

Nr 594

Av herr **Kollberg m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 124, angående inrättande av ett sjöfartsverk, m. m.

I propositionen nr 124 föreslås inrättande av ett sjöfartsverk.

Propositionen har föregåtts av en sakkunnigutredning, sjöfartsorganisationsutredningen. Denna utredning har som *alternativ I* föreslagit att sjöfartsverket skulle bildas genom organisatorisk sammanslagning av lotsverket och sjökarteverket, väg- och vattenbyggnadsverkets hamnorgan och statens isbrytarverksamhet. Som *alternativ II* har utredningen föreslagit att till det nya verket skall överflyttas — utöver vad som föreslås i alternativ I — de delar av kommerskollegium, som handlägger sjöfartsärenden, fränsett dem, som bevakar det näringsekonomiska sambandet mellan sjöfartsnäringen och andra näringsgrenar.

Av remissinstanserna har flertalet tillstyrkt alternativ I, dock i vissa fall med tvekan, medan meningarna till övervägande del synes gått emot lämpligheten av att därutöver utbygga det nya verket enligt alternativ II. Det är påfallande, att så gott som samtliga talesmän för handeln och sjöfartsnäringen — flertalet handelskamrar, Sveriges redareförening, Sveriges varvsindustriförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges segelfartygsförening, Stockholms rederiförening, Sjöassuradörernas förening samt Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening — begränsat sig till att tillstyrka utredningens alternativ I och alltså tagit avstånd från alternativ II. Beträffande skälen för dessa näringsammanslutningars ståndpunkt får vi hänvisa till propositionen, sid. 32—40. Handelsministern har emellertid inte lyssnat på näringslivets synpunkter utan har i stället förordat ett skärpt alternativ II, som innebär, att praktiskt taget alla sjöfartsfrågor frantages kommerskollegium.

För egen del vill vi anföra, att en sammanslagning enligt alternativ I synes utgöra en i princip riktig grund för en rationell organisation av de nautiskt och tekniskt betonade förvaltningsuppgifterna till sjöfartens tjänst. Helt naturligt kan delade meningar råda om detaljerna i detta förslag. Så har exempelvis vissa remissinstanser tillstyrkt alternativet under förutsättning, att därigenom vinnes en effektivare organisation. Vi har svårt att bedöma i vad mån tveksamheten kan vara befogad men föreslår, att riksdagen vid ett bifall till alternativ I uttalar en förväntan, att Kungl. Maj:t under den första tiden av den nya styrelsens verksamhet ägnar särskild uppmärksamhet åt att verket fungerar organisatoriskt tillfredsställande, så att handeln och sjöfarten inte tillskyndas olägenheter till följd

av bristande effektivitet hos skilda organ inom det nybildade verket. Med detta förbehåll anser vi oss kunna tillstyrka alternativ I som helhet.

Däremot synes det oss som om utredningen, i vad den avser överförande till det nya verket jämväl av de ärenden som ankommer på kommerskollegium, är i skilda hänseenden bristfällig. Härutinnan synes oss den ovanliga och mycket väsentliga ändring av direktiven för kommittén, som vidtagits, förtjäna särskild uppmärksamhet. I de ursprungliga, den 17 november 1950 meddelade direktiven angavs tydligt den principiella skillnaden mellan de frågor av näringspolitisk natur, som i fortsättningen borde ankomma på kommerskollegium, och de mera tekniska frågor, vilkas sammanförande kommittén borde överväga. Genom ett handbrev den 12 juni 1953 ändrades direktiven radikalt, så att utredningsuppgifterna skulle »omfatta även de sjöfartsuppgifter, som enligt de förut angivna direktiven förutsatts skola kvarbliva hos kommerskollegium». Det förefaller uppenbart att utredningen inte kunnat komma till rätta med den situation, som uppkommit genom de ändrade direktiven, och därför valt utvägen att endast ytligt behandla de frågor, som aktualiserats genom ändringen.

Utredningen har sålunda inte annat än i allmänna ordalag påvisat några olägenheter av den nuvarande ordningen på det område, som handhas av kommerskollegium. Av vilken art är dessa olägenheter, och är de så omfattande, att de kan motivera ett sönderbrytande av en organisation, som enligt en allmän uppfattning fungerar väl? Även fördelarna av den nya ordningen borde klarare ha preciserats — riksdagen har alltför god kännedom av vad allmänt ordande i samband med omorganisationsförslag innebär för att enligt vår mening känna sig övertygad, innan konkreta fördelar kan påvisas.

En annan avgörande svaghet i den föreliggande utredningen synes vara, att den inte närmare undersökt, i vilken mån och på vilket sätt kommerskollegium i fortsättningen skall kunna fullgöra sin uppgift som statens centrala verk på näringslivets område. Kollegiets förtrogenhet med det svenska näringslivet och dess förhållanden bottenar ju i ämbetsverkets befattning med de olika näringsgrenarnas praktiska frågor, varigenom utvecklingen av de olika näringarna och deras inbördes samband så att säga automatiskt kunnat följas. Att de sakkunniga inte helt förbisett att underlaget för kollegiets verksamhet enligt deras alternativ II kommer att på en avgörande punkt undanryckas framgår av utredningens rekommendation till intimt samarbete mellan kollegium och den blivande sjöfartsstyrelsen. Men hur omfattande detta samarbete måste bli och vad det kommer att kosta är frågor, som utredningen lämnat därhän.

Om alltså utredningen i nu berörda hänseende måste betraktas som alltför ytlig, kan den å andra sidan inte fränkännas förtjänsten av att tydligt ha sagt ifrån, att sjöfartens kommersiella frågor och spörsmålen om sjöfartsnäringsens ekonomiska förhållanden, sedda i samband med landets

övriga näringar, bör bevakas inom kommerskollegium. Utan stöd av någon utredning har handelsministern i detta avseende gått längre än sjöfartsorganisationsutredningen och föreslagit att kommerskollegium skall fråntagas alla sjöfartsfrågor praktiskt taget utan undantag. Detta förslag — som alltså inte varit föremål för remissbehandling — innebär att sjöfartsnärningen i fortsättningen inte kan räkna med att få sina intressen i tillräcklig grad beaktade inom den myndighet, som äger den allmänna överblicken över näringslivets förhållanden och åt vilken avvägningen mellan olika näringslivsintressen är och av ålder varit anförtrodd, nämligen kommerskollegium. Om alltså redan kommittéförslaget gör det ofrånkomligt, att erfarenheten av alternativ I och framtida utredning avvaktas, innan alternativ II genomföres, gäller detta så mycket mera propositionen med den skärpning av förslaget, som departementschefen förordat.

Tillräckliga skäl har som framgår av det ovan anförda inte framförts vare sig i sakkunnigförslaget eller i propositionen för ett utbrytande ur kommerskollegium av de uppgifter på sjöfartens område, som kollegiet handlägger. Tvärtom talar de övervägande skälen för att, då avsikten är att skapa ett verk med teknisk-nautiska arbetsuppgifter, det nya ämbetsverket organiseras enligt alternativ I. Vi föreslår därför, att riksdagen fastställer sistnämnda alternativ. I detta sammanhang vill vi erinra, att sjöfartsorganisationsutredningen uttalat, att för den händelse »praktiska svårigheter skulle möta att i ett sammanhang genomföra hela omorganisationen, kan denna ske etappvis, varvid alternativ I utgör en lämplig etapp».

Vårt förslag möjliggör en vidare utbyggnad enligt alternativ II för den händelse erfarenheten och vidare utredning skulle ge vid handen att så vore mera ändamålsenligt.

Under återopande av det anförda får vi — som i särskild motion gör hemställan i anledning av propositionen nr 125 — hemställa.

att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 124 måtte besluta

1. att det i propositionen såsom alternativ I betecknade organisationsförslaget för sjöfartsverket skall genomföras fr. o. m. den 1 januari 1956;

2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t ägnar särskild uppmärksamhet åt att det nya verket icke fungerar så att näringslivet därigenom orsakas olägenheter;

3. att följande tjänster, som av departementschefen föreslagits överflyttade till sjöfartsverket, tills vidare skall kvarbli hos kommerskollegium, nämligen 2 kommersråd i Ca 37, 2 överinspektörer i Ca 33, 3 byrådirektörer i Ca 31, 1 förste byråinspektör, 2 förste byråsekreterare, varav en på övergångsstat, och 1 konsulent i Ca 29, 1 förste byråinspektör och 2 förste byråsekreterare i Ca 27, 2 byråsekre-

terare i Ca 25, 1 förste kansliskrivare i Ca 17, 1 kansliskrivare i Ca 15, 2 kontorister i Ca 13, 5 kanslibiträden i Ca 11, 1 expeditiönsvakt i Ca 10 och 2 kontorsbiträden i Ca 8, 1 sjöåklagare och 1 överinspektör i Ca 33, 1 förste byråsekreterare och 1 förste skeppsmättningskontrollör i Ce 27, 1 förste byråsekreterare i Cg 27, 2 byråinspektörer i Ce 25, 1 skeppsmättningskontrollör i Cg 25, 3 byråsekreterare eller amanuenser i reglerad befordringsgång, 1 assistent i Ce 23, 1 expeditiönsvakt i Cg 8 samt 5 kontorsbiträden i reglerad befordringsgång;

4. att vidtaga de jämkningar i den av departementschefen föreslagna personalförteckningen för sjöfartsstyrelsen, vilka påkallas av ett bifall till förslagen under 3;

5. att vidtaga de jämkningar i den av departementschefen föreslagna avlöningsstaten för sjöfartsstyrelsen, vilka påkallas av ett bifall till förslagen under 1 och 3;

6. att under tionde huvudtiteln för budgetåret 1955/56 anvisa till

a) *Sjöfartsstyrelsen: Avlöningar* ett förslagsanslag av 1 310 200 kronor,

b) *Sjöfartsstyrelsen: Omkostnader* ett förslagsanslag av 386 100 kronor; samt

7. att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga de jämkningar i övrigt beträffande i propositionen nr 124 framlagda förslag, vilka påkallas av ett bifall till förslaget under 1.

Stockholm den 13 april 1955

Gustaf Kollberg

Henrik Munktell

C. W. Carlsson

Sigfrid Löfgren

Filip Kristensson
i Osby

Ragnhild Sandström

N. Stenberg