsformaliteter och att i övrigt göra de blankettanteckningar som erfordras. I allmänhet bör det vara möjligt att, om arbetskraft finns tillgänglig, ordna dessa arbetsmoment i ett sammanhang och med anlitande av en och samma kvalificerade tjänsteman jämte biträde. I Göteborg, Stockholm, Hälsingborg och Malmö torde med hänsyn till arbetsuppgifternas omfattning en viss uppdelning av arbetsuppgifter mellan olika tjänstemän vara lämplig, vilken specialisering dock ej bör drivas så långt, att tjänstemännen inte vid behov kan ersätta varandra.

En avgörande fråga blir emellertid, anför utredningen, om det finns några hinder för att dessa arbetsuppgifter sammanförs till ett slag av institutioner. Vid bedömandet härav bör förutsättas att — såsom för närvarande gäller vid samtliga sjömanshus och vid några av sjömansförmedlingarna — även de nya regionala organen förestås av befattningshavare med erfarenheter av tjänstgöring till sjöss, vilka gör honom kvalificerad för nu avsett arbete. Med den utgångspunkten finns det ingen anledning att befara, att inte samma institution skulle kunna tillfredsställande ombesörja alla ifrågavarande uppgifter. Ej heller anser utredningen att det sakligt kan göras gällande, att olika uppgifter till sin innebörd skulle vara kontroversiella på så sätt, att tjänstemännen i sitt arbete skulle kunna komma i konfliktsituationer eller att handhavandet av arbetsförmedling rent av skulle kräva en annan, mer socialt inriktad grundinställning i förhållande till klientelet än den verksamhet, som nu utövas vid sjömanshusen.

Mot bakgrunden härav har utredningen stannat för att samtliga nu ifrågavarande arbetsuppgifter med fördel bör kunna sammanföras under regionala organ, som utredningen föreslår skall benämnas sjömanskontor.

Sjömanskontorens organisatoriska ställning

Sjömanskontoren bör enligt utredningen vara helt statliga men samtidigt tillerkännas en så självständig ställning som möjligt. Ändring bör alltså inte ske i nuvarande förhållanden, som karakteriseras av att kontakterna mellan arbetsmarknadsstyrelsen och sjömansförmedlingarna respektive mellan sjöfartsstyrelsen och sjömanshusen knappast nämnvärt ingriper i den regionala verksamheten. Allmänna instruktioner bör emellertid i mån av behov meddelas av arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen, vilka verk enligt utredningen bör ha det centrala ansvaret för förmedlings- respektive mönstringsverksamheten och vad därmed sammanhänger. Sjömanskontoren bör såsom efterföljare till sjömanshusen icke vara underordnade länsarbetsnämnderna i andra frågor än som gäller arbetsförmedlingen; dessa nämnder kan icke antagas besitta sakkunskap på sjöfartsområdet, medan det däremot bör förutsättas att arbetsmarknadsstyrelsen får tillfälle att anlita kvalificerad arbetskraft på detta område. En sammankoppling av de regionala arbetsuppgifterna torde icke medföra någon större svårighet för de centrala verken att få sina synpunkter beaktade, var för sin verksamhet, genom meddelande av instruktioner eller undantagsvis i samband med eventuella besvär över beslut hos de regionala organen.

Även om sjömanskontoren i sitt praktiska handlande sålunda kommer att sortera under både sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen, är det nödvändigt, anför utredningen, att administrativt välja en av dessa styrelser såsom huvudman i vad avser sådana frågor som anslagsberäkning och anslagsdisposition, förordnanden på tjänster och påföljder av eventuella förseelser i arbetet. Vare sig valet faller på sjöfartsstyrelsen eller arbetsmarknadsstyrelsen bör dessa frågor prövas i samråd mellan styrelserna. Med hänsyn till de sammanhang, som sjömanskontorens arbetsförmedlande verksamhet har med arbetsmarknadsorganisationen och även med arbetslöshetskassorna, har utredningen funnit övervägande skäl tala för att arbetsmarknadsstyrelsen blir administrativ huvudman för sjömanskontoren. Utredningen anför härom närmare.

Sjöfartsstyrelsen har visserligen inrättats för att det skall finnas ett statsorgan med allmän och ingående kunskap om sjöfarten och för att dit skulle samlas olika verksamhetsgrenar berörande detta område, vilka tidigare varit splittrade på olika organ; det är i och för sig ett önskemål, att icke viktiga grupper av sjöfartsfrågor bryts ut från sjöfartsstyrelsens verksamhetsfält. Å andra sidan är det ett väsentligt önskemål, att sjömansförmedlingens nuvarande intima samarbete med den lokala arbetsförmedlingen i övrigt icke rubbas. Det får ej inträffa, att en otillfredsställande organisation blir skulden till att sjömän behöver gå arbetslösa eller att sjöfarten icke får sitt behov av sjöfolk tillgodosett. Det synes ligga i såväl de anställdas som arbetsgivarnas intresse, att rekryteringen av sjöfolk från arbetsmarknaden i stort ordnas på ett rationellt sätt, liksom att sjöfolk, som ej finner sig till rätta inom sjöfarten, kan beredas anställning inom annat yrke. Uppmärksammas bör också sådana för olika grenar av arbetsförmedlingen gemensamma anordningar som yrkesvägledning och ungdomsförmedling. Icke minst nödvändig göres en samordning av sjömansförmedlingen med arbets-

förmedlingsverksamheten i övrigt därav att tillämpningen av reglerna för ersättning från arbetslöshetskassorna förutsätter kännedom om vederbörandes arbetsmöjligheter över huvud taget. Motsvarande samarbete mellan sidordnade organ erfordras knappast i fråga om mönstringsverksamheten. Genom att sjömanskontoren samordnas med arbetsmarknadsorganisationen erhålles också ökade möjligheter att vid variationer i arbetsmängden anpassa arbetskraften därefter genom att anlita personal vid arbetsmarknadsorganisationen i övrigt, ordna med deltidsarbetande personal eller i motsatta läget, exempelvis vintertid i norrländska hamnar, låna ut viss personal för andra uppgifter. I detta sammanhang må även nämnas, att anställningen hos ifrågakvarande organ och via dessa eventuellt inom arbetsmarknadsorganisationen i övrigt kan innebära en viss rekryteringsmöjlighet av intresse för såväl organisationen som sjömanskåren.

Under åberopande härav har alltså utredningen ansett sig böra förorda, att sjömanskontoren administrativt knytes till arbetsmarknadsstyrelsen. Två av de av utredningsmannen anlitade experterna menar att huvudmannskapet bör tillkomma sjöfartsstyrelsen, då det icke skulle ligga i linje med den på sin tid beslutade koncentrationen av den statliga administrationen på sjöfartsområdet att från denna centrala sjöfartsmyndighet undantaga huvudansvaret för det ifrågasatta gemensamma organet för mönstring och förmedling av sjömän.

Inrättande av partsorgan

Vissa arbetsuppgifter, såsom ogiltigförklaring av sjöfartsbok, fördelning av understöd och stipendier, förvaltning av vissa inflytande tonavgiftsmedel samt av de tidigare indragna och de nu till indragning föreslagna sjömanshusens kapitaltillgångar, har av utredningen ansetts böra läggas på särskilda partsorgan. Såsom regionala dylika organ skulle fungera sjömansnämnder och som centralt organ i vissa ärenden en sjömannens centralstiftelse. Närmare härom inhämtas ur betänkandet bland annat följande.

Vid bifall till utredningsförslaget om slopande av sjömanshusorganisationen i nuvarande form bör även sjömanshusdirektionerna upphöra och på de orter, där sjömanskontor inrättas, ersättas av annat organ, förslagsvis kallat *sjömansnämnd*. Sjömansnämnderna förutsättes bli helt statliga och komma att sortera under sjöfartsstyrelsen. De bör enligt utredningen ha samma distrikt och vara förlagda till samma ort som motsvarande sjömanskontor. Främsta arbetsuppgifter för sjömansnämnd blir att besluta om ogiltigförklaring av sjöfartsbok och om utdelning av understöd och stipendier. Nämnden torde också lämpligen kunna tjäna som remissinstans åt sjöfartsstyrelsen. Ordföranden bör vara lagkunnig och ledamöterna — som skulle utses av sjöfartsstyrelsen på förslag av sjöfartens organisationer — ha erfarenhet av svensk utrikes sjöfart. Klagan över beslut av sjömansnämnd beträffande ogiltigförklaring av sjöfartsbok bör enligt utredningen i förekommande fall få anföras hos sjöfartsstyrelsen. Över sjömansnämnds beslut i fråga om understöd och stipendier bör klagan ej få föras. Utredningen räknar med att kostnaderna för sjömansnämnderna skall kunna hållas låga; bortsett från

arvoden för uppdragen som ordförande och sekreterare torde det endast bli aktuellt med dagarvoden enligt kommittékungörelsen och i enstaka fall reseersättningar.

I anslutning till den s. k. Genuakonventionen på arbetsmarknadsområdet finns, som förut nämnts, i vårt land på varje ort med sjömansförmedling en *lokal sjöfartsdelegation* med uppgift att handlägga frågor rörande manskap till sjöss. I Göteborg, Hälsingborg, Malmö och Stockholm finns jämväl sådana delegationer för handläggning av frågor rörande befäl till sjöss. Delegationerna fungerar som rådgivande organ åt länsarbetsnämnderna och skall höras i alla frågor, som rör sjömansförmedlingarnas verksamhet. I delegationerna sitter lika antal representanter för redare och sjömän.

Utredningen förutsätter att de lokala sjöfartsdelegationerna skall bibehållas men tar samtidigt upp spørgsmålet om en viss samordning av sjömansnämnd och sjöfartsdelegation. Det heter härom.

Lika väl som en sammanslagning av sjömanshusen och sjömansförmedlingarna förordats här ovan, synes det vara naturligt att även sammanföra sjömanshusdirektionerna och sjöfartsdelegationerna. I anslutning härtill håller utredningen före att av utredningen föreslagen sjömansnämnd i viss sammansättning — med lika många representanter för redare och sjömän närvarande — bör få fungera som sådan delegation, som avses i Genuakonventionen. Möjligen kan denna tanke möta invändningar så tillvida som de nya sjömansnämnderna med hänsyn till sina uppgifter böra sortera under sjöfartsstyrelsen och tillsättas av denna, medan arbetsmarknadsstyrelsen utser de delegationer, vilka enligt Genuakonventionen skola höras i frågor, som röra arbetsförmedlingsanstalterna för sjömän. Om dessa delegationer anses böra bestå som hittills utan att sammankopplas med de av sjöfartsstyrelsen utsedda sjömansnämnderna, bör det i varje fall eftersträvas, att samma personer insättas i delegationerna och sjömansnämnderna, vilket bör kunna åstadkommas genom samråd mellan arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen.

Som rådgivande organ åt arbetsmarknadsstyrelsen i frågor rörande sjömansförmedlingarnas verksamhet finns för närvarande två centrala sjöfartsdelegationer med säte i Göteborg, den ena för frågor rörande manskap till sjöss och den andra för frågor rörande befäl till sjöss. Dessa delegationer har, liksom de lokala sjöfartsdelegationerna, hittills haft en relativt ringa verksamhet. Utredningen bedömer det emellertid irrationellt att arbetsmarknadsstyrelsen men icke sjöfartsstyrelsen har tillgång till en rådgivande instans och föreslår inrättande av ett för arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen gemensamt *rådgivande centralt partsorgan*. De båda ämbetsverken skulle tillsammans överenskomma med ett antal sakkunniga, som representerar olika organisationer på sjöfartens område, om medverkan i olika principfrågor beträffande sjömannens arbetsförhållanden m. m. Härvid skulle de nuvarande centrala sjöfartsdelegationerna kunna upphöra.

Utredningen föreslår att förvaltningen av vissa inflytande tonavgifter m. m. i fortsättningen anförtros ett särskilt centralt partsorgan, vilket bör få karaktären av en stiftelse och kallas *sjömannens centralstiftelse*. Såsom närmare kommer att utvecklas i avsnittet om verksamhetens finansiering för-

ordrar utredningen, att till stiftelsen överflyttas även de nuvarande sjömanshusens kapitaltillgångar liksom de år 1939 indragna sjömanshusens kapital, vilket nu förvaltas av sjöfartsstyrelsen. Stiftelsen skulle sedan fördela inflytande medel samt tillgänglig kapitalavkastning mellan de föreslagna statliga sjömansnämnderna för att av dem disponeras för understöd och stipendier enligt förslag av utredningen i det följande. Ordföranden i styrelsen skulle vara opartisk, men i övrigt skulle däri ingå representanter för sjöfartens organisationer. Utredningen räknar med att administrationskostnaderna för stiftelsen blir låga och kan bestridas ur medel, som stiftelsen disponerar.

Sjömanskontorens lokalisering

Vi har för närvarande 30 sjömanshus i landet. Sjömansförmedlingar finns på 35 orter. Utredningsförslaget innebär att sjömanskontor skall inrättas i 18 städer. Fördelningen av nuvarande sjömanshus och sjömansförmedlingar samt utredningens förslag till placering av de ifrågasatta nya sjömanskontoren framgår av följande tabell.

Ort	Sjömanshus	Sjömansförm.	Sjömanskontor	Ort	Sjömanshus	Sjömansförm.	Sjömanskontor
Falkenberg....	1)			Oxelösund		×	×
Gävle	×	×	×	Piteå	1)		
Göteborg	×	×	×	Ronneby... ..		×	
Halmstad	×	×		Simrishamn ..		×	
Holmsund		×		Skelleftehamn		×	
Hudiksvall....		×		Skellefteå	1)		
Hälsingborg ..	×	×	×	Stockholm	×	×	×
Härnösand	×	×		Stugsund		×	
Kalmar	×	×	×	Strömstad	×		
Karlshamn....	×	×	×	Sundsvall	×	×	×
Karlskrona....	×	×		Söderhamn....	×		×
Karlstad.....	×	×	×	Södertälje	1)	×	
Kristianstad ..	×			Sö vesborg	×	×	
Landskrona ..	×	×	×	Trelleborg	×	×	
Luleå	×	×	×	Uddevalla	×	×	×
Lysekil	×	×		Umeå	×		×
Malmö.....	×	×	×	Visby	×	×	×
Marstrand	×			Västervik	×	×	
Motala.....		×		Västerås	1)	×	
Norrköping ..	×	×	×	Ystad	×	×	
Nyköping	×			Örnsköldsvik ..	×	×	
Oskarshamn ..	×	×	×	Åhus		×	

¹ På dessa orter finns särskilt förordnad mönstringsförrättare.

Av tabellen utläses att både sjömanshus och sjömansförmedling finns på 24 orter, enbart sjömanshus på sex och enbart sjömansförmedling på elva. Sjömanskontor föreslås inrättade på 18 orter. Av de nuvarande 30 sjömanshusen skulle tolv indras utan att ersättas av sjömanskontor. Det bör vid studium av tabellen uppmärksammas, att orterna Holmsund/Umeå, Kristi-

anstad/Åhus, Nyköping/Oxelösund och Söderhamn/Stugsund lokalt hör nära samman. Närmare om förslaget anför utredningen.

Vid bedömningen av frågan, på vilka orter sjömanskontor skall hållas bör betraktas som ett grundläggande önskemål, att arbetet på kontoret skall vara tillräckligt för att i stort ge sysselsättning åt en heltidsanställd föreståndare. Härvid bör emellertid ej bortses från att det kan vara möjligt att under längre eller kortare tid utnyttja någon mindre del av föreståndarens arbetskraft för annan uppgift på arbetsförmedlingsområdet, exempelvis stuveriförmedling.

Med dessa utgångspunkter föreslår utredningen, att sjömanskontor upprättas i Luleå (2 575)¹, Umeå/Holmsund (1 337), Sundsvall (1 727), Söderhamn/Stugsund (1 101), Gävle (2 444), Stockholm (14 779), Nyköping/Oxelösund (2 928), Norrköping (1 885), Oskarshamn (1 213), Kalmar (1 144), Visby (1 208), Karlshamn (711), Malmö (4 678), Landskrona (3 258), Hälsingborg (4 664), Göteborg (44 085), Uddevalla (1 510), Karlstad (2 832), eller 18 orter. Vid valet mellan Nyköping och Oxelösund som förlägningsplats för sjömanskontor förordar utredningen Oxelösund med hänsyn till det större antalet mönstringar i denna stad och till stadens större betydelse som hamnstad. Sjömanshusen i Umeå och Söderhamn torde böra ersättas med sjömanskontor i samma städer, varvid dock bör eftersträvas, att kontorslokal erhålles i de delar av städerna, som gränsar till Holmsund respektive Stugsund.

Utredningen erinrar i detta sammanhang om att sjömanskommittén på sin tid föreslog att vissa av de nu nämnda orterna skulle framtas sina sjömanshus. Utredningen anför.

Sjömanskommittén har uttalat sig för att av nu föreslagna förlägningsorter Söderhamn, Norrköping, Oskarshamn, Karlshamn, Landskrona, Uddevalla, Karlstad, eller 7 orter, skola framtas sina sjömanshus. Enligt vad som upplysts från arbetsmarknadsstyrelsen, torde arbetsförmedlingens befattning med sjömännen å dessa senare orter i allmänhet motsvara omkring en halv kvalificerad arbetskraft, något mer eller något mindre; i Söderhamn uppskattas sjömansförmedlingen (förlagd till Stugsund) kräva i runt tal 2 timmar om dagen. Det finns skäl att räkna med att, vid en sammanslagning av sjömanshusen och sjömansförmedlingarna, föreståndarna för de senast nämnda sju orterna skulle komma att i stort sett få full sysselsättning. I fråga om Karlshamn och Söderhamn kan möjligen råda en viss tvekan med hänsyn till det relativt ringa antalet mönstringar på dessa orter. Å andra sidan bör emellertid uppmärksammas, att arbetsbelastningen i Karlshamn ökat under de senaste åren, sedan stadens oljehamn färdigställts, och torde komma att ytterligare något ökas om sjömanshusen i övrigt i Blekinge och utmed Skånes ostkust indragas, vilket synes böra ske med hänsyn till förhållandena på här ifrågakvarande orter. Det långa avståndet mellan Gävle och Sundsvall kan tala för att ett sjömanskontor upprätthålles i Söderhamn. I fråga om Uddevalla kan man hysa tveksamhet på grund av närheten till Göteborg, men övervägande skäl synas tala för att sjömanskontor hålles även i förstnämnda stad, särskilt vid indragning av övriga sjömanshus i Bohuslän.

¹ Inom parentes anges antalet mönstringar i genomsnitt för åren 1956—1958.

Av vad nu anförts i fråga om sjömanskontorens antal och placering enligt utredningsförslaget framgår, att utredningen är ense med den tidigare sjömanskommittén om att sjömanshusen i följande tolv städer bör indras, nämligen i Örnköldsvik (584), Härnösand (1 233), Västervik (405), Karlskrona (251), Sölvesborg (588), Kristianstad (216), Ystad (631), Trelleborg (665), Halmstad (503), Marstrand (1 052), Lysekil (753) och Strömstad (203). Utredningen anser att det möjligen beträffande Härnösand, Strömstad och Trelleborg kan föreligga någon tvekan om de icke bör tilldelas sjömanskontor, Härnösand med hänsyn till antalet mönstringar och de övriga orterna med hänsyn till deras läge i nordligaste Bohuslän respektive på Skånes sydkust. Enligt utredningens mening är emellertid verksamheten i Härnösand inte tillräckligt stor för att det skall finnas skäl att hålla ett sjömanskontor så nära kontoret i Sundsvall, där ett dylikt kontor under alla förhållanden bör finnas. I Strömstad och Trelleborg synes underlaget alltför litet för ett självständigt sjömanskontor.

På de orter, där sjömanskontor icke kommer att finnas, anser utredningen att mönstringsverksamheten bör ordnas alltefter vad sjöfartsstyrelsen finner lämpligast. Sammanlagda antalet mönstringar på dessa orter är relativt ringa i jämförelse med verksamhetens omfattning på de större orterna. Antalet mönstringar på de orter, som nu har sjömanshus men ej får sjömanskontor, utgör i allmänhet — bortsett från Härnösand — genomsnittligt endast en eller annan per dag, och registrering av någon omfattning förekommer icke. Det spelar då en underordnad roll, om nuvarande åtskillnad mellan förmedlingen och mönstringen kommer att bestå. I varje fall kan det enligt utredningen knappast göras anspråk på att vid förordnande av befattningshavare hos arbetsförmedlingen på orten skall tagas någon större hänsyn till att denne också skall handha sjömansmönstring, exempelvis ombord på fartyg, kanske ute på en redd i hårt väder. Om på arbetsförmedlingen finns befattningshavare lämplig för mönstringsarbete, torde han dock böra förordnas därtill. I andra fall synes nuvarande anordning med tulltjänstemän såsom mönstringsförrättare fortfarande kunna utnyttjas. Utredningen räknar emellertid icke med att tullanstalternas befattning med mönstringar kommer att öka genom indragningarna. Genom att i första hand arbetsförmedlingarna skall kopplas in på mönstringarna kommer utvecklingen snarare att gå i motsatt riktning. Arbetsförmedlingarnas befattning med mönstringsärenden påkallar enligt utredningen icke någon ökning av de berörda förmedlingarnas lönekostnader — antalet mönstringar på ifrågavarande orter är ringa, liksom det merarbete mönstringen medför utöver förmedlingen. Magistrat bör enligt utredningen ej längre ifrågakomma att anlitas för mönstringsförrättning.

Arrangemanget med särskilt förordnad mönstringsförrättare (Falkenberg, Piteå, Skellefteå, Södertälje och Västerås) synes kunna vara till fördel, där mönstringsverksamheten är av någorlunda omfattning och lämplig person finns tillgänglig för uppdraget. Det bör ej vara uteslutet, att denne även står till förfogande för sådan serviceverksamhet, rådgivning m. m., som det

kan finnas behov av. Med angivna utgångspunkt bör med avseende på de orter, som nu mister sina sjömanshus utan att få sjömanskontor i stället, övervägas om icke åtminstone tills vidare särskild mönstringsförrättare bör förordnas.

Med hänsyn till ledigheter m. m. kan det enligt utredningen vara lämpligt att förordna mer än en person, som kan utföra mönstringsförrättningar på en plats. Exempelvis torde det kunna ifrågakomma, att på en och samma plats både befattningshavare hos arbetsförmedling och tulltjänsteman har förordnande som mönstringsförrättare.

Den mönstrings- och därmed sammanhängande verksamhet, som icke handhas av sjömanskontor, torde böra stå under tillsyn från det kontor, vars distrikt mönstringsförrättaren tillhör.

Utredningen framhåller — i likhet med tidigare sjömanskommittén — angelägenheten av att de personer, som skall tjänstgöra som mönstringsförrättare, erhåller särskild undervisning rörande de för mönstringsverksamheten uppställda reglerna och övriga för området speciella bestämmelser och förhållanden. Detta gäller naturligen även den tull- och annan personal utanför sjömanskontoren, som skall syssla härmed. Vad angår personalen på sjömanskontoren bör denna givetvis på lämpligt sätt även förberedas för arbetet med sjömansförmedlingen.

Personal och lönesättning

Utöver ombudsmannen, som alltid har nautisk utbildning, finns vid *sjömanshusen*, allt efter arbetets omfattning, en eller flera biträdestjänster. Vid de tre största sjömanshusen (Göteborg, Stockholm, Hälsingborg) finns dessutom anställd en högre befattningshavare, kallad notarie. Han har närmast ställning som ombudsmannens ställföreträdare. Vid sjömanshusen är för närvarande anställda sammanlagt cirka 85 personer.

Lönerna för sjömanshusens befattningshavare är anpassade till den statliga löneplanen. Ombudsmännen i Göteborg, Stockholm och Hälsingborg är inplacerade i lönegrad A 21, i övriga städer i lönegrad A 18. Ombudsmannen i Göteborg äger därjämte uppbära avlöningsförstärkning med 2 750 kronor för år. Notarierna åtnjuter lön enligt lönegrad A 18, och för biträdespersonalen varierar lönesättningen mellan A 5 och A 14. Till tjänsteman i lönegrad 18 eller högre utgår särskild ersättning för mönstring ombord å fartyg, som icke ligger vid kaj, samt för mönstring ombord å fartyg på övertid (extra mönstringsförrättning). Till befattningshavare i lägre lönegrad utgår i det förra fallet särskild ersättning samt vid mönstring efter arbetstidens slut övertid ersättning i sedvanlig ordning.

Till *särskilda mönstringsförrättare*, av vilka för närvarande finns fem, utgår ersättning, i två fall enbart i form av arvode (2 kronor) per prestation, i övriga fall i form av dels prestationsarvode (1 krona 50 öre), dels ett årligt arvode å 600 kronor. Särskilt förordnad mönstringsförrättare — liksom magistratsledamot eller tulltjänsteman som anlitas för mönstringsförrätt-

ning — äger behålla de avgifter för extra mönstringsförrättning, som uppburits i verksamheten.

Den personal, som tjänstgör på *sjömansförmedlingarna*, ägnar i allmänhet även sin tid åt den allmänna arbetsförmedlingen. Sjömansförmedlingarna i Göteborg, Hälsingborg, Malmö, Stockholm och delvis Gävle har dock egen personal — föreståndare (inspektör), assistent och biträdespersonal — och egna lokalutrymmen. Endast ett mindre antal förmedlingar förestås eller handhas av personal med sjöbefälsutbildning eller befarenhet. Inom sjömansförmedlingarna sysselsättes ett sextiototal personer, vilka emellertid i allmänhet samtidigt handha annan förmedling.

I fråga om lönesättningen för befattningshavarna vid sjömansförmedlingar med egen personal gäller för närvarande, att föreståndarna i Göteborg, Stockholm och Hälsingborg är placerade i lönegrad A 19, att för föreståndaren i Malmö och för en förste assistent i Göteborg utgår lön enligt lönegrad A 16 samt att övriga assistenter åtnjuter lön enligt lönegraderna 11 eller 13. Vid de sjömansförmedlingar, som icke har egen personal, gäller givetvis samma grunder för lönesättningen som vid vederbörande arbetsförmedling.

Med bortseende från Göteborg, Hälsingborg, Malmö och Stockholm uppskattar utredningen personalbehovet vid de ifrågasatta nya *sjömanskontoren* till mellan två och tre personer på varje kontor. Detta är ungefär lika med den nuvarande personalen hos motsvarande sjömanshus. Sammanslagningen torde visserligen medföra någon ökning i arbetet, jämfört med sjömanshusens arbetsbörda för närvarande, men ökningen motväges delvis av att vissa arbetsuppgifter — enligt förslag av utredningen i det följande — faller bort, exempelvis avgiftsuppbörden. Genom sammanslagningen blir också enligt utredningens mening en rationalisering av verksamheten möjlig. Utredningen räknar sålunda för de nu åsyftade 14 sjömanskontorens del med behov av en föreståndare samt i genomsnitt en heltids- och en halvtidsanställd befattningshavare i biträdesgrad. Därest utöver två heltidsanställda befattningshavare, föreståndaren inräknad, en befattningshavare på halvtid blir behövlig, synes det önskvärt, att detta ytterligare personalbehov tillgodoses genom att en inom arbetsmarknadsorganisationen anställd befattningshavare halva dagen placeras hos sjömanskontoret. Genom denna möjlighet att låna arbetskraft från arbetsförmedlingskontoret, kan personalen vid sjömanskontoret hållas mer i underkant än som eljest skulle vara tillrädligt och i vissa fall begränsas till föreståndare och ett biträde. Å andra sidan blir det under vissa perioder säkerligen möjligt för sjömanskontoret att avstå personal till arbetsförmedlingen. Med dessa utgångspunkter uppskattar utredningen det sammanlagda personalbehovet vid de 14 mindre sjömanshusen till mellan 35 och 40 befattningshavare, föreståndarna inräknade. Med hänsyn till att många av biträdena skall vara på halvtid räknar utredningen i anslagshänseende med 18 hela biträdeslöner i de lönegrader som kommer att föreslås i det följande.

Vid de fyra största sjömanskontoren, i första hand Göteborg och Stock-

holm, men i andra hand även Hälsingborg och Malmö, blir arbetskraftsbehovet betydligt större, sammanhängande med mönstrings- och förmedlingsfrekvensen där. Vid bedömande av personalbehovet bör visserligen kunna räknas med att det vid de nuvarande sjömanshusen och sjömansförmedlingarna på dessa orter varit lättare än vid andra att organisera arbetet så att personalen blivit fullt sysselsatt. Å andra sidan bör kunna förutsättas, att den rationalisering, som en sammanslagning av arbetsenheterna innebär, blir effektivare vid de större kontoren än vid de mindre. Med dessa utgångspunkter synes det rimligt att uppskatta personalåtgången vid de blivande sjömanskontoren på nu avsedda fyra orter på så sätt, att till nuvarande antal befattningshavare vid sjömanshusen lägges ungefär hälften av motsvarande siffror för sjömansförmedlingarna. Härvid skulle erfordras, utom föreståndarna, sammanlagt 33 tjänstemän. Då räknas uteslutande med heltidstjänster.

Det totala personalbehovet vid de föreslagna 18 sjömanskontoren har alltså av utredningen uppskattats till mellan 70 och 75 befattningshavare. Vid en jämförelse med nuvarande siffra för sjömanshusen, omkring 85, bör ihåggkommas, å ena sidan att sjömanskontorens personal även skall sköta sjömansförmedling, å andra sidan att tolv av de nuvarande sjömanshusen föreslås skola indragas. Det hänvisas till att de sjömansförmedlingar, som skall uppgå i de nya sjömanskontoren, nu på vissa orter har en ganska stor personal — de fyra största förmedlingarna har tillsammans mer än 20 befattningshavare. Utredningen tillägger, att dess förslag icke grundas enbart på allmänna genomsnittsuppskattningar utan även på försök att bedöma personalbehovet hos varje särskilt kontor.

Vad härefter gäller lönesättning och tjänstebenämningar vid de ifrågasatta nya sjömanskontoren föreslår utredningen, att föreståndarna normalt placeras i lönegrad A 21 med tjänstetiteln distriktschef. På samma sätt som nu gäller för sjömanshusombudsmännen bör emellertid föreståndarna vid de största kontoren ha en högre löneställning. Utredningen förordar i det hänseendet att föreståndarna i Stockholm och Hälsingborg inplaceras i lönegrad A 23 och föreståndaren i Göteborg i lönegrad A 24. Tjänsteman som utför extra mönstringsförrättning bör i fortsättningen åtnjuta ersättning härför endast i den mån detta följer av reglerna för övertid ersättning. De av utredningen föreslagna lönegraderna för föreståndarna överensstämmer i stort sett med dem, som av sjömanskommittén föreslagits för de i dess betänkande avsedda sjömanshusombudsmännen. Att löneställningen enligt utredningens förslag blir högre än som nu gäller för föreståndarna för sjömansförmedlingarna, synes motiverat med hänsyn till att särskilda kvalifikationer i fråga om erfarenhet av sjöfart bör krävas, vilka dessa senare ej alltid besitter.

För vart och ett av de 14 mindre sjömanskontoren räknar utredningen med anställande av en heltids eller halvtids befattningshavare i lönegrad A 10 som närmaste medhjälpare åt föreståndaren. Sådana befattningar finns

nu vid flera av sjömanshusen. Det torde icke vara uteslutet att, där så befinnes lämpligt, för den föreslagna lönen förvärva befattningshavare med viss sjömansutbildning. Ytterligare bör vid ett vart av de nu åsyftade sjömanskontoren finnas anställt ett heltids eller halvtids kontorsbiträde i lönegrad A 5. Med hänsyn till att en del av befattningshavarna blir halvtidsanställda, räknar utredningen här med sammanlagt tio löner i lönegrad A 10 och åtta i lönegrad A 5.

De vid de fyra största kontoren föreslagna 33 tjänstemännen finner utredningen böra utgöras av tre notarier i lönegrad A 19 (Göteborg, Stockholm och Hälsingborg) och vidare, i anslutning till inom arbetsförmedlingen vanlig lönegradsplacering, tre förste assistenter i lönegrad A 16, fyra assistenter i lönegrad A 13, sex assistenter i lönegrad A 11, fyra kontorister i lönegrad A 9, fyra kanslibiträden och två expeditionsvakter i lönegrad A 7 samt sju kontorsbiträden i lönegrad A 5.

Av nu angivna befattningshavare bör enligt utredningens mening samtliga föreståndare och notarierna erhålla ordinarie anställning, medan övrig personal tills vidare torde böra sättas på icke-ordinarie stat.

Särskilt förordnad mönstringsförrättare, liksom tulltjänsteman eller annan utomstående som utför extra mönstringsförrättning, bör som för närvarande äga behålla därvid uppburen avgift. Vad angår befattningshavare hos arbetsförmedling, som utför extra mönstringsförrättning, synes emellertid enligt utredningen övervägande skäl — icke minst angelägenheten att sådan befattningshavare icke skall få sken av att ha inkomst av förmedlingsverksamhet — tala för att avgiftsbeloppen inlevereras till arbetsmarknadsstyrelsen eller sjöfartsstyrelsen; befattningshavarens rätt att åtnjuta övertidsersättning för förrättningsarbetet får härvid bedömas i vanlig ordning. Redogörelse för nu åsyftade fristående mönstringsförrättningar och därvid uppburna avgifter bör enligt utredningen periodiskt tillställas sjöfartsstyrelsen.

Remissyttrandena

Förslaget att sammanföra förmedling och mönstring av sjöfolk till ett statligt organ har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av praktiskt taget samtliga hörda myndigheter och organisationer. Sålunda delar *sjöfartsstyrelsen* utredningens mening om de fördelar, som vinnes genom att sammanföra mönstrings- och arbetsförmedlingsuppgifterna till ett gemensamt lokalt organ. Bland annat kommer därigenom arbetsgivare och arbetstagare på sjöfartens område att befrias från de olägenheter och den tidsspillan, som det innebär att för ett och samma ärende behöva besöka två skilda organ, och en sammanslagning möjliggör också rationellare och billigare arbetsmetoder. *Statskontoret* och *arbetsmarknadsstyrelsen* gör uttalanden i samma riktning. Sistnämnda ämbetsverk understryker bl. a. värdet av att allt arbete med kontroll av sjöfartsböcker, läkarintyg, arbetsbetyg och dylikt, som måste utföras av både sjömanshusen och

sjömansförmedlingarna, kan läggas på en hand och därigenom förenklas. Även *Sveriges redareförening*, liksom övriga organisationer på sjöfartsområdet, har i princip anslutit sig till den föreslagna samordningen. Föreningen uppställer emellertid som förutsättning att servicen åt sjöfolket på de orter, där sjömanshus föreslås skola dras in utan att ersättas av sjömanskontor, icke försämrats, vilket föreningen befarar kommer att bli fallet om utredningsförslaget i alla delar följes. Föreningen förordar bl. a. — var till återkommes i det följande — att sjömanskontor inrättas på fler orter än de av utredningen föreslagna. *Rederiföreningen för mindre fartyg* och även *länsstyrelsen i Östergötlands län* är mera tveksamma. De understryker båda att den nuvarande sjömanshusverksamheten hittills fungerat väl och att det ur sjöfartsnäringens synpunkt knappast kan vara motiverat att företa en så genomgripande omorganisation som här föreslagits.

Den av utredningen föreslagna benämningen »sjömanskontor» ogillas av ett stort antal av de hörda instanserna. *Sjöfartsstyrelsen*, *statistiska centralbyrån*, *länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus län* och i *Västernorrlands län* samt *Sveriges redareförening* menar sålunda alla i princip, att den gamla särpräglade benämningen »sjömanshus», som funnits sedan mitten av 1700-talet och som allmänt förstås också i grannländerna, bör bibehållas, trots att status och arbetsuppgifter förändras.

Beträffande de ifrågasatta nya sjömanskontorens organisatoriska ställning, särskilt valet av administrativ huvudman, redovisas motsatta åsikter. *Arbetsmarknadsstyrelsen* delar utredningens uppfattning att den nya organisationen administrativt bör inordnas i arbetsmarknadsverket. En förutsättning är emellertid att de blivande sjömanskontoren samordnas med arbetsmarknadsverkets övriga fältorganisation. Styrelsen kan sålunda icke tillstyrka utredningens förslag, att sjömanskontoren skulle såsom relativt fristående organ ställas direkt under arbetsmarknadsstyrelsen och därmed i organisatoriskt hänseende icke underordnas länsarbetsnämnderna. I realiteten skulle, om förslaget genomfördes, den del av arbetsmarknaden, som omfattar sjöfarten, komma att isoleras från den övriga arbetsmarknaden. Vidare skulle möjligheterna till arbetsutjämnning mellan de olika expeditionerna reduceras, och olägenheter för personalen i tjänstetillsättnings- och befodringsavseenden uppstå. En utbrytning av sjömansförmedlingens verksamhet från den lokala arbetsförmedlingsverksamheten skulle dessutom strida mot de förutsättningar, på vilka den aktuella arbetsmarknadspolitikerna vilar. Den omständigheten att länsarbetsnämnderna utövar lokal ledning av en sammanslagen förmedlings- och mönstringsverksamhet behöver icke hindra, att sjöfartsstyrelsen genom instruktioner och direktiv kan öva inflytande på mönstringsverksamheten i den utsträckning som kan anses erforderlig och påkallad. Styrelsen vill sålunda bestämt förordas att sjömanskontoren helt och hållet — alltså bl. a. även anslagsmässigt — inordnas i arbetsförmedlingsnätet.

Liknande synpunkter framföres av *Svenska maskinförbunds*, som betecknar utredningens uppfattning, att länsarbetsnämnderna icke kan an-

tagas besitta sakkunskap på sjöfartsområdet, som felaktig. Sjömansförmedlingarna har varit underordnade länsarbetsnämnderna så länge dessa varit verksamma, och förmedlingarna och nämnderna är de enda offentliga organ som har erfarenhet av handelsflottans personalproblem. Uppgifter förknippade med dessa problem blir tyngdpunkten i sjömanskontorens verksamhet, medan sjömanshusens uppgifter endast är av registrerande karaktär. Vid tillkomsten av sjöfartsverket var det heller icke tänkt att handelsflottans personalanskaffning var av sådan art, att den skulle handläggas av ett speciellt sjöfartsorgan. Därest sjömanskontoren inte blir understödda länsarbetsnämnderna med hela sin verksamhet, kommer detta enligt förbundet att medföra mycket stora organisatoriska svårigheter.

Även *Svenska sjöfolksförbundet* och *Svenska stewardsföreningen* har — med hänvisning till det sammanhang, som sjömanskontorens arbetsförmedlande verksamhet har med arbetsmarknadsorganisationen och även med arbetslöshetskassorna — anslutit sig till utredningsförslaget, att arbetsmarknadsstyrelsen bör vara administrativ huvudman för sjömanskontoren. Denna inställning har också *statskontoret*.

Emot de nu nämnda instanserna står många myndigheter och organisationer, vilka anser att sjömanskontoren i stället bör sortera under sjöfartsstyrelsen. Till denna grupp hör i första rummet *sjöfartsstyrelsen* själv, som hävdar att den huvudsakligen av praktiska skäl motiverade sammanläggningen av sjömanshusen och sjömansförmedlingarna icke i och för sig utgör bärande grund för att bryta centraliseringen av sjöfartsfrågorna. Styrelsen åberopar att enligt utredningens beräkningar mer än två tredjedelar av kostnaderna för sjömanskontoren hänför sig till sådana verksamhetsgrenar som övertas från sjömanshusen. Det bör också beaktas att sjömanskontoren, liksom hittills sjömanshusen, kommer att förestås av personer med erfarenhet av tjänstgöring till sjöss. Härtill kommer att bemanningsfrågorna är av väsentlig betydelse som ett led i den offentliga verksamheten för ökad sjöfartssäkerhet, och även övriga till de nya sjömanskontoren från sjömanshusen överflyttade arbetsuppgifter har av ålder ansetts tillhöra verksamhetsområdet för det centrala statsorganet för sjöfartsfrågor. Det skulle innebära ett steg tillbaka, anser sjöfartsstyrelsen, att från det nuvarande centrala sjösäkerhetsorganet bryta ut de administrativa frågorna rörande ombordanställning av sjöfolk och vad därmed sammanhänger. Över huvud taget kommer den av utredningen förordade uppdelningen av det administrativa huvudmannaskapet mellan sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen att försvåra en rationell och kostnadsbesparande samordning av verksamheten inom sjöfartsstyrelsens olika organ.

Sveriges redareförening intar samma bestämda ståndpunkt och uttalar såsom anmärkningsvärt, att förmedlingsverksamheten i detta sammanhang skall tillmätas en sådan betydelse, att den administrativa ledningen måste läggas på ett verk, som i övrigt icke har något att göra med sjöfart. Det förhåller sig ändå så att flertalet av de frågor, som utredningen berör i sitt betänkande, för närvarande sorterar under sjöfartsstyrelsen. Genom ett för-

ständigt upplagt samarbete mellan sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen borde även med sjöfartsstyrelsen som huvudman för sjömanskontoren de frågor, vilka hänför sig till förmedlingen av sjömän, väl kunna tillgodoses. Det är angeläget, slutar föreningen, att sjöfartsnäringsens vitala intressen på förevarande område tillräckligt beaktas, och detta kan enligt föreningens bedömanden ske endast om sjöfartsstyrelsen blir chefsmyndighet för den sammanslagna mönstrings- och förmedlingsverksamheten.

På i huvudsak samma skäl har även *statens organisationsnämnd, riksräkenskapsverket, länsstyrelserna i Blekinge, Malmöhus, Hallands och Gävleborgs län samt Rederiföreningen för mindre fartyg och Sveriges fartygsbefälsförening* uttalat sig för att huvudsansvaret för sjömanskontorens verksamhet bör åvila sjöfartsstyrelsen. Riksräkenskapsverket tillägger att det i instruktionen för sjöfartsverket därvid bör intagas en föreskrift om samråd med arbetsmarknadsstyrelsen.

Vad härefter gäller partsrepresentationen tillstyrkes i allmänhet förslaget om slopande av sjömanshusdirektionerna och inrättande i deras ställe av helstatliga lokala organ, *s j ö m a n s n ä m n d e r*, sorterande under sjöfartsstyrelsen. Att nämnden i viss sammansättning skall kunna fungera som sådan *l o k a l s j ö f a r t s d e l e g a t i o n*, som avses i Genuakonventionen, biträdades också av remissinstanserna. *Svenska maskinbefälsförbundet* föreslår att ordförande i sjömansnämnd skall utses av arbetsmarknadsstyrelsen. *Statens organisationsnämnd* slutligen vill att sjömansnämnd och sjömanskontor skall vara sammanslagna till gemensamma lokala organ.

Vad utredningen föreslagit om inrättande av ett för sjöfarts- och arbetsmarknadsstyrelsen gemensamt *r ä d g i v a n d e c e n t r a l t p a r t s o r g a n* har inte föranlett några särskilda uttalanden i remissen.

Däremot har olika meningar kommit till uttryck rörande behovet av en *s j ö m ä n n e n s c e n t r a l s t i f t e l s e*. Sålunda menar *statens organisationsnämnd* och *länsstyrelsen i Hallands län*, att stiftelsens funktioner lika väl kan fullgöras av sjöfartsstyrelsen. *Sjöfartsstyrelsen* själv är tveksam huruvida det är påkallat att av formella skäl centralisera medelsförvaltningen till ett nytt organ. Styrelsen har visserligen förståelse för den bakomliggande tanken, att en icke-statlig juridisk person skall stå som ägare till och förvaltare av de tidigare sjömanshusmedlen. Någon anmärkning har emellertid icke kunnat riktas mot de nuvarande sjömanshusdirektionernas medelsförvaltning. Det förhållandet att direktionerna enligt utredningens förslag skall bli statliga nämnder medför i sak icke någon väsentlig förändring i direktionernas ställning och arbetsuppgifter. Medelsförvaltningen bör sålunda enligt styrelsens mening ligga hos sjömansnämnderna, vid vilket förhållande någon särskild stiftelse för ändamålet icke blir erforderlig.

Även *statskontoret* och *Rederiföreningen för mindre fartyg* avstyrker förslaget om en särskild stiftelse för medelsförvaltningen, föreningen under åberopande av att medlen är sjömanshusens enskilda egendom och därför bör förvaltas på samma sätt som hittills, samt statskontoret med hänvis-

ning till att ämbetsverket vid sin behandling av avsnittet om verksamhetens finansiering i det följande föreslår att tonavgifterna m. m. skall inlevereras till statsverket, vid vilket förhållande endast skulle återstå förvaltningen av donationsmedlen. *Sveriges fartygsbefälsförening* tillstyrker stiftelsen men anser att dess medelsförvaltning bör begränsas till att gälla de indragna sjömanshusens tillgångar.

Rörande lokaliseringen av sjömanskontoren understryker särskilt sjöfartsstyrelsen och Sveriges redareförening att avgörande för frågan hur många kontor som bör finnas och var dessa skall ligga måste vara kravet på en fortsatt fullgod service åt sjöfartsnäringen.

När det gäller mönstringsverksamheten anser visserligen *sjöfartsstyrelsen* att denna servicesynpunkt kan tillgodoses även med ett begränsat antal sjömanskontor, därest på andra orter, såsom utredningen också föreslagit, mönstringsverksamheten kan ombesörjas av särskilda mönstringsförrättare. Beträffande vissa av de städer, vilkas sjömanshus av utredningen föreslås till indragning, speciellt städerna Trelleborg och Härnösand, synes emellertid sjöfartsintressena kräva mera fasta anordningar för tillgodoseande av mönstringsbehovet än utredningen förutsatt. Sjöfartsstyrelsen anför härom i huvudsak följande.

Direktionen för sjömanshuset i Trelleborg har i sitt yttrande till sjöfartsstyrelsen bl. a. anført, att staden och hamnen befinner sig i stark expansion, ävensom fäst uppmärksamheten på de speciella förhållanden som, jämfört med övriga sjömanshus, råder där. Största delen av mönstringsförrättningarna sker på öppen redd, 2—4 naut. mil från närmaste land under alla tider på dygnet och under alla väderleksförhållanden. Det är förenat med direkt livsfara för en ovan person att i storm och grov sjö borda ett fartyg. Dessutom är det av största vikt, att mönstringsförrättaren vid sådana uppdrag är fullt kvalificerad, eftersom denne helt och hållet är lämnad åt sig själv utan möjligheter att t. ex. göra förfrågningar per telefon i ofta förekommande tveksamma fall.

Direktionen för sjömanshuset i Härnösand anser i sitt yttrande till sjöfartsstyrelsen att Härnösand såsom den äldsta sjö- och stapelplatsen i Norrland i första hand borde ifrågakomma beträffande inrättandet av sjömanskontor, framför någon av de i förslaget avsedda platserna på norrlandskusten. Som skäl framhålles det stora mönstringsdistrikt, som det nuvarande sjömanshuset har att betjäna. Distriktet omfattar ett vidsträckt industriområde med ett flertal lastageplatser. Ofta får förrättning ske ombord å fartygen ute på redd. Direktionen tillägger att genom den nyligen färdigställda oljehamnen i Härnösand kommer antalet förrättningar i området att öka.

Sjöfartsstyrelsen vitsordar de av sjömanshusdirektionerna i Trelleborg och Härnösand åberopade förhållandena. För den händelse det anses, att sjömanskontor av finansiella skäl icke kan uppehållas i dessa städer, vill styrelsen föreslå, att till sjömanskontoren i Malmö och Sundsvall anknytes en särskild assistent med stationeringsort i Trelleborg respektive Härnösand. Dessa assistenters arbetsuppgift skulle vara att i egenskap av särskilda mönstringsförrättare handha mönstringsverksamheten på stationeringsorten och i andra närliggande hamnar. Själva registreringsarbetet skulle därvid, såsom även för närvarande sker beträffande särskilda mönstringsförrättare, ombesörjas av respektive huvudkontor. Någon särskild skriv-

hjälp skulle därför icke ifrågakomma för dessa assistenters del. I båda de nu ifrågavarande distrikten torde vidare bemanningskontrollen äga särskild aktualitet och i framtiden kräva avsevärd tid. Om därtill jämväl lägges förmedlingsarbete för sjömän inom området, torde assistenternas arbetstid bli väl utfylld.

Sjöfartsstyrelsen framhåller att liknande omständigheter, om än icke av samma styrka, gör sig gällande beträffande andra städer, där sjömanshus föreslagits till indragning, exempelvis Sölvesborg samt Halmstad, Marstrand, Lysekil och möjligen även Strömstad. Särskilt under övergångstiden till ett nytt system torde det vara önskvärt att på dessa orter ha tillgång till kunniga och erfarna mönstringsförrättare. Sjöfartsstyrelsen pekar i det sammanhanget på möjligheten att som särskilda mönstringsförrättare på vissa av dessa och måhända även andra orter anställa befattningshavare, som blir friställda i samband med indragningarna. Vederbörande skulle därvid kunna knytas som tjänsteman på övergångsstat till närmaste sjömanskontor.

Sveriges redareförening anser sig icke övertygad om att servicen åt sjöfolket kommer att bli fullgod på vissa av de orter, där utredningsmannen föreslagit indragning av nuvarande sjömanshus. Föreningen anför härom.

Visserligen föreslås tillsättandet av särskilda mönstringsförrättare, varvid de friställda sjömanshusombudsmännen i första hand skulle ifrågakomma, men man kan befara, att detta endast blir en övergångsåtgärd. På flera av de platser, där sjömanshuset föreslås bli indraget, är sjöfarten livlig. Härmed följer en icke ringa skiftning av sjöfolk. Sjömansförmedlingen på orten kommer att anlitas i stor utsträckning och det framstår då som naturligt, att erforderlig av- och påmönstring samtidigt skall kunna ske. Med hänsyn till att sjömansförmedlingsverksamheten å de flesta orter är knuten till den allmänna arbetsförmedlingen och där omhänderhaves av tjänstemän, som icke sällan stå ganska främmande för sjöfartens problem, vore det synnerligen angeläget, om man å de platser, där omsättningen av sjöfolk är livlig, tillser att sjömanskontor inrättas. Härigenom skulle sjömansförmedlingen komma under sådan ledning, att de speciella sjöfartsproblemen beaktades, samtidigt som på- och avmönstring kunde verkställas av kompetent personal.

Med hänsyn till vad nu sagts anser föreningen, att sjömanskontor bör inrättas å ytterligare ett antal platser och föreslår i vart fall — utöver de av utredningsmannen nämnda — sjömanskontor i Halmstad, Trelleborg och Härnösand. Därjämte bör övervägas sjömanskontor i Västervik och Örnsköldsvik och måhända å ytterligare ett antal platser med hänsyn till sjömanskontorens karaktär av beredskapsorgan, vilket bör noggsamt beaktas. En närmare lokal utredning bör enligt föreningens mening föregå beslut om indragning. *Rederiföreningen för mindre fartyg* anlägger också servicesynpunkten och ifrågasätter om icke ytterligare något kontor utöver de föreslagna bör inrättas.

Även ett antal länsstyrelser föreslår att ytterligare sjömanskontor inrättas. Hit hör *länsstyrelsen i Blekinge län*, som vill att sjömanskontor skall finnas också i Sölvesborg — som nu har sjömanshus — enär planer förelig-

ger att ytterligare utbygga den redan nu relativt stora varvsrörelsen i staden och då hamnen är avsedd att utbyggas vid tillkomsten av Hylte Bruks massafabrik vid Skräbeån. Med hänsyn bl. a. till den påbörjade utbyggnaden av hamnen i Åhus och det stora antalet inskrivna sjömän vid sjömanshuset i Kristianstad bör enligt *länsstyrelsen i Kristianstads län* frågan om en indragning av detta sjömanshus ytterligare utredas. Till samma slutsats kommer *länsstyrelsen i Malmöhus län* beträffande sjömanshuset i Trelleborg. *Länsstyrelsen i Hallands län* finner det nödvändigt med ett sjömanskontor i Halmstad med hänsyn till den avsevärda ökning av antalet svenska fartyg, som framöver kommer att anlita stadens hamn. Länsstyrelsen pekar på det pågående arbetet med oljehamn och kajanläggning för oceangående fartyg samt färjeförbindelsen fr. o. m. sommaren 1960 mellan Halmstad och Aarhus. Den verksamhet som sjömanshuset i Marstrand utför kan enligt *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* icke ersättas med en särskilt förordnad mönstringsförrättare. Småtonnaget i Göteborgs skärgård och från ön Tjörn föredrar Marstrand framför det arbetstyngda Göteborg vilket medför att sjömanshuset i Marstrand utfärdar det näst största antalet sjömansrullor av landets sjömanshus. Obligatorisk mönstring för sjömän i inrikes fart skulle för Marstrands del medföra en väsentlig ökning av antalet mönstringar. I särskild skrift den 5 november 1959 har ett femtiotal å Tjörn bosatta redare understrukit behovet av ett sjömanskontor i Marstrand. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* framhåller att det enligt utredningsförslaget icke kommer att finnas något sjömanskontor på den 30 mil långa sträckan mellan Sundsvall och Umeå. Ytterligare utredning bör därför ske om behovet av ett sjömanskontor i Örnsköldsvik, främst med hänsyn till stadens lämpliga belägenhet och till den pågående och väntade industriella utvecklingen inom Örnsköldsviksområdet. Beträffande Härnösand motsätter sig länsstyrelsen bestämt den föreslagna indragningen, då staden har fullt tillräckligt underlag för ett självständigt sjömanskontor. Vidare erinrar länsstyrelsen om att Härnösand är en gammal sjöfartsstad med ett omkring 150 år gammalt sjömanshus. Staden är säte för sjöbefälsskola och sjömansskola och är den enda ort i Norrland som har rederirörelse av någon betydelse. Till förmån för inrättande av ett sjömanskontor i Härnösand har även *samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen* uttalat sig. Delegationen hävdar att starkare skäl talar för upprätthållande av två kontor i Västernorrlands län än i Gävleborgs och framförallt i Kalmar län. Denna uppfattning framföres även i en av *Norrlandsförbundet* ingiven skrift.

Emot de nu nämnda remissinstanserna står *Svenska maskinbefälsförbundet*, som förordar en begränsning av antalet sjömanskontor jämfört med vad utredningen föreslagit. Förbundet ifrågasätter nämligen behovet av ett kontor i Söderhamn/Stugsund; de av utredningen redovisade siffrorna visar att ett sådant kontor knappast kan vara berättigat. *Sveriges fartygsbefälsförening* godtar utredningens förslag till indragningar, då det enligt föreningens mening icke kan vara försvarbart att ha ett statligt lokalorgan inrättat för en serviceuppgift, som tas i anspråk genomsnittligt endast en eller

annan gång per dag. Även *statens organisationsnämnd* anser utredningens organisationsplan innebära en rimlig avvägning.

Arbetsmarknadsstyrelsen, som lämnar utan erinran det föreslagna antalet sjömanskontor och deras placering, förutsätter att förmedlingsverksamhet i fråga om sjömän skall kunna finnas på orter som saknar sjömanskontor.

Vad utredningen föreslagit om behovet av särskild mönstringsförrättare på i första hand sådana orter, där sjömanshus kommer att dras in utan att ersättas av sjömanskontor, har i allmänhet icke föranlett särskilda uttalanden i remissen. Dock understryker *Svenska tullmannaförbundet* kravet på en viss utbildning för sysslan och tillägger att en dylik utbildning för tulltjänstemän, som kan komma att anförtros mönstringsförrättningar, torde kunna ske utan större kostnader.

De remissinstanser som uttalat sig om *personalbehovet* har nästan samtliga ansett detta för lågt beräknat. Sålunda uppskattar *sjöfartsstyrelsen* medelsbehovet för biträdespersonal vid de 14 minsta kontoren till 20 hela löner mot av utredningen beräknade 18. Därutöver räknar styrelsen med ytterligare tre tjänster som kansliskrivare att placeras vid sjömanskontoren i Göteborg, Hälsingborg och Stockholm. Enligt *sjöfartsstyrelsens* bedömanden måste det också finnas medel tillgängliga för extra skrivhjälp vid extra ordinär arbetsbelastning. Särskilt finns det risk för överbelastning under övergångstiden. Rörande den av styrelsen föreslagna personalförstärkningen, jämfört med utredningsförslaget, heter det i styrelsens yttrande.

Kostnadsökningen vid bifall till styrelsens förslag om utökning av den varaktigt anställda biträdespersonalen vid de 14 mindre kontoren blir så låg som 25 000 kronor. Att en sådan förstärkning av arbetskraften som här förordas är nödvändig, torde framgå av det förhållandet, att den av utredningen föreslagna personalstyrkan ungefär motsvarar personaluppsättningen hos de nuvarande sjömanshusen på ifrågavarande fjorton orter, medan arbetsförmedlingens befattning med sjömännen på dessa orter i allmänhet synes motsvara omkring en halv kvalificerad arbetskraft, något mer eller något mindre. Styrelsen kan icke dela utredningens uppfattning, att den med arbetsförmedlingen följande ökningen av arbetsbördan skulle motvägas av minskade arbetsuppgifter i andra hänseenden, exempelvis i fråga om avgiftsuppbörd, jämte en möjlig rationalisering av verksamheten. Enligt flertalet av de yttranden, som av sjömanshusdirektionerna avgivits över utredningens betänkande, skulle befrielse från uppbördsbestyren icke innebära någon väsentlig arbetslättnad. Någon minskning av arbetsstyrkan med hänsyn till en möjlig rationalisering kan givetvis icke ifrågakomma förrän rationaliseringen hunnit genomföras, vilket svårigen kan ske under själva övergångstiden.

Det är under alla omständigheter att befara att den av utredningen föreslagna personaluppsättningen vid de 4 största kontoren blir för liten i förhållande till den utökade arbetsbörda, som kommer att åvila kontoren genom att dit överföres, utöver ytterligare registreringsarbete från indragna, inom respektive distrikt tidigare förlagda sjömanshus, jämväl sjömansförmedlingsarbetet från arbetsförmedlingskontoren, vilket sistnämnda arbete enligt uppgift i utredningen är så betydande, att därmed för närvarande i Göteborg, Stockholm, Hälsingborg och Malmö sysselsättes tillhopa mer än 20

befattningshavare. Trots detta skulle personalantalet vid dessa fyra sjömanskontor i förhållande till personalantalet vid de nuvarande sjömanshusen i samma städer utökas med sammanlagt allenast 5 personer enligt utredningens förslag (från 32 till 37) eller med allenast 9 personer enligt sjöfartsstyrelsens förslag (från 32 till 41). Den sammanlagda personaluppsättningen vid de fyra största av de nuvarande sjömanshusen och av de nuvarande sjömansförmedlingarna skulle alltså reduceras från 52 till respektive 37, eller 41 personer. Det torde vara uppenbart, att genomförandet på en gång av en sådan personalreduktion, utan att garantier finnes för att samtidigt en genomgripande rationalisering sker medelst arbetsbesparande maskinell utrustning m. m., måste innefatta allvarliga risker för osäkerhet och eftersläpning i arbetet.

Sjöfartsstyrelsen är i princip ense med utredningen om att de 18 föreståndarbefattningarna och de tre notariebefattningarna bör erhålla ordinarie ställning, medan övrig personal tills vidare sättes på icke-ordinarie stat.

Även *arbetsmarknadsstyrelsen* kritiserar utredningens beräkningar av personalbehovet. Eftersom de nuvarande arbetsuppgifterna på sjömansförmedlingen i sin helhet kommer att kvarstå, är det enligt styrelsens mening riktigt, att vid personalberäkningen utgå från antalet tjänster vid sjömansförmedlingarna och öka detta antal med viss del av sjömanshusens personalstyrka. Såvitt styrelsen kan finna skulle den av utredningen tillämpade personalberäkningen bl. a. leda till att det blivande sjömanskontoret i Stockholm skulle komma att bestå av en mindre personalstyrka än den som nu finns på enbart sjömansförmedlingen, och i Göteborg skulle personaluppsättningen bli oförändrad. Styrelsen är icke beredd att i detta sammanhang framlägga ett exakt förslag rörande personalbehovet utan vill att den frågan särskilt utredes, sedan definitiv ställning tagits till frågan om sammanslagning av sjömanshusen och sjömansförmedlingarna.

Under åberopande av de stora kostnader, som åsamkas sjöfartsnäringen genom förseningar, understryker *Sveriges redareförening* med skärpa vikten av att personalbehovet vid de olika sjömanskontoren blir väl tillgodosett. Vid ställningstagande till förslaget att ersätta nuvarande tjänstemän med deltidsanställd personal måste hänsyn tagas till att arbetet fluktuerar, icke endast från dag till dag utan även under en och samma dag. Även om förseningen är medveten om att personalbehovet icke ekonomiskt kan beräknas på toppbelastningen, synes de av utredningsmannen framlagda beräkningarna avseende erforderlig personal icke bärande.

Statstjänstemannaförbundet uttalar starka tvivel mot utredningens metoder för beräkning av personalbehovet. Det heter härom bl. a. följande.

Sjömansförmedlingen liksom övrig förmedlingsverksamhet har för endast några år sedan varit föremål för en noggrann genomgång och bedömning av statens organisationsnämnd och arbetsmarknadsstyrelsen gemensamt. Mot bakgrunden härav synes det märkligt, att utredningen anser sig kunna framlägga ett efter mycket schablonmässiga grunder tillkommet förslag, som betydligt skulle begränsa den nya organisationens möjligheter att fullgöra den förmedlingstekniska delen av verksamheten. När utredningen anser

sjömansförmedlingspersonalen på de fyra största orterna kunna reduceras till hälften, synes det kunnat ifrågasättas, om utredningen verkligen gjort sig underrättad om själva förmedlingsverksamhetens omfattning. Då någon inskränkning av sjömansförmedlingens arbetsuppgifter ej föreslagits, är någon nämnvärd reduktion av personalen här för ej tänkbar. Till belysning av nämnda förhållanden kan nämnas att sjömansförmedlingen i Stockholm i dagarna förstärkts med ytterligare en befattning, nämligen en extra förste assistenttjänst i lönegrad Ag 16.

Statstjänstemannaförbundet tillägger att överförandet av uppbörd och redovisning av bl. a. tonavgifter från sjömanshusen till andra organ kan betraktas som betydelselöst med avseende på personalbehovet, jämfört med den ökning i mönstringsfrekvensen som övriga av utredningen föreslagna åtgärder kommer att medföra. Förbundet tänker exempelvis på förslagen att utfärdandet av sjöfartsbok och registreringen skall utökas till att omfatta jämväl sjömän i inrikes fart samt vissa i Sverige kyrkobokförda utländska sjömän. Härtill kommer att mönstringsfrekvensen ökar på flera orter och självfallet kommer att öka än mer genom indragning av sjömanshus. Då man ej heller kan räkna med någon påtaglig rationaliseringseffekt förrän verksamheterna kommer under samma tak, bör man enligt förbundets mening för de fyra största kontoren räkna med att bibehålla nuvarande sammanlagda personaluppsättningar. Vid de fjorton övriga kontoren krävs — för att de skall kunna fylla sina uppgifter på ett för sjöfarten godtagbart sätt — minst två heltidsanställda, fullt mönstringskunniga tjänstemän jämte biträdespersonal.

Statskontoret har icke yttrat sig om personalbehovet vid sjömanskontoren i vidare mån än att ämbetsverket ifrågasätter om behov föreligger av heltidsanställda föreståndare vid sjömanskontoren i Söderhamn och Karlshamn.

I fråga om lönesättningen för personalen vid sjömanskontoren anser *sjöfartsstyrelsen* de föreslagna lönegraderna för föreståndarna väl avvägda med hänsyn till de särskilda kompetenskrav, som måste ställas på dessa. Styrelsen anser dock att föreståndarna i Stockholm och Hälsingborg bör ha samma löneställning som föreståndaren i Göteborg. Liksom i fråga om Göteborgstjänsten måste nämligen särskilt stora kompetensfordringar uppställas för de båda befattningarna i Stockholm och Hälsingborg. Såväl mönstrings- och förmedlingsarbetet som de administrativa uppgifterna vid dessa tre kontor är av ojämförligt mycket större omfattning än vid det stora flertalet blivande kontor. Dessutom tillkommer att föreståndarna vid de största kontoren i stor utsträckning måste kunna utnyttjas såsom rådgivare för de mindre kontoren. Styrelsen föreslår alltså att även föreståndarna i Stockholm och Hälsingborg placeras i lönegrad A 24. — Beträffande vissa av de övriga sjömanskontoren erfordras det enligt styrelsens mening högre kvalifikationer för innehavaren av assistentbefattningen än som motsvaras av lönegraden A 10. Å andra sidan bedömer styrelsen det möjligt att beträffande ett par av de medelstora kontoren åtnöja sig med en kontoristtjänst

i lönegrad A 9 jämte halvtidsanställt kontorsbiträde, och för de minsta kontoren skulle, utöver föreståndaren, allenast behöva beräknas ett kanslibiträde eller ett kontorsbiträde, i båda fallen heltidsanställda. Av sjöfartsstyrelsen i det tidigare föreslagna 20 hela löner för de fjorton mindre kontoren skulle därvid fördela sig enligt följande: fyra löner i A 13, två löner i A 10, två löner i A 9, fyra löner i A 7 och åtta löner i A 5. Styrelsen tillägger att kostnadsökningen är obetydlig.

Arbetsmarknadsstyrelsen anmärker att den av utredningen föreslagna lönen åt sjömanskontorens föreståndare ligger i samma och i vissa fall högre lönegrad än som gäller för förste inspektörerna inom arbetsförmedlingen. Enligt styrelsens uppfattning är förste inspektörens arbetsuppgifter ur kvalitativ synpunkt sådana, att de motiverar en högre löneställning än den som bör tillämpas på föreståndarna för sjömanskontoren. Styrelsen anser det vara en bättre avvägning, om föreståndarna placeras i lönegrad A 19 utom i Stockholm och Hälsingborg, där de bör placeras i lönegrad A 21, och i Göteborg där placeringen bör vara A 23. Övriga tjänster på sjömanskontoren — notarie-, assistent- och biträdestjänster — bör med utgångspunkt från föreståndarens placering och med hänsyn till arbetsuppgifternas art inplaceras på lämpligt sätt i de inom arbetsförmedlingen förekommande inspektörs-, assistent- och biträdeslönegraderna. — *Statens lönenämnd* kan, såvitt gäller föreståndarna, för sin del icke tillstyrka högre placering än A 23 för göteborgskontoret, A 21 för stockholmskontoret och A 19 för övriga kontor. För de fyra största kontoren bör enligt nämndens mening i övrigt beräknas — utöver biträdes- och expeditionsvaktstjänster — för göteborgskontoret en tjänst i A 19, en tjänst i A 16 och sex tjänster fördelade på lönegraderna A 13 och A 11, för stockholmskontoret en tjänst i A 16 och tre tjänster fördelade på lönegraderna A 13 och A 11, för hälsingborgskontoret en tjänst i A 16 och en tjänst i A 13 samt för malmökontoret två tjänster i A 13 respektive A 11. Beträffande biträdes- och expeditionsvaktspersonalen, däri inräknat de föreslagna kansliskrivartjänsterna, ger betänkanDET enligt nämndens mening icke tillräcklig ledning för bedömande av lönefrågorna.

Statistjänstemannaförbundet hävdar, att föreståndarens närmaste man icke bör placeras lägre än i lönegraden A 13, och den som biträder med förmedlingsuppgifter bör placeras i lägst A 11. För rena kontorsgöromål synes vid de större kontoren behov föreligga för tjänster i högre lönegrad än A 7.

Statskontoret inskränker sig i fråga om lönesättningen för sjömanskontorens personal till att erinra om löneställningen för föreståndarna för de nuvarande arbetsförmedlingarna, vilka på många av de orter, där sjömanskontor föreslagits, förestås av personal med sjöbefälsutbildning eller befarenhet. — *Sveriges redareförening* finner det foljdriktigt, att chefen för sjömanskontoret, på vilken kommer att läggas större ansvar än som nu åvilar sjömanshusombudsmännen, får samma kompetens som dessa. Föreningen erinrar om att till ombudsmän sedan lång tid tillbaka endast har

utsetts befälhavare med lång och väl vitsordad praktik. Härigenom uppfylles även kravet i 1920 års Genuakonvention i avseende på kompetenskrav för föreståndare av sjömansförmedling.

Frågan om ersättning åt särskilt förordnad mönstringsförrättare eller åt tulltjänsteman eller annan, som anlitas för mönstringsuppdrag, har i remissen berörts endast knapphändigt. I fråga om tulltjänstemans rätt att behålla avgift för extra mönstringsförrättning är *statskontoret* av den principiella uppfattningen, att avgiften bör tillfalla statsverket, om förrättningen kan fullgöras inom den för vederbörande tulltjänsteman fastställda arbetstiden. *Statens lönenämnd* är inne på samma linje och anser att det bör övervägas, om icke mönstringsuppgifter, som ålägges tulltjänsteman, skall anses ingå i vederbörandes tjänsteutövning. I vart fall bör enligt nämndens mening den särskilda ersättningen icke vara beroende av tjänstemannens eget bedömande, huruvida förrättningen skall ske ombord eller på expeditionen.

Fråga om övertidsersättning åt befattningshavare vid sjömanshusen i högre löneställning än A 17 har tagits upp av *statstjänstemannaförbundet*, som härom uttalar bl. a. följande.

Sjöfarten kräver att mönstringsförrättningar kan ske praktiskt taget dygnet runt. Detta krav har under senare år med den långt drivna effektiviseringen inom sjöfarten kommit till uttryck i en ökning av de extra mönstringsförrättningarna. Sjöfartens krav härvidlag bottnar i en rad praktiska och vägande skäl varför en inskränkning i denna service skulle vara till men icke blott för rederinäringen utan även för de olika personalkategorierna ombord. Enligt nu rådande ordning uppbär samtliga sjömanshusens befattningshavare, som utför sådan mönstring, övertidsersättning härför. Detta gäller sålunda även sjömanshusombudsmännen och notarierna. Utredningen synes icke ha tagit en klart utformad ställning till frågan om sådan ersättning även i fortsättningen skall utgå till föreståndarna och notarierna. Med hänsyn till att dessa ersättningar uppgått till i många fall betydande belopp skulle ett borttagande av dessa innebära ett avsevärt inkomstbortfall.

Arbetsmarknadsstyrelsen slutligen anför att styrelsen finner det mindre lämpligt att skilda system för redovisning av avgifterna för extra mönstringsförrättning skall tillämpas och föreslår därför att betalningen till samtliga mönstringsförrättare skall utgå i form av ett efter omständigheterna avvägt arvode.

Departementschefen

Sjömanshusinstitutionen i vårt land är av gammalt datum. De första sjömanshusen inrättades redan i mitten av 1700-talet. Något mer än ett-hundra år senare infördes en allmän skyldighet för stapelstäder att bilda sjömanshus. Detta stadgande ersattes i 1911 års sjömanshusförordning av en bestämmelse, att Konungen äger föreskriva var sjömanshus skall finnas. Motivet härtill var att det ansågs önskvärt med en viss reducering av antalet sjömanshus. Det var emellertid först år 1939, i samband med anta-

gandet av nu gällande sjömanshuskungörelse, som antalet sjömanshus minskades till nuvarande 30. Tidigare var antalet sjömanshus 47.

Som tidigare nämnts har en av utredningens huvuduppgifter varit att undersöka möjligheterna till samordning av sjömansförmedlingen och sjömanshusverksamheten. Redan i direktiven för utredningen konstaterades, att visst arbete, som utföres av de till den allmänna arbetsförmedlingen anslutna sjömansförmedlingarna och genom sjömanshusen, är likartat och om möjligt bör sammanföras. Vid sin bedömning av frågan räknar utredningen med att det även framgent är behövt att på det regionala planet ha registrerings- och andra anordningar för såväl arbetsanskaffning som mönstring av sjöfolk. Det är då ett naturligt önskemål att registreringsarbetet och därmed sammanhängande arbetsuppgifter icke i onödan splittras på olika organ. Ur synpunkten av de besparingar i personal och de förbättringar i servicehänseende, som skulle vinnas vid en samordning, föreslår utredningen, att mönstrings- och registreringsarbetet för sjömän sammanföres med sjömansförmedlingen till ett nytt organ, som utredningen kallar sjömanskontor. — De över utredningsförslaget hörda remissinstanserna har i allmänhet tillstyrkt eller lämnat utan erinran ett dylikt samgående mellan sjömanshusen och sjömansförmedlingen.

Jag är ense med utredningen om att en rationalisering av sjömanshusverksamheten nu bör åstadkommas genom att denna verksamhet sammanföres med sjömansförmedlingen. Jag tänker härvid inte bara på de administrativa vinsterna i form av ett rationellare utnyttjande av tillgänglig personal och förenklad registerföring. Även servicesynpunkten torde genom sammanslagning komma att bli bättre tillgodosedd: sjöfolket, rederierna och den upplysningssökande allmänheten behöver inte besöka olika institutioner för beslätade ärenden. Över huvud taget blir det inom en gemensam organisation ökade möjligheter att utnyttja rationella och effektiva arbetsmetoder till gagn för verksamheten i dess helhet.

I fråga om benämningen för det nya sammanslagna organet anser jag, i likhet med flertalet av de hörda myndigheterna och organisationerna, att den gamla särpräglade benämningen »sjömanshus» bör användas. Till det nya organet kommer ju att överföras den väsentliga delen av de arbetsuppgifter som nu åvilar sjömanshusen, och en stor del av kostnaderna för det nya organet hänför sig till arbetet med mönstring och registrering m. m. av sjöfolk.

Den nya sjömanshusorganisationen skall enligt utredningens förslag bli helt statlig men bör enligt utredningen samtidigt tillerkännas en så självständig ställning som möjligt. Allmänna instruktioner för verksamheten skulle meddelas av arbetsmarknadsstyrelsen och av sjöfartsstyrelsen, vilka verk borde ha det centrala ansvaret för förmedlings- respektive mönstringsverksamheten. Även om sjömanshusen alltså i sitt praktiska handlande kommer att sortera under både arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen, är det, påpekar utredningen, nödvändigt att välja endera av dessa styrelser

som administrativ huvudman. Med hänsyn till det sammanhang, som de nya sjömanshusens arbetsförmedlande verksamhet har med arbetsmarknadsorganisationen och även med arbetslöshetskassorna, har utredningen stannat för att arbetsmarknadsstyrelsen bör vara den administrativa huvudmannen.

Två av de av utredningen anlitade experterna har förordat att huvudmannaskapet för sjömanshusen skall ligga hos sjöfartsstyrelsen. Också under remissbehandlingen har motsatta uppfattningar kommit till uttryck i frågan om vem som skall ha det centrala administrativa ansvaret för sjömanshusen. En grupp, omfattande bl. a. sjöfartsstyrelsen, riksräkenskapsverket, Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening, föreslår att verksamheten skall ligga under sjöfartsstyrelsen, medan en annan grupp, vari ingår arbetsmarknadsstyrelsen, Svenska sjöfolksförbundet och Svenska maskinbefälsförbundet, anser att arbetsmarknadsstyrelsen bör svara för verksamheten. Arbetsmarknadsstyrelsen har dessutom föreslagit att de nya organen skall, liksom för närvarande sjömansförmedlingen, ingå i den allmänna arbetsförmedlingen. Som skäl härför åberopas särskilt möjligheterna till arbetsutjämning mellan de olika expeditionerna.

För egen del vill jag understryka betydelsen av att sjöfartens speciella intressen beaktas vid de olika frågornas lösning. Sjöfarten är en i många avseenden särpräglad näring. Som jag redan framhållit måste bl. a. särskilda krav uppställas i fråga om arbetskraften till sjöss. De speciella förhållandena inom sjöfarten skapar vidare särskilda servicebehov. Hamnbesöken är ofta korta, och det är icke alltid som de kan förläggas så, att arbetskraftsanskaffning och mönstring kan ske under vanlig expeditionstid. Framhållas bör också att mönstringen och den därmed sammanhängande verksamheten innefattar åtskilliga moment, som arbetsförmedlingarna för närvarande inte har att ta ställning till. Jag tänker här i främsta rummet på sådana åtgärder som kontroll av den ekonomiska uppgörelsen mellan arbetsgivare och arbetstagare samt medling mellan dem och uttalanden om deras rättigheter och skyldigheter. Vidare är mönstringsförrättaren skyldig att ta befattning med bemanningsfrågor. Dessa förhållanden — som medfört att sjöfartens sociala frågor i viss utsträckning handlaggs av sjöfartsmyndigheterna i stället för av de rent sociala instanserna — ställer jämväl särskilda krav på tjänstemännen, både i fråga om kunskap om gällande bestämmelser och med avseende på erfarenhet av arbetsförhållanden till sjöss. Erinras må ock att mönstring icke alltid äger rum på kontorslokalen; mönstringsförrättaren kan bli tvungen att, kanske under hårt väder, ta sig ombord på ett fartyg ute på en öppen redd.

Sjöfartens samt mönstrings- och inskrivningsverksamhetens särart utgör sålunda starkt stöd för standpunkten att den nya sjömanshusverksamheten skall sortera under sjöfartsstyrelsen, som är den centrala sjöfartsmyndigheten.

Å andra sidan är det tydligt att de största rationaliseringsvinsterna —

både för de arbetssökande och ur kostnadssynpunkt — står att vinna om verksamheten inordnas i arbetsförmedlingen. Om det råder brist på arbete till sjöss, bör helt naturligt de som söker sådant arbete erbjudas annan anställning. Visserligen torde det härför behövliga samarbetet kunna organiseras även om sjömansförmedlingarna är fristående. Men klart är att förfarandet måste bli avgjort enklare om sjömansförmedlingarna är en del av den allmänna arbetsförmedlingen. Sistnämnda alternativ överensstämmer också, som arbetsmarknadsstyrelsen framhållit, med statsmakternas strävanden att sammanhålla handläggningen av arbetsmarknadsfrågorna i en organisation. Det grundläggande arbetet i fråga om rekryteringen av sjöfolk utföres av arbetsförmedlingen. Den är därvid i hög grad beroende av andra grenar av organisationen inom arbetsmarknadsverket, i första hand yrkesvägledningen och ungdomsförmedlingen. Arbetsmarknadsverket är vidare tillsynsmyndighet för arbetslöshetsförsäkringen, vilket även talar för att verksamheten bör inordnas i detta verk. Med hänsyn bl. a. härtill synes arbetet inom de nya sammanslagna organen bli mest rationellt och minst kostnadskrävande om de inordnas i den allmänna arbetsförmedlingen. Utom rent kontorstekniska fördelar genom samfällad administration, gemensamma lokaler, lika blanketter etc. vinnes framför allt en smidigare personalorganisation, vilket bör kunna leda till direkta besparingar. Genom att inlemma verksamheten i en större organisation får man uppenbarligen ökade möjligheter att med ordinarie personal möta säsongsmässiga variationer i arbetsbördan.

Det är enligt min uppfattning möjligt att tillgodose sjöfartens berättigade anspråk även om de sammanslagna organen inordnas i den allmänna arbetsförmedlingen. Detta förutsätter dock att sjöfartsstyrelsen får effektiva möjligheter att genom meddelande av instruktioner och direktiv på i huvudsak samma sätt som hittills öva inflytande på den verksamhet, som inte avser endast arbetsförmedling. Sjöfartssynpunkterna måste också få göra sig gällande i fråga om inspektion av sjömanshusen och vid utseende av deras personal. Även vid handläggningen av sjömanshusens lokalfrågor bör utrymme beredas de speciella sjöfartssynpunkterna.

Jag förordar därför att de nya sjömanshusen får, på i stort sett samma sätt som för närvarande sjömansförmedlingarna, utgöra en del av den allmänna arbetsförmedlingen. Detta innebär, att organen administrativt kommer att sortera under arbetsmarknadsstyrelsen. Beträffande den del av verksamheten, som övertages från de nuvarande sjömanshusen, måste dock, i anslutning till vad jag nyss anförde, huvudansvaret ligga på sjöfartsstyrelsen. Det överordnade ansvaret för denna verksamhet, instruktionsgivningen för den och inspektionen av den skall alltså ankomma på sjöfartsstyrelsen, som självfallet skall ha att samråda med arbetsmarknadsstyrelsen i dessa frågor. Även när det gäller tillsättning av de högre tjänsterna inom de nya organen bör samråd äga rum mellan arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen. Därest enighet inte kan nås mellan styrelserna bör frågan hän-

skjutas till avgörande av Kungl. Maj:t. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda erforderliga bestämmelser om samarbetet mellan de båda styrelserna.

Regionalt lyder sjömansförmedlingarna under länsarbetsnämnderna, medan de nuvarande sjömanshusen i administrativt hänseende ledes av var sin sjömanshusdirektion. Sjömanshusens inordnande i arbetsförmedlingen medför att de administrativt bör — med de inskränkningar som följer av vad jag nyss anfört om sjöfartsstyrelsens befattning med verksamheten — underordnas länsarbetsnämnderna. En väsentlig del av sjömanshusdirektionernas uppgifter bortfaller alltså. Direktionerna kan därför upphöra. Deras kvarstående uppgifter torde — som jag redan berört i fråga om avstängning av sjömän (s. 66 f.) — överflyttas på lokala partsorgan, s j ö m a n s n ä m n d e r. Dessa bör sålunda bl. a. kunna tjänstgöra som remissorgan åt sjöfartsstyrelsen. I det följande kommer jag vidare att föreslå att de nuvarande sjömanshusens kapitaltillgångar förvaltas och disponeras av regionala, för ändamålet inrättade stiftelser med samma verksamhetsdistrikt och samma förläggningsorter som de nya sjömanshusen. Det synes praktiskt att sjömansnämnd fungerar som styrelse åt stiftelsen.

Jag finner det inte — i varje fall ej för närvarande — påkallat att uppta frågan om sammanslagning av sjömansnämnderna med de lokala sjöfartsdelegationer, som med stöd av den s. k. Genuakonventionen finns inrättade i anslutning till sjömansförmedlingarna. Jag förutsätter dock att det eftersträvas att åtminstone delvis samma personer ingår i nämnderna och delegationerna. Det synes även böra övervägas om det icke bör skapas möjlighet för en representant för sjömansnämnderna att delta i länsarbetsnämnds behandling av frågor rörande sjömansförmedlingen och sjömanshusen.

Som rådgivande organ åt arbetsmarknadsstyrelsen rörande sjömansförmedlingarnas verksamhet finns, som nämnts, två centrala sjöfartsdelegationer med säte i Göteborg, den ena för frågor rörande manskapet och den andra för frågor rörande befälet. Utredningen menar att även sjöfartsstyrelsen bör ha tillgång till en central rådgivande instans och föreslår inrättandet av en för arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen gemensam rådgivande sakkunniginstans. Därvid skulle de nuvarande centrala sjöfartsdelegationerna kunna upphöra.

Sjöfartsstyrelsen håller i sitt arbete fortlöpande kontakt med de olika organisationerna inom sjöfartsområdet. Denna form för samarbete synes i huvudsak tillgodose styrelsens behov av rådgivning från organisationernas sida. Vid sådant förhållande anser jag inte skäl föreligga att nu inrätta ett för sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen gemensamt rådgivande partsorgan.

Vad häfter gäller sjömanshusens lokalisering må erinras om att antalet sjömanshus i landet för närvarande utgör 30. Vid många av dessa är verksamheten av ringa omfattning. Sålunda är på några av orterna antalet mönstringar per år mindre än 300, och vid många sjömanshus

förrättas genomsnittligt inte mer än två à tre mönstringar om dagen. Sjömanskommittén föreslog på sin tid att 20 sjömanshus skulle upphöra. Den nya utredningen förordar indragning av 12 sjömanshus. Det gäller sjömanshusen i Örnsköldsvik, Härnösand, Västervik, Karlskrona, Sölvesborg, Kristianstad, Ystad, Trelleborg, Halmstad, Marstrand, Lysekil och Strömstad. På de övriga 18 orterna förutsattes sammanslagning av sjömanshus och sjömansförmedling komma till stånd. På orter utan sjömanshus men där likväl mönstring av sjömän anses böra kunna ske, skall särskild mönstringsförrättare förordnas. — Vad utredningen föreslagit om den nya sjömanshusorganisationens storlek, om sjömanshusens lokalisering och om särskilda mönstringsförrättare har i allmänhet godtagits av remissmyndigheterna. Dock understrykes från några håll, däribland sjöfartsstyrelsen och Sveriges redareförening, vikten av att den nya ordningen inte får leda till en försämrad service för sjöfarten. Flera länsstyrelser förordar huvudsakligen av lokala skäl bibehållande av sjömanshus, som av utredningen föreslås till indragning.

Jag är givetvis ense med dem, som uttalar att den nya organisationen icke får innebära en försämrad service för sjöfarten. Tvärtom syftar omläggningen till att skapa i olika hänseenden gynnsammare förhållanden än som råder för närvarande. Här som eljest måste emellertid kostnadssynpunkten beaktas. Eftersom särskilda mönstringsförrättare kommer att förordnas på sådana orter, där med hänsyn till sjöfartens behov ett dylikt arrangemang är motiverat, anser jag för egen del att utredningens förslag till organisationsplan innebär en i stort sett rimlig avvägning. Såsom Sveriges fartygsbefälsförening framhåller kan det ju nämligen inte vara försvarbart att ha ett statligt regionalt organ inrättat för en serviceuppgift, som tas i anspråk genomsnittligt blott en eller annan gång per dag. I sådana fall uppväger inte den praktiska nyttan för sjöfarten av att ha ett sjömanshus på orten de därmed förenade kostnaderna. Utredningen har beaktat dessa synpunkter, och jag kan sluta mig till de slutsatser, vartill den kommit i fråga om de orter där sjömanshus bör finnas. Beträffande Härnösand kan emellertid tvekan råda. Distriktet omfattar ett vidsträckt industriområde med ett flertal lastageplatser. Härnösand är också den enda orten i Norrland med rederirörelse av någon betydelse och med sjöbefälsskola. Jag anser mig därför böra förorda att ett sjömanshus i den nya organisationsformen upprättas även i Härnösand.

I likhet med arbetsmarknadsstyrelsen räknar jag med att, på samma sätt som för närvarande, förmedlingsverksamhet i fråga om sjömän skall kunna finnas på orter som saknar sjömanshus.

På ort där sjömanshus finnes bör en eller flera av tjänstemännen vid sjömanshuset vara mönstringsförrättare. På andra orter där en relativt omfattande mönstringsfrekvens föreligger bör, som jag nyss nämnt, särskilda mönstringsförrättare utses. Utredningen föreslår att den särskilda mönstringsverksamheten ordnas alltefter vad sjöfartsstyrelsen från tid till annan finner lämpligast. Jag ansluter mig här till. I fråga om

personvalet är olika alternativ tänkbara. Därest det hos arbetsförmedlingen på orten finns befattningshavare lämplig att anlitas för mönstringsförrättningar bör han förordnas. I andra fall torde nuvarande anordning med tulltjänsteman som mönstringsförrättare fortfarande kunna utnyttjas. Såsom utredningen förutsatt torde det få ankomma på sjöfartsstyrelsen att meddela erforderliga förordnanden.

Den nya ordningen kräver ett omfattande organisatoriskt förarbete. Med hänsyn härtill bör den träda i kraft först från och med den 1 juli 1961. Detta medför att anslagsfrågan kan behandlas i samband med nästa års budgetarbete. Det synes även ge tillräckligt rådrum för att lösa de problem som uppstår genom att en del av sjömanshusens nuvarande personal blir överflödig.

Utredningens uppskattning av det framtida personalbehovet vid sjömanshusen har starkt kritiserats av de myndigheter och organisationer, som hörts över förslaget. Nästan genomgående anser man att personalen tagits till för lågt. Som exempel nämnes att med utredningsförslaget den sammanslagna nya organisationen i Stockholm skulle få en mindre personalstyrka, än som nu finns enbart vid sjömansförmedlingen därstädes. I Göteborg skulle vid en motsvarande jämförelse personalstyrkan bli oförändrad. Över huvud taget anses de ifrågasatta grunderna för bestämmande av personalens storlek alltför schablonartade.

Varje bedömning i detalj av personalbehovet inom den nya sjömanshusorganisationen måste på nuvarande stadium bli ganska osäker. Flera faktorer spelar härvid in. Bland annat är det i vissa fall vanskligt att avgöra hur de arbetsuppgifter, som nu ligger på de till indragning föreslagna sjömanshusen, kommer att fördela sig på de kvarvarande. Men framför allt kommer övergångsskedet att kräva rätt stora personalinsatser för omläggning av expeditionsarbetet, upprättande av nya register etc. I vissa fall dröjer det också kanske flera år, innan gemensamma lokaler kan iordningställas. Då når man inte genast den åsyftade rationaliseringen.

Det synes likväl realistiskt att räkna med att sammanslagningen av sjömanshusen och sjömansförmedlingen kommer att innebära en ej oväsentlig besparing på personalsidan. Arbetsmarknadsstyrelsen — som enligt vad jag tidigare föreslagit kommer att svara för de årliga anslagsberäkningarna — har ansett sig inte för närvarande kunna göra någon exakt bedömning av den behövliga personalstyrkan utan vill särskilt utreda den frågan, sedan ståndpunkt i princip tagits till samordningen. Jag hyser förståelse härför. Då den nya sjömanshusorganisationen kommer att träda i kraft först den 1 juli 1961, finns det också tidsutrymme för en planering i detalj av personalbehovet. Resultatet av den undersökningen får sedan presenteras i petita för budgetåret 1961/62. Med ledning av utredningsförslaget och remissyttrandena, ävensom med beaktande av vad jag nyss föreslagit om inrättande av ett sjömanshus även i Härnösand, anser jag det emellertid möjligt att redan nu ange en total kostnadsram för avlöningar vid de nya sjömanshusen. Mina bedömningar leder fram till ett belopp av högst 1 375 000 kronor för bud-

getår. Härtill torde böra läggas 75 000 kronor att stå till Kungl. Maj:ts förfogande för anställande av tillfällig arbetskraft under omläggningsskedet. Nuvarande kostnader för avlöningar vid sjömanshusen och vid sjömansförmedlingarna utgör sammanlagt cirka 1 800 000 kronor.

Då en närmare prövning av sjömanshuspersonalens storlek och befattningshavarnas placering vid de olika sjömanshusen kommer att äga rum först i samband med det ordinarie budgetarbetet i höst, är det inte heller möjligt att nu pröva frågan om personalens lönesättning, utom när det gäller föreståndarna. Rörande de sistnämnda vill jag också av bl. a. praktiska skäl — omplaceringssvårigheter i samband med indragningarna, utnyttjandet av tidigare sjömanshusombudsmän som särskilda mönstringsförrättare etc. — redan här ta upp frågorna om benämning, kompetenskrav och lönegradsplacering.

För närvarande kräves av sjömanshusombudsmännen att de skall vara befarna, d. v. s. äga erfarenhet av tjänst till sjöss. I allmänhet är tjänsterna besatta med sjökaptener. Lönerna är differentierade efter sjömanshusens storlek. I Göteborg, Stockholm och Hälsingborg har ombudsmannen lön efter 21 lönegraden. I Göteborg uppbär han därjämte tilläggsarvode om 2 750 kronor för år. Vid de övriga sjömanshusen utgår till ombudsmannen lön efter 18 lönegraden. I några av dessa fall är ombudsmannen deltidсанställd. Sjömanshusombudsman som utför extra mönstringsförrättning — förrättning efter arbetstidens slut eller ombord å fartyg — uppbär särskild ersättning härför. — Utredningen förutsätter att föreståndarna för de nya sjömanshusen skall, liksom nu, äga praktisk erfarenhet av sjön. De föreslås inplacerade, i Göteborg i lönegrad 24, i Stockholm och Hälsingborg i lönegrad 23 samt på övriga orter i 21 lönegraden. Rätten till särskild ersättning för extra mönstringsförrättning förutsättes därvid skola upphöra. Utredningen vill att föreståndarna skall kallas distriktschef. — Sjöfartsstyrelsen godtar i stort sett utredningsförslaget men vill att även föreståndarna i Stockholm och Hälsingborg skall vara placerade i 24 lönegraden. Arbetsmarknadsstyrelsen och statens lönenämnd förordar sänkningar jämfört med vad utredningen föreslagit.

I anslutning till vad jag förut sagt om bibehållande för det nya sammanlagda organet av benämningen »sjömanshus», vill jag föreslå att föreståndare vid sjömanshus även i fortsättningen kallas sjömanshusombudsman.

Med hänsyn till sjömanshusverksamhetens särart är jag ense med utredningen om de särskilda kvalifikationer som bör uppställas för rätt att inneha ombudsmannatjänst. Till sjömanshusombudsman bör sålunda endast ifrågakomma person med erfarenhet av tjänst till sjöss. Härigenom uppfylles även kravet i Genuakonventionen i avseende å kompetenskraven för föreståndare vid sjömansförmedling. Jag är även beredd tillstyrka en viss förbättring av utgående löneförmåner. Allt fortfarande är dock en viss differentiering mellan sjömanshusen motiverad. Sjömanshuset i Göteborg är det ojämförligt största. Antalet mönstringar där är nu nära tre gånger så

stort som på någon annan ort. Omorganisationen kommer inte att medföra någon ändring därvidlag. Jag förordar att sjömanshusombudsmannen i Göteborg inplaceras i lönegrad 23. Med hänsyn till den underlydande personalens storlek och olika på arbetsvolymen inverkan faktorer har jag sedan sammanfört till en grupp Stockholm, Hälsingborg och Malmö. Sjömanshusombudsmännen på dessa orter torde bära inplaceras i lönegrad 21. På övriga platser anser jag lönegrad 19 innebära en rimlig avvägning. Mina förslag ansluter i stort till vad arbetsmarknadsstyrelsen och statens lönenämnd har framfört i sina remissuttalanden. Liksom utredningen förutsätter jag att särskild ersättning till sjömanshusombudsman eller till annan tjänsteman vid sjömanshus som utför extra mönstringsförrättning ej längre skall ifrågakomma. Frågan om övertidsersättning åt därtill berättigad personal får självfallet prövas efter vanliga grunder.

De nuvarande reglerna för ersättning åt särskild mönstringsförrättare är oenhetligt utformade och även svåröverskådliga, bl. a. genom kombinationen av rätt till arvode och rätt i vissa fall att behålla vid förrättningen uppbyggnaden avgift. Rätten för särskild mönstringsförrättare att behålla uppbyggnaden avgift är emellertid en kvarleva från sportelsystemets dagar och bör nu upphöra. I samband därmed får arvodesgrunderna omarbetas. För framtiden bör i princip ersättning till särskild mönstringsförrättare utgå med dels ett årsarvode, dels ett visst arvode per prestation. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag av sjöfartsstyrelsen fastställa arvodenas storlek och i anslutning därtill meddela erforderliga bestämmelser i ämnet. Var och en som förordnas till särskild mönstringsförrättare bör vara lika berättigad att åtnjuta härför bestämt arvode. Jag har sålunda ej ansett skäl föreligga att i ersättningshänseende göra undantag för tjänsteman vid arbetsförmedling, som uppehåller dylikt förordnande.

VIII. Kostnader och finansiering

Nuvarande förhållanden

Sjömanshusens utgifter uppgick under år 1958 till drygt 2 000 000 kronor, varav i löner och arvoden 1 275 000, i pensionskostnader 76 000, i omkostnader (expenser m. m.) 180 000, i avskrivningsmedel å fastigheter m. m. 140 000 och i understöd till änkor och barn efter sjömän 425 000 kronor. Egentliga administrationskostnader, utom pensioner, utgjorde sålunda 1 450 000 kronor.

Inkomsterna vid sjömanshusen utgöres av den s. k. tonavgiften, vissel statsbidrag, expeditiöslösen, vissa bötes- och vitesmedel, förverkade hyresmedel m. m. enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen, avgifter för extra mönstringsförrättningar, räntor på de år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar och på sjömanshuskassorna samt hyresinkomster av sjömanshusfastigheter. Rörande den närmare arten av dessa inkomster, dessas storlek

samt sjömanshusens förmögenhetsställning år 1958 inhämtas ur betänkandet bl. a. följande.

För fartyg som avgår från Sverige till utländsk ort skall som regel erläggas en efter tontalet beräknad avgift, *tonavgift*. Denna avgift tillkom under 1700-talet i samband med införandet av sjömanshusinstitutionen i vårt land. Den har, även om den varit fastställd i författning, ansetts såsom bidrag av enskild natur. Denna uppfattning torde fortfarande gälla. Sålunda har 1939 års riksdag uttalat, att det bör ankomma på staten att över riksstaten utbetala ersättning för sjömanshusens arbete för staten. Sjömanskommittén ansåg också att tonavgiften är medel av enskild natur. Härvidlag gäller dock en betydelsefull inskränkning, i det att de tidigare till sjöfolkspensioneringen utgående 200 000 kronor av tonavgiftsmedel i mitten på 1940-talet ansågs böra fortsättningsvis kvittas mot en lika stor summa av det till sjömanshusverksamheten utgående statsbidraget. Av tonavgifterna utgör alltså 200 000 kronor ersättning för statsverkets övertagande av motsvarande del av bidraget till sjöfolkspensioneringen.

Tonavgiften uppbäres, där sjömanshus finnes, av ombudsmannen och eljest av vederbörande mönstringsförrättare. I kontrollsyfte upprättar och tillställer distriktstullanstalten sjömanshuset månatliga förteckningar på samtliga de avgiftspliktiga fartyg, som tullklarats för avgång till utrikes ort. Sjömanshus skall för varje halvår inleverera uppburna tonavgifter till sjöfartsstyrelsen, som sedermera fördelar dessa mellan sjömanshusen med hänsyn till behoven å de skilda platserna. Sjömanshusens inkomster av tonavgiften utgjorde under år 1958 sammanlagt 1 115 000 kronor.

Statsbidrag till sjömanshusverksamheten anvisas under tionde huvudtiteln. Bidraget har sedan länge hållits vid oförändrat 256 000 kronor för år.

Enligt gällande bestämmelser uttages *stämpelavgift* för sjömansrulla för utrikes sjöfart samt *expeditionslösen* för sjömansrulla, sjöfartsbok och bevis över av- eller påmönstring av sjöfolk. Expeditionslösen uttages även för skepps- och maskindagböcker samt motböcker (avräkningsböcker), som tillhandahållas av sjömanshusen. Stämpelavgift tillfaller i vanlig ordning statsverket, medan expeditionslösen får behållas av sjömanshuset. Sjömanshusens inkomster av expeditionslösen utgjorde år 1958 sammanlagt 82 000 kronor.

Vissa bötes- och vitesmedel tillfaller författningsenligt sjömanshusen. Medlen inbetalas till sjöfartsstyrelsen, som fördelar desamma mellan sjömanshusen. Inkomstposten är obetydlig och redovisas för år 1958 med blott 90 kronor.

Enligt 69 § sjömanslagen skall lön, som på grund av disciplinbots åläggande frångått sjöman, samt enligt 53 § samma lag medel, vilka influtit vid försäljning av egendom, som sjöman i vissa fall kvarlämnat ombord vid tjänsteförhållandets upphörande liksom därvid inestående lön, slutligt tillfalla sjömanshuset i det distrikt, där fartygets hemort är belägen. Summan av dylika *förverkade hyresmedel* m. m. utgjorde under år 1958 drygt 67 000 kronor.

Avgift för extra mönstringsförrättning, d. v. s. sådan mönstringsförrättning, som på begäran utföres utanför tjänstelokalen eller på övertid, utgår enligt särskild taxa, fastställd av sjöfartsstyrelsen. Avgiften uttages i samband med själva förrättningen och tillfaller sjömanshuset, därest förrättningen verkställs av sjömanshusombudsmannen eller av honom på expeditionen underställd personal, eljest tillfaller den vederbörande mönstringsförrättare. Till sjömanshusen under 1958 inbetalade avgifter för extra mönstringsförrättningar utgjorde cirka 100 000 kronor.

År 1939 indrogs flera sjömanshus (jfr prop. 1938: 210). De *indragna sjömanshusens kapitaltillgångar* utgör omkring 1 300 000 kronor. Medlen förvaltas av sjöfartsstyrelsen. *Sjömanshuskassorna* har bildats av överskott å sjömanshusens inkomster, främst tonavgifter och vissa tidigare utgående hyresavgifter. Kapitalbehållningen i sjömanshuskassorna, som förvaltas av sjömanshusen själva, utgör nära 10 000 000 kronor. De sammanlagda *ränteinkomsterna* av nu nämnda tillgångar var under år 1958 omkring 413 000 kronor. I privata *donationsmedel* förfogar sjömanshusen över i runt tal 2 600 000 kronor. Avkastningen därav användes till skilda ändamål enligt donationsföreskrifterna i varje särskilt fall.

Sjömanshusen uppbär slutligen även vissa *hyresinkomster av fastigheter*. Dessa inkomster uppgick under år 1958 till drygt 35 000 kronor.

Av den nu lämnade redogörelsen framgår, att sjömanshusens inkomster under år 1958 utgjorde i runt tal 2 000 000 kronor, varav i tonavgifter 1 100 000, i statsbidrag 256 000 och i avkastning å kapital 450 000 kronor. Återstoden, cirka 250 000 kronor, är fördelade på ett flertal mindre uppbördsposter. Vidare framgår rörande sjömanshusens förmögenhetsställning vid utgången av år 1958, att innestående kapitalbehållning i sjömanshuskassorna utgjorde 9 700 000 kronor, att fonden för de år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar uppgick till 1 300 000 kronor *samt att* sjömanshusen i privata donationsmedel förfogade över 2 600 000 kronor.

I sjömanshusens medelsförvaltning ingår även uppbörd av de s. k. välfärdsavgifterna. Dessa avgifter redovisas av sjömanshusen till sjöfartsstyrelsen. Sjömanshusen utövar också kontroll över storleken av de avgifter, som för sjömännens pensionering inbetalas av redarna till handelsflottans pensionsanstalt.

Utgifterna för *sjömansförmedlingarna* redovisas ej separat från arbetsförmedlingen i övrigt. De avlöningskostnader, som hänför sig till sjömansförmedlingarnas arbete, uppskattas emellertid av utredningen till 550 000 kronor för budgetår. Detta belopp hänför sig nästan helt till förmedlingarna på de större sjöfartsorterna.

Utredningen

Det årliga anslagsbehovet till administrationskostnader vid de nya *sjömanskontoren* uppskattas av utredningen till 1 350 000 kronor, varav 1 150 000 i löner och 200 000 i lokalkostnader och expenser. Ungefär hälften av kostnaderna kommer på kontoren i Göteborg, Stockholm, Hälsingborg och Malmö. Lönerna är räknade efter näst högsta löneklassen i respektive lönegrader och förutsättes ge utrymme även för erforderliga övertidsersättningar. Pensionsutgifterna är inte inräknade. Den för lokaler och expenser upplagda siffran bedömes som osäker, bl. a. med hänsyn till svårigheten att förutsäga, hur lokalfrågorna kommer att ordnas och hur stora kostnaderna blir för telefonavgifter. Kostnaderna för tryckning av sjömansrullor och sjöfartsböcker m. m. har inte medtagits. Det förutsättes, att nämnda kostnader skall täckas genom att rullor och böcker tillhandahållas mot betalning.

Utredningen har vid sina kostnadsberäkningar utgått från att sjömanshusen i möjligaste mån befrias från uppbörden av avgifter av olika slag. För sjöfarten kan det knappast vara något intresse i och för sig att belasta sjömanshusen därmed. Om man kunde avlyfta detta arbete från sjömanshusen — eller de organ som kommer i sjömanshusens ställe — skulle deras behov av kameral arbetskraft och av kontroll över medelsförvaltningen minska.

Sålunda torde enligt utredningens mening uppbörden av tonavgiften kunna med fördel överflyttas från sjömanshusen till tullanstalterna. Vidare torde lönemedel, som enligt sjölagen i vissa fall frångår sjöman, kunna av befälhavaren eller rederiet insändas direkt till sjöfartsstyrelsen. Likaså torde välfärdsavgifterna kunna av rederierna insändas direkt till sjöfartsstyrelsen.

Vad däremot angår avgifter för extra mönstringsförrättning samt stämpel- och lösenavgifter sker uppbörden härav i samband med viss prestation av mönstringsförrättare till förmån för den avgiftsbetalande. Även om det beträffande avgiften för extra mönstringsförrättning skulle vara möjligt att hänvisa vederbörande att insända avgiften till sjöfartsstyrelsen, synes det ligga närmast till hands att låta betalningen erläggas till mönstringsförrättaren, så mycket hellre som denne i vissa fall äger behålla avgiften för egen del. Stämpel- och i förekommande fall lösenavgifter synes det ej böra ifrågakomma att uttaga annat än i samband med utlämnandet av den handling det gäller.

Utgifterna för de ifrågasatta *sjömansnämnderna* räknar utredningen med skall kunna hållas låga. Bortsett från arvoden för uppdragen som ordförande och sekreterare torde det endast bli aktuellt med dagarvoden enligt kommittékungörelsen och i enskilda fall reseersättningar. Tillsammans med de ersättningar, som tillfaller *särskilda mönstringsförrättare* utöver avgifter, vilka erlägges till dem vid extra mönstringsförrättningar och som de själva bör få behålla, beräknas anslagsbehovet av utredningen till ungefär 60 000 kronor för år.

Såsom tidigare anförts (s. 77) har utredningen uppskattat de årliga löne-kostnaderna för *bemanningsinspektörerna* till cirka 110 000 kronor, vartill kommer resekostnader, omkring 40 000 kronor.

För erforderlig personal vid det ifrågasatta *centrala sjömansregistret* har kostnaderna tidigare (s. 37) angivits till 40 000 kronor.

De totala utgifterna för den nya organisationen, som förutsättes bli helt statlig, fördelar sig alltså enligt utredningsförslaget på följande vis:

Sjömanskontoren: Avlöningar	1 150 000
Sjömanskontoren: Omkostnader	200 000
Sjömansnämnderna samt särskilda mönstringsförrättare: Arvoden och ersättningar	60 000
Bemanningsinspektörerna: Avlöningar	110 000
Bemanningsinspektörerna: Omkostnader	40 000
Centrala sjömansregistret: Avlöningar	40 000

S:a 1 600 000

Jämfört med de sammanlagda administrationskostnaderna för sjömanshusen och sjömansförmedlingarna, ($1\,450\,000 + 550\,000 =$) $2\,000\,000$ kronor, innebär alltså utredningsförslaget en ej oväsentlig besparing.

Utgående från den hävdvunna uppfattningen att tonavgiften, liksom sjömanshusens inkomster av kapital, i princip utgör sjömanshusens enskilda medel, hänför sig emellertid, säger utredningen, besparingen icke till statens utgifter för verksamheten. Dessa utgöres främst av statsbidraget till sjömanshusen, $256\,000$ kronor, samt kostnaderna för sjömansförmedlingen, $550\,000$ kronor. Å andra sidan anser utredningen att vissa medel, som nu tillkommer sjömanshusen, i fortsättningen skall tillfalla statsverket. Sålunda bör lösen för expeditioner, lika väl som stämpelavgifter, debiteras genom åsättande av stämpel och den vägen tillgodoföras staten. Vidare bör de böter och viten, som nu författningsenligt tillkommer sjömanshusen, i fortsättning tillfalla staten. Avgifter för extra mönstringsförrättningar torde likaledes böra redovisas till staten, dock att särskilda mönstringsförrättare och mönstringsförrättande tullmän liksom hittills bör få behålla av dem uppburna avgifter.

Sammanlagt kan nu angivna anslagsbesparingar och inkomstökningar för staten uppskattas till omkring $1\,000\,000$ kronor. Härvid har hänsyn icke tagits till det belopp, $200\,000$ kronor, varmed staten kan anses bidraga till sjömanshusen genom att icke från tonavgiftmedel bereda sig ersättning för att staten 1943 påtog sig vissa ökade utgifter för sjöfolkspensioneringen. Då statens kostnader för den nyorganiserade verksamheten i det föregående beräknats till $1\,600\,000$ kronor, skulle sålunda enligt utredningen omorganisationen föranleda en betydande kostnadsökning för staten.

Utredningen tar emellertid i detta sammanhang upp frågan om dispositionen för framtiden av tonavgiften. När sjömanshusen nu helt förstatligas, blir ju denna inkomst obehövlig för sjömanshusens — eller motsvarande organs — administrering. Å andra sidan menar utredningen att skäl ej föreligger att i detta sammanhang ändra grunderna för tonavgiften. I stället bör inkomsterna därav tas i anspråk för att bestrida utgifterna för vissa andra sjöfartsändamål.

Utredningen räknar med att tonavgiften kommer att ge i runt tal $1\,200\,000$ kronor för år. Från och med omorganisationen synes $200\,000$ kronor därav böra inlevereras till staten som ersättning, enligt vad antytts tidigare, för statsverkets ökade kostnader för sjöfolkets pensionering. Då återstår tonavgiftmedel om cirka $1\,000\,000$ kronor för år att disponera.

När det gäller spørsmålet om vad dessa pengar skall kunna användas till, hänvisar utredningen till att å riksstaten för närvarande finns uppförda bland annat följande förslagsanslag, nämligen ett på $450\,000$ kronor till läkarundersökning av sjöfolk, ett på $80\,000$ kronor till beredande av lägre biljettkostnader för sjöfolk vid vissa resor, ett på $340\,000$ kronor till avsättning till handelsflottans välfärdsfond samt ett på $150\,000$ kronor till gottgörelse av kostnader för sjöfolk och nödställda svenska medborgare. Det

sistnämnda anslaget redovisas under tredje och de övriga under tionde huvudtiteln.

För sin del stannar utredningen för att föreslå att inkomster av tonavgiften tas i anspråk för att täcka statens kostnader för läkarundersökning av sjöfolk. Härför skulle alltså behöva reserveras ungefär hälften av de beräknade tillgängliga inkomsterna av tonavgiften.

Utredningen erinrar sedan om att den i ett tidigare avsnitt uttalat sig för att det vid sidan av en i vissa avseenden modifierad understödsverksamhet även bör utövas en stipendiegivning till studerande vid sjöfartens skolor. Båda verksamhetsgrenarna, understöd och stipendier, har förutsatts skola handhas av sjömansnämnderna, vilka skulle tilldelas medel härför av den föreslagna centralstiftelsen. Med beaktande av vad utredningen nyss föreslagit om indragning till statsverket av vissa inkomster, som nu tillfaller sjömanshusen, och med bortseende från de särskilda donationerna av privat karaktär, skulle för understöds- och stipendieändamål stå till förfogande dels räntor å de år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar, dels räntor å sjömanshuskassorna, dels hyresinkomster av sjömanshusfastigheter, dels förverkade lönemedel m. m. enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen. Nu nämnda inkomster beräknas av utredningen komma att uppgå till sammanlagt 500 000 kronor för år. Av nämnda belopp torde liksom för närvarande större delen komma att åtgå för understödsverksamhet. Återstoden bör enligt utredningen disponeras för stipendiegivning. Utredningen anser emellertid att därutöver ett relativt stort belopp av tonavgiftmedel bör användas för stipendiegivning, förslagsvis 500 000 kronor för år.

Utredningen tillägger att definitiv klarhet, huruvida de år 1939 indragna sjömanshusens tillgångar och de nuvarande sjömanshusens förmögenhet är att anse som enskild egendom eller som statens knappast kan vinnas utan domstolsavgörande. Det föreligger emellertid inte, anför utredningen, något praktiskt behov av ett sådant avgörande: medel till belopp vida överstigande avkastningen av nämnda kapital erfordras under alla omständigheter för understöd och för stipendier genom sjömansnämnderna. Om icke dessa ändamål därutöver — såsom utredningen föreslagit — skulle tillgodoses med tonavgiftmedel, skulle för desamma också själva kapitalet behöva tas i anspråk. Utredningen finner det därför meningslöst att staten gör anspråk på ifrågavarande medel för egen del.

Som tidigare omnämnts (s. 92) föreslår utredningen att såväl de år 1939 indragna som de nuvarande sjömanshusens tillgångar överföres till förvaltning av den ifrågasatta centralstiftelsen. Den skulle stå som ägare av medlen och mellan sjömansnämnderna fördela avkastningen därav liksom av inflytande tonavgiftmedel. Även de nuvarande sjömanshusens donationsmedel bör enligt utredningen överföras på centralstiftelsen, därvid åtgärder dock blir erforderliga för att med Kungl. Maj:ts tillstånd jämka gällande föreskrifter om medlens förvaltning. Så långt möjligt bör därvid givetvis donatorernas önskemål iakttas, även beträffande eventuella bidragstagares bösättning.

Remissyttrandena

Utredningens kostnadsberäkningar har i allmänhet inte närmare tagits upp av remissmyndigheterna. I den mån önskemål framförts om ändringar i den föreslagna personaluppsättningen — för vilka tidigare redogjorts — innefattas däri givetvis också önskemål om motsvarande justeringar av anslagsbeloppen. Det är emellertid bara *sjöfartsstyrelsen* som någorlunda i detalj har redovisat sin inställning till den av utredningen föreslagna personalens omfattning och på grundval därav gjort en närmare uppskattning av kostnaderna. Med beaktande av vad styrelsen tidigare har föreslagit rörande en viss förstärkning av personalen vid sjömanskontoren och om inrättande av assistenttjänster i Trelleborg och Härnösand uppskattar styrelsen de årliga kostnaderna för avlöningar vid sjömanskontorsorganisationen till 1 250 000 kronor, vilket är 100 000 kronor mer än enligt utredningens förslag. Å andra sidan uppskattar styrelsen kostnaderna för sjömansnämnderna och för särskilda mönstringsförrättningar till ett 10 000 kronor lägre belopp än utredningen. Utgifterna för avlöningar vid det ifrågasatta centralregistret har styrelsen förut (s. 58) beräknat till 60 000 kronor, innebärande en ökning med 20 000 kronor. Enligt sjöfartsstyrelsen kommer alltså de sammanlagda utgifterna för den nya organisationen att uppgå till 1 710 000 kronor jämfört med utredningens 1 600 000 kronor.

Sveriges redareförening säger sig icke ha haft tillfälle, med hänsyn till den korta remisstiden, att närmare granska de ekonomiska kalkylerna men varnar för en optimistisk inställning i detta avseende. En för knappt tilltagen personal till men för ett ordentligt betjänande av sjöfarten får icke tas till intäkt för ett nedprutande av kostnadsstaten. Rörande *arbetsmarknadsstyrelsens* inställning må erinras om att styrelsen inte ansett sig beredd att för närvarande ta definitiv ställning till personalbehovet vid sjömanskontoren. När principfrågan om samordningen lösts bör en särskild utredning göras om personaluppsättningens storlek, menar styrelsen.

Att sjömanskontoren i möjligaste mån skall vara befriade från uppbörden av avgifter av olika slag tillstyrkes i allmänhet av remissinstanserna, däribland av *generaltullstyrelsen*, som hänvisar till att styrelsen redan i sitt yttrande över sjömanskommitténs förslag förklarade sig beredd att överta uppbörden av tonavgiften.

Rederiföreningen för mindre fartyg däremot anser ej skal föreligga att överlåta inkasseringen av tonavgiftsmedel på annat statligt organ. Även om behovet av kameral arbetskraft skulle minska vid sjömanshusen, kommer ju personalbehovet att öka i motsvarande grad hos det organ, som i stället ålägges att ombesörja uppbörden. Även flertalet av de sjömanshusdirektioner, som uttalat sig i frågan, betvivlar den praktiska nyttan med att överföra uppbörden av avgifter av olika slag på andra organ. Representativ för denna grupp är *sjömanshusdirektionen i Gävle*, som anför i huvudsak följande.

Det arbete, som uppbörden av tonavgiften hittills medfört för sjömanshusen, har enligt direktionens uppfattning varit av så ringa omfattning, jämfört med sjömanshusens övriga arbetsuppgifter, att någon anledning till omläggning av denna uppbörd för att därigenom minska sjömanshusens arbetsbörda knappast är motiverad.

Vad angår uppbörden av välfärdsavgifter föreslår utredningen att dessa av rederierna skola inbetalas direkt till sjöfartsstyrelsen. Det föreslås att mönstringsförrättaren i samband med att viss rulla upphör att gälla, skall lämna befälhavaren ett besked om det sammanlagda avgiftsbelopp, som hänför sig till rullan och samtidigt insända ett liknande besked till sjöfartsstyrelsen för kontroll. Ett dylikt förfarande synes direktionen snarast komplicera uppbörden istället för att förenkla densamma. Enklare vore att ifrågakarande avgifter inbetalades till mönstringsförrättaren då rullan, genom årsmönstring eller avmönstring av hela besättningen, upphör att gälla.

Vad slutligen angår uppbörd av avgifter för extra mönstringsförrättning samt stämpel- och lösenavgifter föreslår utredningen att denna uppbörd fortfarande skall verkställas av mönstringsförrättaren.

Utredningens förslag innebär således att de avgifter, som nu uppbäras av sjömanshusen, i fortsättningen skola inbetalas till tre olika institutioner. Direktionen, som anser detta icke innebära en förenkling förordar därför att all uppbörd, liksom nu är fallet, verkställas av sjömanshusen.

Sveriges fartygsbefälsförening, som i och för sig biträder vad utredningen föreslagit rörande överflyttning på andra organ av uppbörden i vissa fall, förordar en särskild undersökning om förenklad uppbörd och debitering av välfärds- och hyresavgifterna.

Arbetsmarknadsstyrelsen föreslår att stämpel- och lösenavgifterna för sjöfartsböcker, sjömansrullor, skepps- och maskindagböcker samt avräkningsböcker slopas. Även om sjöfartsbok i vissa avseenden är jämställd med pass, anser styrelsen det oriktigt i detta fall att avgift uttas för en av samhället påfordrad legitimationshandling. Detsamma gäller i fråga om avräkningsbok. Samma uppfattning har *utredningen angående översyn av lösen- och stämpelförordningarna*: om utredningsförslaget genomföres, innan nya avgiftsbestämmelser tillkommit, bör skepps- och maskindagbok, sjömansrulla, sjöfartsbok och avräkningsbok i lösen- och stämpelförordningarna angivas som avgiftsfria samt bemyndigande lämnas åt sjöfartsstyrelsen att bestämma bokpriserna på grundval av självkostnaderna. Beträffande lösenavgifter bör förslagens genomförande icke föranleda andra ändringar i nuvarande avgiftsbestämmelser än att beloppen jämkas. Vidare måste i lösenförordningen sjömanskontor upptagas som lösenuppbärande myndighet.

I anledning av vad utredningen föreslagit om användningen av tonavgiften påpekar *statskontoret*, att avgiften närmast tillkommit för understödsändamål. Härefter har emellertid den allmänna sociala hjälpverksamheten genom statliga åtgärder fått en helt annan utformning och omfattning. I betraktande av de betydande kostnadsökningar, som skulle uppkomma för statsverket vid bifall till utredningsförslaget, håller statskontoret före, att nytillkommande tonavgifter bör tillföras statsverket. Ämbetsverket tillägger att även utredningen funnit en del av dessa avgifter kunna tagas i anspråk för ändamål, som nu tillgodoses med anlitan- de av

riksstatsanslag. — Med samma utgångspunkt, d. v. s. att tonavgiften ursprungligen tillkommit enbart i syfte att utgöra ett bidrag till understödsverksamheten, förordar *Rederiföreningen för mindre fartyg* att avgiften helt slopas, om inte hittillsvarande principer skall tillämpas i fortsättning. I övrigt har emellertid utredningsförslaget rörande tonavgiftens användning tillstyrkts eller lämnats utan erinran. Exempelvis uttalar sig både *Sveriges redareförening* och *Sveriges fartygsbefälsförening* liksom *1955 års stadsutredning* för förslaget.

Sjöfartsstyrelsen förutsätter, att inflytande tonavgifter enligt den nya ordningen skall inlevereras antingen till den föreslagna centralstiftelsen, som har att fördela dem mellan statsverket och sjömansnämnderna, eller också till sjöfartsstyrelsen, som i sådant fall har att, sedan statsverket tillkommande belopp avskilt, överlämna återstoden till centralstiftelsen för fördelning mellan sjömansnämnderna eller, därest centralstiftelsen ej inrättas, direkt till sjömansnämnderna. *Sjöfartsstyrelsen* tillägger att en organisation, där centralstiftelsen har att fördela inflytande tonavgiftsmedel, ej nödvändigtvis behöver innebära, att även de nuvarande sjömanshuskassorna skall inlevereras till och förvaltas av centralstiftelsen. Något hinder torde icke finnas för att särskilda stiftelser, för vilka sjömansnämnderna lämpligen bör vara styrelser, bildas för förvaltning av de kassor som finns hos kvarblivande sjömanshus. Tillgångar hos sjömanshus som indrages synes däremot enligt styrelsen böra överlämnas till centralstiftelsen, såvida det icke efter hemställan av vederbörande sjömanshusdirektion förordnas, att tillgångarna skall överlämnas till någon av nyssnämnda särskilda stiftelser. De år 1939 indragna sjömanshusens tillgångar torde lämpligen böra överföras till centralstiftelsen. Beträffande donationsmedel torde avgörande rörande den framtida dispositionen få träffas särskilt för varje fall.

1955 års stadsutredning slutligen tar upp en speciell fråga, nämligen bestridandet av kostnaderna för de lokaler, som kan anses belöpa på nuvarande sjömanshusuppgifter. Ett genomförande av förslaget att sammanföra större delen av sjömanshusens uppgifter, bland dem mönstringen, med sjömansförmedlingarnas verksamhet till statliga sjömanskontor synes enligt stadsutredningen ej böra föranleda, att staten jämväl påtager sig de lokalkostnader, som belöper på ifrågavarande sjömanshusuppgifter. Dessa lokalkostnader torde böra bäras av vederbörande städer, i den mån icke särskilda medel till ändamålet finns anslagna eller eljest tillgängliga. Vad däremot angår sjömanskontorens arbetsförmedlande verksamhet, bör lokalkostnaderna härför bestridas i den ordning, som nu gäller för sjömansförmedlingarna, d. v. s. genom statens försorg.

Departementschefen

Den föregående redogörelsen visar, att egentliga administrationskostnader vid sjömanshusen under år 1958 uppgick till något mer än 1 450 000 kronor. För sjömansförmedlingarna är de årliga avlöningskostnaderna cirka 550 000 kronor. Härtill må läggas nu utgående lokalkyror för sjömansförmedlingar-

na, som kan uppskattas till 150 000 kronor. Detta gör tillsammans 2 150 000 kronor.

Utredningen har beräknat de totala utgifterna för den ifrågasatta nya organisationen till 1 600 000 kronor, varav 1 150 000 kronor i löner och 200 000 kronor — utom nuvarande lokalhyror för sjömansförmedlingarna — i omkostnader vid sjömanshusen, sammanlagt 60 000 kronor för sjömansnämnderna och för arvoden till särskilda mönstringsförrättare, 40 000 kronor i löner åt befattningshavare vid det nya centralregistret samt 150 000 kronor i löner och resekostnader för bemanningsinspektörerna.

Det framtida anslagsbehovet till avlöningar vid sjömanshusen har av mig förut uppskattats till 1 375 000 kronor för år. För ändamål av expensnatur bör upptagas 125 000 kronor. Till lokalkostnader beräknar jag 75 000 kronor erforderliga, utom de cirka 150 000 kronor som belastar anslaget å riksstaten till bestridande av hyror för den offentliga arbetsförmedlingen. Med hänsyn till vad jag tidigare föreslagit rörande nya grunder för arvodering av särskilda mönstringsförrättare uppskattar jag de årliga kostnaderna för särskilda mönstringsförrättare och för sjömansnämnderna till sammanlagt 125 000 kronor. För löner till personalen vid det nya centralregistret inom sjöfartsstyrelsen har jag tidigare beräknat cirka 40 000 kronor, eller samma belopp som utredningen upptagit. Förslaget om inrättande av särskilda bemanningsinspektörer har jag ansett böra tills vidare lämnas utan åtgärd.

Utöver de nu nämnda kostnaderna, vilka tillsammans utgör 1 890 000 kronor, tillkommer ej oväsentliga utgifter av tillfällig natur, vilka jag emellertid förutsätter skall kunna fördelas på två budgetår. Jag har tidigare bedömt 75 000 kronor erforderliga under vart och ett av de två första åren för anställande av extra arbetskraft vid sjömanshusen. Vidare tillkommer flyttningskostnader samt utgifter för inredning och möblering av lokalerna. Även för inköp av blanketter, pärmar etc. fordras särskild medelsanvisning. Enligt vad jag under hand inhämtat uppskattar arbetsmarknadsstyrelsen preliminärt summan av nu åsyftade utgifter för flyttning m. m. till i runt tal 275 000 kronor, varav huvudparten, 200 000 kronor, gäller flyttnings- och inredningskostnader. Jag är inte beredd att nu närmare pröva skäligheten av det av arbetsmarknadsstyrelsen angivna beloppet. Det torde få ankomma på styrelsen att efter samråd med sjöfartsstyrelsen i petita för budgetåret 1961/62 göra framställning om den medelsanvisning till ändamålen, som efter närmare utredning kan bedömas erforderlig.

Medel till avlöningar och omkostnader vid sjömanshusen torde böra anvisas under de å riksstatens femte huvudtitel uppförda förslagsanslagen till Den offentliga arbetsförmedlingen: Avlöningar respektive Omkostnader. Jag förutsätter att anslagsrubrikerna därvid kompletteras med orden »och sjömanshusen». Utgifterna för sjömansnämnderna och för särskilda mönstringsförrättare, liksom givetvis även för den ytterligare personalen inom sjöfartsstyrelsen, belastar tionde huvudtiteln. Hemställan om medelsanvisning torde böra göras av respektive arbetsmarknadsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen i sedvanliga petita för budgetåret 1961/62.

Bortsett från de två första verksamhetsåren, vilka belastas med även vissa utgifter av engångskaraktär, ledde mina beräkningar nyss fram till en total årlig utgiftsram för den nya sjömanshusorganisationen av 1 890 000 kronor. Jämfört med summan av nuvarande administrationskostnader vid sjömanshusen och anslagen till avlöningar och lokalhyror vid sjömansförmedlingarna, sammanlagt 2 150 000 kronor, innebär detta en besparing av 260 000 kronor för år.

Huruvida denna besparing kan anses hänföra sig till statens utgifter för verksamheten — vilka i första hand utgöres av statsbidraget till sjömanshusen samt kostnaderna för sjömansförmedlingen — sammanhänger emellertid, som utredningen antyder, i väsentlig mån med hur man bedömer arten av sjömanshusens största inkomstkälla, tonavgiften. Inkomsterna därav skulle enligt hävdvunnen uppfattning vara att anse som sjömanshusens enskilda egendom.

Tonavgiften tillkom i mitten av 1700-talet, då de första sjömanshusen upprättades i vårt land. Den kallades då sjömanshusavgift och torde till en början ha tjänat uteslutande understödsändamål. Åren närmast innan staten i mitten av 1940-talet övertog huvudansvaret för sjöfolkets pensionering användes den även såsom bidrag till pensioneringskostnaderna. Under senare år har huvudparten av inkomsterna av tonavgiften disponerats till bestridande av sjömanshusens administrationsutgifter. Tonavgiften tillförde under år 1959 sjömanshusen i runt tal 1 200 000 kronor.

Men sjömanshusen uppbär även andra inkomster. Det särskilda statsbidraget har tidigare omnämnts. Det är för innevarande budgetår upptaget med 256 000 kronor. Vidare äger sjömanshusen författningsenligt behålla expeditionslösen för diverse av dem utfärdade offentliga handlingar, såsom sjömansrulla, sjöfartsbok, skepps- och maskindagböcker m. m. De årliga intäkterna av expeditionslösen uppgår till cirka 80 000 kronor. Andel i vissa böter och viten är en annan inkomstpost. Den är emellertid av obetydlig storlek, den ger sjömanshusen blott något hundratal kronor om året. Sjömanshusens intäkter av förverkade lönedel och av vissa försäljningsmedel enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen uppskattas till 70 000 kronor för år. I de fall vederbörande mönstringsförrättare inte själv äger behålla vid extra mönstringsförrättning uppburen avgift tillfaller avgiften sjömanshuset. Det rör sig för närvarande om cirka 100 000 kronor för år, varav emellertid ungefär hälften går tillbaka till mönstringsförrättarna i form av särskilda arvoden och övertidsersättningar. Därest grunderna för arvoden till särskilda mönstringsförrättare ändras enligt vad jag tidigare (s. 117) föreslagit, kommer inkomsterna av extra mönstringsförrättningar att stiga med cirka 25 000 kronor för år.

Härutöver uppbär sjömanshusen ej oväsentliga inkomster av förmögenhet, främst av sjömanshuskassorna och av de år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar. Sjömanshuskassorna är till en del placerade i fastigheter, och summan av kassorna är i runt tal 10 000 000 kronor. De år 1939 indragna sjömanshusens kapitaltillgångar uppgår till 1 300 000 kronor.

Dessa senare medel förvaltas av sjöfartsstyrelsen. Sjömanshusens inkomster av kapital uppgick under år 1958 till cirka 450 000 kronor. Som tidigare nämnts förfogar sjömanshusen över särskilda donationsmedel till belopp av sammanlagt 2 600 000 kronor. Dessa medel användes för tillgodoseende av skilda ändamål enligt donationsföreskrifterna i varje särskilt fall.

Ombildas sjömanshusen till helt statliga organ, för vilka utgifterna för löner och omkostnader kommer att i vanlig ordning belasta vederbörliga anslag å riksstaten, blir det särskilda bidragsanslaget till sjömanshusverksamheten obehövt. Det torde böra avföras från riksstaten från och med budgetåret 1961/62. Ej heller behöver sjömanshusen längre för sin administration tillföras särskilda medel genom specialdestination av olika slags inkomster. Jag är därför ense med utredningen om att lösen för expeditioner vid sjömanshusen i fortsättningen bör — såsom redan nu sker i fråga om stämpelavgifter — inlevereras till statsverket. Detsamma bör gälla inkomster av sådana böter och viten, som sjömanshusen äger andel i. Även de avgifter som erlägges av redare vid extra mönstringsförrättning, torde böra inlevereras till statsverket.

Då återstår bara — förutom inkomsterna av tonavgiften och av sjömanshusens kapitaltillgångar, till vilka poster jag strax återkommer — förverkade löne-medel m. m. enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen. Dessa senare medel skall enligt sjömanslagen användas till understöd åt sjömän och deras anhöriga. Med hänsyn härtill torde medlen fortfarande böra redovisas utanför riksstaten.

Vad härefter gäller inkomsterna av tonavgiften har utredningen föreslagit att — sedan medlen nu inte längre blir behövlige för sjömanshusens administration — 200 000 kronor därav inlevereras till statsverket i ersättning för statens tidigare övertagande av huvudansvaret för sjöfolkets pensionering. Av återstoden föreslås i runt tal 500 000 kronor skola användas för att täcka statens kostnader för läkarundersökning av sjöfolk och likaledes omkring 500 000 kronor för stipendiegivning till studerande vid sjöfartens skolor.

Som jag sagt förut torde inkomsterna av tonavgiften — liksom övriga särskilda inkomster för sjömanshusen — från början ha varit avsedda att bestrida olika ändamål av enskild natur, främst understöd och pensioner inom handelsflottan. Dylika ärenden utgjorde i gamla tider sjömanshusens väsentligaste arbetsuppgift. I takt med den allmänna strukturförändringen inom samhället har verksamheten vid sjömanshusen fått en annan inriktning: numera tillgodoses där huvudsakligen offentliga ändamål. Bakom denna utveckling ligger bl. a. — såsom tidigare utvecklats — att behovet av särskilda understödsformer för skilda yrkeskategorier nästan helt bortfallit genom utbyggnaden av den allmänna sociallagstiftningen. Under senare år har inkomsterna av tonavgiften därvid kommit att användas praktiskt taget uteslutande för bestridande av sjömanshusens löpande utgifter för administrationen.

Då det allmänna sålunda numera har övertagit huvudansvaret för sjö-
männens sociala välfärd och enligt vad som nu föreslås kommer att över-
anslag och å riksstaten svara för även sjömanshusens administrationskost-
nader, kan ifrågasättas om inte tonavgiften bör indragas till statsverket.
Emot en dylik disposition talar visserligen historiska motiv: avgiften in-
fördes i samband med sjömanshusens tillkomst och var menad att använ-
das i deras verksamhet. Vid angivna förhållanden har jag emellertid för
egen del ansett det naturligast, att tonavgiften upphör, och förordar att så
sker från och med den 1 juli 1961, när staten helt övertager det ekonomiska
ansvaret för sjömanshusens förvaltning.

Vid min bedömning av de ekonomiska konsekvenserna för statsverket av
en dylik åtgärd har jag emellertid inte kunnat bortse från att sjöfartsnä-
ringen sedan gammalt har ekonomiskt bidragit till upprätthållande av den
verksamhet som utövas inom sjömanshusen. En huvudsakligen av prak-
tiska skäl betingad ändring av den organisatoriska ramen för sjömanshus-
verksamheten och i samband därmed redovisning över riksstaten av utgif-
terna för denna verksamhet, torde i och för sig inte utgöra motiv för även
en ändrad kostnadsfördelning. Att i detta sammanhang föreskriva om en
ny särskild fartygsavgift bör emellertid inte ifrågakomma. Jag föreslår i
stället att bortfallet av tonavgiften ersättes genom en mindre höjning av nu
utgående fyr- och båkavgift. Denna avgift erlägges av redaren när fartyg
ankommer från utrikes ort för att i Sverige avlämna eller ta ombord pas-
sagerare eller last samt när fartyg avgår till utrikes ort efter att i vårt land
ha avlämnat eller tagit ombord passagerare eller last. Avgiften utgår med
90 öre för varje helt ton av fartygets nettodräktighet vid tullklareringen.

För att kompensera bortfallet av tonavgiften synes fyr- och båkavgiften
böra höjas med 6 öre per ton, vilket skulle medföra en ökning av statens in-
täkter av nämnda avgift med omkring 1 000 000 kronor för år. Höjningen
bör genomföras samtidigt som tonavgiften upphör. Därest riksdagen ej har
något att erinra däremot, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att beslu-
ta om en dylik uppskrivning av fyr- och båkavgiften.

Förslagen att tonavgiften skall bibehållas och att inkomsterna därav skall
användas till bestridande av statens kostnader för läkarundersökning av
sjöfolk och till stipendiegivning vid sjöfartens skolor har jag sålunda inte
ansett mig böra biträda. Jag vill när det gäller statens kostnader för läkar-
undersökning av sjöfolk hänvisa till det beslut, som 1958 års riksdag fatta-
de i anledning av anslagsäskande för ändamålet och vilket torde innebära
ett godkännande av den kostnadsökning som en gemensam nordisk hälso-
tjänst kunde komma att medföra. Beträffande stipendiegivningen må erin-
ras om att 1959 års riksdag i anledning av proposition på min föredragning
beslutade om en rätt avsevärd utbyggnad av stipendiemöjligheterna vid sjö-
befällsskolorna. Över huvud taget gäller inom sjömansyrket numera samma
regler för stipendiegivningen som inom andra grenar av den allmänna yr-
kesutbildningen. Jag anser inte skäl föreligga att i detta sammanhang göra
undantag därifrån.

Nu återstår att behandla huru skall förfaras med sjömanshusens kapitaltillgångar samt dispositionen av räntorna från dessa tillgångar.

I likhet med utredningen anser jag att sjömanshuskassorna och de år 1939 indragna sjömanshusens förmögenheter allt fortfarande bör stå till förfogande för sjöfartsnäringen. Väsentligen utgöres nämligen dessa tillgångar av överskott å inbetalade hyres- och tonavgifter. Mitt ställningstagande överensstämmer med vad statsmakterna beslutade i samband med indragningarna förra gången. Att sjömanshusorganisationen nu helt ombildas torde härvidlag inte utgöra skäl för annan ståndpunkt.

Utredningen har föreslagit att nämnda kapitaltillgångar, liksom de särskilda donationsmedel, vilka sjömanshusen nu har i sin ägo, skall överföras till och förvaltas av en sjömännens centralstiftelse. Stiftelsen skulle efter behovsprövning fördela ränteavkastningen på de olika sjömanshusen.

Jag hyser förståelse för den bakomliggande tanken att efter omorganisationen en icke statlig juridisk person skall stå som ägare till och förvaltare av de tidigare sjömanshusmedlen. I och för sig tillstyrker jag sålunda stiftelseformen. Dock har jag inte funnit något avgörande motiv för att centralisera förvaltningen till ett för hela riket gemensamt organ. Tvärtom synes praktiska och även psykologiska skäl tala för att äganderätten och förvaltningen anförtrös regionala stiftelser, med säte lämpligen på samma orter, som kommer att få sjömanshus i den nya organisationsformen. Därvid kan, som antytts tidigare (s. 113), vederbörande sjömansnämnd fungera som styrelse åt stiftelsen.

Avkastningen av sjömanshuskassorna och av de år 1939 indragna sjömanshusens förmögenhet, liksom förverkade hyresmedel m. m. enligt 53 och 69 §§ sjömanslagen, användas nu huvudsakligen till understödsändamål. I princip torde detta böra gälla även i fortsättningen. Hela frågan om den framtida inriktningen av sjömanshusens understödsverksamhet har jag emellertid behandlat förut (s. 87). Jag anslöt mig därvid till utredningsförslaget om övergång till ett system med mindre antal bidrag men med större bidragsbelopp. Samtidigt tillade jag, att det borde övervägas om icke här avsedda medel kunde disponeras även för andra ändamål, som ligger i linje med sjöfolkets intressen. Det skulle få ankomma på sjöfartsstyrelsen att utreda frågan härom och för Kungl. Maj:t framlägga förslag i ämnet.

Jag förordar alltså att här åsyftade inkomster uppbäres av de av mig nyss föreslagna regionala stiftelserna för att av dem användas till ändamål som kan anses gagna sjöfolket och sjöfartsnäringen.

Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att efter förslag av sjöfartsstyrelsen besluta i vilken ordning de nuvarande sjömanshusens räkenskaper skall avslutas och i vilka former överföringen av kapitaltillgångarna till de regionala stiftelserna lämpligen bör äga rum.

IX. Departementschefens hemställan

Under åberopande av vad i det föregående anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

dels inhämta riksdagens yttrande över det förut nämnda inom handelsdepartementet upprättade förslaget till *förordning om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordning)*,

dels ock föreslå riksdagen att godkänna att inskrivnings- och mönstringsverksamheten samordnas med arbetsförmedlingen åt sjömän i huvudsak enligt de riktlinjer, som jag tidigare förordat.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Pierre Vinde

Utredningens utkast
till
Förordning om registrering och mönstring av sjömän
(mönstringsförordning)

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

I denna förordning avses med *handelsfartyg* sådant fartyg som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller annat ändamål, som äger gemenskap med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykeriföretag.

2 §.

Riket är med avseende å handläggningen av ärenden, som omhandlas i denna förordning, indelat i särskilda distrikt, benämnda *mönstringsdistrikt*, till antal och med gränser, som bestämmas av Konungen.

Inom varje distrikt skall finnas ett *sjömanskontor*, som handlägger i förordningen avsedda ärenden jämsides med förmedling av arbete åt sjömän och andra därmed sammanhängande uppgifter. Föreståndare för sjömanskontor skall genom tjänstgöring till sjöss hava fått inblick i förhållanden, som beröra sjömanskontorens verksamhet.

Mönstringsförrättare äro dels sjömanskontor, dels enligt bestämmande av Konungen eller myndighet, som Konungen utser, tjänsteman hos arbetsförmedling eller hos tullverket, dels ock eljest särskilt förordnad person (särskild mönstringsförrättare).

Mönstringsförrättare utom riket äro, i den utsträckning som bestämmas av ministern för utrikes ärendena, beskickningar och konsulat samt tjänstemän hos sådan myndighet.

3 §.

Inom varje mönstringsdistrikt skall finnas en *sjömansnämnd* med uppgift att besluta i vissa i 6 § nedan angivna ärenden, att handhava fördelning av medel, som ställas till förfogande dels för understöd åt efterlevande till sjömän eller eljest till fördel för sysselsatta inom sjöfartsnäringen dels ock för stipendier åt sjömän ävensom att i övrigt fullgöra åligganden som bestämmas av Konungen.

Sjömansnämnd skall bestå av åtta ledamöter med åtta personliga suppleanter för dem, vilka samtliga utses av sjöfartsstyrelsen för en tid av tre kalenderår i sänder. Ordföranden och suppleanten för honom, vilken även skall vara vice ordförande, skola vara lagkunniga. Av övriga ledamöter skola två utses på förslag av Sveriges redareförening, två på förslag av

Sveriges fartygsbefälsförening, en på förslag av Svenska maskinbefälsförbundet och två på förslag av Svenska sjöfolksförbundet. Sju suppleanter utses på motsvarande sätt.

4 §.

Svensk medborgare må icke tjänstgöra ombord å svenskt handelsfartyg med mindre han innehar giltig *sjöfartsbok*. Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer, äger besluta om undantag härifrån.

Utlänning må icke tjänstgöra ombord å svenskt handelsfartyg, såvida han ej innehar gällande pass eller giltig svensk eller utländsk *sjöfartsbok* eller ock handling, som Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer, finner böra godtagas såsom ersättning för *sjöfartsbok*.

5 §.

Sjöfartsbok må utfärdas för sådan svensk medborgare eller inom riket bosatt utlänning, som utövar eller ämnar utöva tjänst ombord å svenskt handelsfartyg och som ej på grund av sitt hälsotillstånd anses olämplig för sjömansyrket.

Sjöfartsbok utfärdas av sjömanskontoret i det distrikt, inom vilket sökanden av *sjöfartsbok* är kyrkobokförd, eller, såvitt gäller svensk bosatt utom riket, av sjöfartsstyrelsen, så ock av beskickning eller konsulat. Enligt bestämmande av Konungen må *sjöfartsbok* utfärdas även av annan mönstringsförrättare än nu angivits.

Uppgift om utfärdande av *sjöfartsbok* skall ofördröjligen insändas till sjöfartsstyrelsen.

6 §.

Har den som erhållit *sjöfartsbok* upphört att utöva sjömansyrket eller befunnits olämplig för yrket på grund av sitt hälsotillstånd eller allvarlig förseelse begången under tiden för tjänstgöring till sjöss, skall *sjöfartsboken* förklaras ogiltig. Så må ock ske, om utfärdandet av *sjöfartsbok* grundats på oriktiga uppgifter i fråga om ålder, värnpliktsförhållanden eller annat, som kunnat inverka på provningen av ansökan om *sjöfartsbok*.

Beslut om ogiltigförklaring av *sjöfartsbok* meddelas av sjömanskontoret eller, när fråga är om ogiltigförklaring på grund av olämplighet för yrket, av sjömansnämnden i det distrikt, inom vilket sjömannen är registrerad, eller, om han ej är registrerad inom visst distrikt, av sjöfartsstyrelsen.

Ny *sjöfartsbok* för sjöman, vilkens bok förklarats ogiltig på grund av olämplighet för yrket, må icke utfärdas utan särskild provning av sjömansnämnd eller, såvitt gäller svensk bosatt utom riket, av sjöfartsstyrelsen.

Beträffande sjöman, för vilken enligt 4 § *sjöfartsbok* icke erfordras för tjänstgöring ombord å svenskt handelsfartyg, äger sjöfartsstyrelsen, om han befunnits olämplig av skäl som angivits i första stycket, besluta om förbud mot sådan tjänstgöring.

Beslut enligt första eller fjärde stycket må meddelas för begränsad tid eller tills vidare.

Uppgift om beslut av sjömanskontor eller sjömansnämnd om ogiltigförklaring av *sjöfartsbok* skall ofördröjligen insändas till sjöfartsstyrelsen.

7 §.

Hos sjömanskontor skall föras *lokalt sjömansregister* över svenska sjömän, för vilka *sjöfartsbok* utfärdats och som äro kyrkobokförda inom distriktet.

Det åligger härutöver sjöfartsstyrelsen att föra *centralt sjömansregister* över dels sjömän, som införts i lokalt register, dels ock sjömän, som tilldelats svensk sjöfartsbok men ej äro bosatta inom riket.

Uppgifter som av mönstringsförrättare insändas till sjöfartsstyrelsen angående sjömän, som icke innehava svensk sjöfartsbok, skola förvaras hos styrelsen.

8 §.

Svenskt handelsfartyg må icke avgå från hamn med mindre å fartyget finnes giltig *sjömansrulla* eller ock, om fartyget går i inrikes fart, giltig *manskapsförteckning* med därtill hörande *befälhavarrapporter* upptagande dem som tjänstgöra ombord.

Undantag från föreskrifterna i första stycket må beslutas av Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer.

9 §.

I sjömansrulla skall mönstringsförrättare införa uppgift om envar som tillträder eller, då ny sjömansrulla utfärdas, redan utövar tjänst ombord å fartyget (*påmönstring*), samt om envar som frånträder sådan tjänst eller, då sjömansrullan upphör att gälla, tjänstgör ombord (*avmönstring*).

Mönstringsförrättare skall vägra påmönstring, om i lag eller författning uppställt villkor för sjömans tjänsteutövning ombord ej är uppfyllt.

10 §.

Manskapsförteckning upprättas av fartygets befälhavare. I förteckningen skall envar som tjänstgör ombord antecknas. Tillträdes eller frånträdes tjänst ombord på fartyg, för vilket manskapsförteckning upprättats, skall befälhavaren därom upprätta befälhavarrapport.

Manskapsförteckning och befälhavarrapport skola för att vara giltiga vara försedda med mönstringsförrättares påteckning om godkännande. Om sådant godkännande skall vad i 9 § andra stycket stadgas om påmönstring äga motsvarande tillämpning.

11 §.

Utländskt handelsfartyg vara svensk sjöman tjänstgör må icke avgå från svensk hamn med mindre å fartyget finnes giltigt *mönstringsbevis* för sjömannen.

Mönstringsbevis utfärdas av mönstringsförrättare.

Mönstringsförrättare skall vägra utfärda mönstringsbevis, om det mellan befälhavaren och sjömannen träffade tjänsteavtalet såvitt känt strider mot sjömanslagens bestämmelser eller svenska statsintressen.

12 §.

Kontroll av att å fartyg finnes giltig sjömansrulla, giltig manskapsförteckning med befälhavarrapporter eller giltigt mönstringsbevis utövas enligt av Konungen meddelade bestämmelser.

Det åligger fartygs befälhavare att hålla den för fartyget gällande sjömansrullan eller manskapsförteckningen tillgänglig för kontroll.

13 §.

Framgår av fartygs sjömansrulla eller manskapsförteckning med befälhavarrapporter att fartyget icke är bemannat på ett betryggande sätt, ålig-

ger det mönstringsförrättare, som får sjömansrullan eller manskapsförteckningen i sin hand, att om förhållandet underrätta sjöfartsstyrelsen, som äger förklara sjömansrullan eller manskapsförteckningen ogiltig. Konungen äger föreskriva skyldighet för mönstringsförrättare att, därest han av fartygs sjömansrulla eller manskapsförteckning finner fartyget vara så underbemannat att fara för fartyget, de ombordvarande eller lasten uppenbarligen föreligger, i avvaktan på sjöfartsstyrelsens beslut taga eller låta taga sjömansrullan eller manskapsförteckningen i förvar.

14 §.

Befälhavare som avgår med fartyg å vilket icke, då så är föreskrivet, finnes giltig sjömansrulla eller giltig manskapsförteckning med därtill hörande befälhavarrapporter, utvisande vilka som tjänstgöra ombord, eller som i tjänst ombord använder den mönstringsförrättaren vägrat påmönstra i tjänsten eller genom påteckning i manskapsförteckning eller befälhavarrapport godkänna för tjänsten, straffes, därest tvingande skäl till underlåtenheten eller åtgärden icke förelåg, med dagsböter.

15 §.

Den som uppsåtligen eller av grov oaktsamhet utsätter sjöfartsbok för åverkan eller förstörelse eller som begagnar sig av ogiltigförklarad sjöfartsbok för att bereda sig anställning å handelsfartyg, straffes med dagsböter.

16 §.

Sjöman, befälhavare eller redare som uppsåtligen och utan tvingande skäl eller av grov oaktsamhet åsidosätter föreskrift, meddelad i denna förordning eller med stöd därav, eller som vägrar att efterkomma anmaning som meddelats med stöd av sådan föreskrift, straffes med dagsböter.

17 §.

Straff enligt denna förordning må ej ådömas för gärning som är belagd med straff i allmänna strafflagen, sjölagen eller sjömanslagen.

18 §.

Om domstol i mål rörande förseelse mot denna förordning eller bestämelse, utfärdad med stöd därav, skall vad i 313 och 328 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.

19 §.

Den som icke åtnöjes med beslut av mönstringsförrättare eller sjömansnämnd i ärende, som avses i denna förordning, äger söka ändring genom besvär hos sjöfartsstyrelsen; dock må sjömansnämnds beslut angående disposition av tillgängliga medel ej överklagas. Besvären skola vid talans förlust hava inkommit till styrelsen inom två månader från det klaganden fick del av beslutet. Beslut skall utan hinder av besvär lända till efterrättelse intill dess annorlunda kan bli förordnat.

Besvärsrätt, som ovan sagts, tillkommer även sjöåklagare.

20 §.

Närmare föreskrifter om tillämpningen av denna förordning meddelas av Konungen eller myndighet, som Konungen bestämmer.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961.

Genom denna förordning upphäves kungörelsen den 9 juni 1939 (nr 306) angående sjömanshusen i riket samt sjömäns på- och avmönstring m. m.

Där i lag eller författning hänvisas till stadgande som ersatts av bestämmelse i denna förordning eller med stöd därav meddelad bestämmelse, skall den bestämmelsen i stället tillämpas, och skall dels vad om inskrivningsregister vid sjömanshus stadgats gälla om sjömansregistret hos sjömanskontor eller, när fråga är om sjöman som icke är bosatt i Sverige, sjömansregistret hos sjöfartsstyrelsen, dels vad om inskriven vid sjömanshus stadgats gälla den som finnes införd i register som nu sagts dels ock vad om sjömanshus och ombudsman vid sjömanshus stadgats gälla sjömanskontor.

Innehållsförteckning

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
Statsrådsprotokoll den 25 mars 1960	12
I. Inledning	12
II. Sjömanshusens nuvarande organisation och uppgifter	14
Organisationen	15
Inskrivning av sjömän	16
Mönstring av sjömän	17
III. Sjömansförmedlingens nuvarande organisation och uppgifter	20
Sjöbefälsförmedlingen	22
Manskapsförmedlingen	22
Inskrivning av arbetssökande	23
Arbetserbjudande inom yrket	25
Arbetserbjudande utom yrket	26
Sjömäns avstängning från sjömansyrket	26
Arbetslöshetsförsäkringen och den allmänna arbetslöshets- hjälpen	26
IV. Förslag rörande inskrivnings- och mönstringsverksamheten	27
Utredningen	27
Lämplighetsprövning av sjömän	27
Ogiltigförklaring av sjöfartsbok	29
Registreringen av sjömän	32
Medlande verksamhet m. m.	38
Allmänt betjänande verksamhet	40
Verksamhet utom riket	41
Underlättande av kustavlösning	44
Remissyttrandena	45
Departementschefen	62
V. Förslag rörande bemanningskontrollen	73
Utredningen	73
Remissyttrandena	77
Departementschefen	80
VI. Förslag angående sjömanshusens understödsverksamhet m. m.	81
Utredningen	81
Remissyttrandena	84
Departementschefen	86
VII. Förslag till gemensam organisation för förmedling och mönst- ring av sjömän	87

<i>Utredningen</i>	87
Inrättande av sjömanskontor	87
Sjömanskontorens organisatoriska ställning	89
Inrättande av partsorgan	90
Sjömanskontorens lokalisering	92
Personal och lönesättning	95
<i>Remissyttrandena</i>	98
<i>Departementschefen</i>	109
VIII. <i>Kostnader och finansiering</i>	117
<i>Nuvarande förhållanden</i>	117
<i>Utredningen</i>	119
<i>Remissyttrandena</i>	123
<i>Departementschefen</i>	125
IX. <i>Departementschefens hemställan</i>	131
<i>Utredningens författningsutkast</i>	132