

Nr 819

Av fröken **Karlsson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 124, med förslag till förordning om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordning) m. m.*

Förslaget till omorganisation av mönstrings- och inskrivningsväsendet för sjömän har ur sjöfartsnäringens synpunkt befunnits i huvudsak godtagbart. På vissa punkter är förslaget dock icke tillfredsställande. En av dessa gäller det administrativa chefskapet för de nya organ som under det hävdvunna namnet av sjömanshus skall omhänderha dels det för närvarande under sjöfartsstyrelsen sorterande mönstrings- och inskrivningsväsendet och dels den arbetsförmedling som hittills bedrivits av de s. k. sjömansförmedlingarna under arbetsmarknadsstyrelsen. Departementschefen har för egen del understrukit betydelsen av att sjöfartens speciella intressen beaktas vid lösningen av hithörande frågor och även framhållit, att sjöfarten är en i många avseenden särpräglad näring samt att särskilda krav måste uppställas i fråga om arbetskraften till sjöss; de speciella förhållandena inom sjöfarten skapar också särskilda servicebehov. Efter att ha närmare utvecklat dessa synpunkter (prop. sid. 111) förklarar departementschefen, att sjöfartens samt mönstrings- och inskrivningsverksamhetens särart utgör ett starkt stöd för ståndpunkten att den nya sjömanshusverksamheten skall sortera under sjöfartsstyrelsen, som är den centrala sjöfartsmyndigheten. Omedelbart här- efter gör han emellertid gällande, att de största rationaliseringsvinsterna står att finna, om verksamheten inordnas i arbetsförmedlingen. Såsom alternativ diskuteras i fortsättningen endast en ordning med fristående sjömansförmedlingar, medan förutsättningarna för det sammanslagna organets verksamhet under sjöfartsstyrelsen i samarbete med arbetsmarknadsstyrelsen icke närmare undersökes. Departementschefen förmenar, att det är möjligt att tillgodose sjöfartens berättigade anspråk även om de sammanslagna organen inordnas i den allmänna arbetsförmedlingen, under förutsättning att sjöfartsstyrelsen får möjligheter att genom instruktioner och direktiv utöva inflytande på den verksamhet, som inte avser endast arbetsförmedling, samt att sjöfartssynpunkterna får göra sig gällande i fråga om inspektion av sjömanshusen och vid utseende av deras personal ävensom vid handläggning av sjömanshusens lokalfrågor.

Uppenbarligen kan de synpunkter som det ankommer på arbetsmarknadsmyndigheterna att bevaka lika väl tillvaratagas, om sjömanshusen såsom hittills får sortera under sjöfartsstyrelsen, under det att de i fråga om

sjömansförmedlingen har att fungera såsom organ för arbetsmarknadsstyrelsen. Administrativt sett låter det ena lika väl göra sig som det andra.

I betraktande härav och då det i detta fall gäller en institution med utpräglade sjöfartsorganisatoriska uppgifter synes departementschefens argumentering med dess kraftiga understrykande av de speciella sjöfartsintressen som här måste beaktas logiskt sett böra leda till slutsatsen att sjömanshusen i administrativt hänseende bör underställas den centrala sjöfartsmyndigheten. Man bör erinra sig att då sjöfartsstyrelsen för några år sedan inrättades så skedde det i syfte att så långt som möjligt centralisera alla sjöfartsfrågor till denna nya myndighet. Det är inkonsekvent och sakligt oriktigt att nu gå motsatt väg. Vi föreslår därför att sjöfartsstyrelsen även i fortsättningen får bli administrativ chefsmyndighet för sjömanshusen.

Vikten av att sjöfartsteknisk sakkunskap får göra sig gällande i hit hörande frågor framstår med stor tydlighet i fråga om flera av de principiella uppgifter som kommer att åvila chefsmyndigheten, och detta är i hög grad fallet exempelvis beträffande personalfrågorna. I samband härmed bör kvalifikationerna för erhållande av befattning såsom sjömanshusombudsman särskilt beaktas. Vad härom sägs i propositionen är enligt vår mening icke tillräckligt klagörande. Väl har departementschefen uttalat, att till dylik befattning endast bör ifrågakomma person med erfarenhet av tjänst till sjöss, men denna bestämning är icke till fyllest såsom anvisning beträffande de fordringar som härvidlag bör uppställas. Det upplyses visserligen i propositionen, att ombudsmannatjänsterna för närvarande är besatta med sjökaptener, och den föreslagna lönesättningen synes vara beräknad med hänsyn till sådan kompetens. Det är emellertid angeläget understryka, att de uppgifter som åvilar sjömanshusombudsmännen i deras egenskap av mönstringsförrättare är sådana att erfarenhet från längre tids tjänstgöring i chefsställning ombord är nödvändig. Vi anser att detta bör komma till tydligt uttryck såsom vägledning vid framtida tillsättningar å ombudsmannaplatserna vid sjömanshusen.

En annan viktig punkt som även den sammanhänger med de befogenheter som skall tillkomma chefsmyndigheten gäller frågan var sjömanshus och för mönstringsverksamheten särskilt kvalificerade förrättningsmän skall finnas. Enligt propositionen skall sjömanshus bibehållas på 19 platser, medan sådana indrages på 11. Bland de senare befinner sig åtskilliga städer, där sjöfartsfrekvensen är sådan att behov av mönstringsförrättare på platsen otvivelaktigt är för handen. I dylika fall är det ur sjöfartssynpunkt ingalunda tillfredsställande att endast s. k. särskild mönstringsförrättare förordnas. Erfarenheterna av detta system, som innebär att någon person på platsen såsom bisyssla anförtros uppgiften att mot särskild ersättning fullgöra mönstringsförrättningar, är icke goda. Den besparing i pengar som på detta sätt möjligen kan vinnas är ringa; skillnaden mellan lönen till en

sjömanshusombudsman i en efter orten avpassad lönegrad och arvudet till en extra mönstringsförrättare torde icke vara stor, och den vinnes i vart fall på bekostnad av sjöfartens berättigade anspråk på prompt och snabb service. Det är i detta hänseende stor skillnad mellan en person som i första hand är skyldig att stå till tjänst för mönstringsförrättningar och en som har annan tjänst eller sysselsättning och endast i andra hand kan påräknas för mönstringsuppgifterna. De erfarenheter som gjorts efter tidigare indragning av sjömanshus har bekräftat detta. Det har vid de verkställda utredningarna framkommit, att berättigade klagomål rests från sjöfartens sida beträffande bristande service och kostnadskrävande dröjsmål å orter där s. k. särskild mönstringsförrättare varit förordnad; detta har varit fallet såväl där myndighetsperson varit förordnad som där enskild person haft uppdraget.

Platser där av sådana skäl sjömanshus utöver de föreslagna bör kunna ifrågakomma är främst västkusthamnarna Strömstad och Lysekil samt Trelleborg och Västervik. Vid övervägande av hithörande frågor bör också ortens sjöfartskaraktär beaktas och jämväl tagas i betraktande det värde som det för kommunen kan äga att på platsen finnes en sjöfartssakkunnig person som kan åtaga sig andra uppdrag på sjöfartens område. En kombination av dylika tjänsteuppgifter, som hittills icke sällan förekommit, är ofta lämplig och rationell ur ekonomisk synpunkt.

Ett spörsmål som från sjöfartens sida tillmättes stor betydelse gäller befogenheterna i framtiden för de s. k. centrala undersöknings- och bestraffningsnämnderna, vilka tillsättes av parterna på sjöfartens arbetsmarknad enligt överenskommelse dem emellan. Enligt gällande ordning åligger det sjömansförmedlingarna 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 överenskommelse. Detta förfarande är ett utslag av arbetsmarknadsparternas erkända frihet att välja anställning respektive anställda, en rätt som uppenbarligen icke avses skola på något sätt inskränkas genom den nu föreslagna organisationen av mönstringsväsendet. Emellertid synes avsikten vara att i viss mån sätta UB-nämnderna ur spel. Departementschefen uttalar beträffande den ordning för behandling av avstängningsärenden som han förordar, att den i praktiken torde innebära att UB-nämnderna såsom beslutande organ i dylika ärenden kommer att ersättas av de blivande sjömansnämnderna, men säger sig i allt fall förvänta att UB-nämnderna icke därmed avskaffas samt förklarar, att de utan tvivel kommer att vara av värde för sjömansnämndernas verksamhet såsom utredande organ. Meningen förefaller sålunda vara att de sammanslagna mönstrings- och förmedlingsorganen icke längre skall beakta av UB-nämnderna meddelade avstängningsförbud, såvida de icke fastställts av sjömansnämnderna. Detta kan inte anses vara acceptabelt för

parterna, vilkas egna organ därmed sättes ur spel. Enligt vår uppfattning bör det inte skapas något hinder för att även i fortsättningen beakta sådana viljeyttringar från parternas sida som tagit sig uttryck i UB-nämndernas avstängningsbeslut. För officiellt påmönstringsförbud bör prövning och beslut av sjömansnämnderna få utgöra en förutsättning, och det kan väl antagas, att sådana beslut i allmänhet kommer att sammanfalla med och konfirmera UB-nämndernas avstängningsbeslut, men där så eventuellt ännu ej skett eller där den officiella prövningen icke lett till påmönstringsförbud, bör anställning ombord å fartyg alltjämt icke anvisas vid förmedlingen. Vi anser att frågan bör uppmärksammas i samband med behandlingen av propositionen. Någon ändring i mönstringsförordningens texter torde saken emellertid icke kräva.

Departementschefen har i överensstämmelse med sjöfartsorganisationernas uppfattning lagt stor vikt vid åtgärder som åsyftar att avstänga olämpligt folk från sjömansyrket. Härvid har emellertid ett i samband med sjömanskommitténs utredning av en sakkunniggrupp inom kommittén framlagt förslag om provisorisk sjöfartsbok för nybörjare lämnats åsido utan närmare prövning. Förslaget, som tillkommit efter norskt beprövat mönster, innebär att den första sjöfartsbok som utfärdas för en sjöman skall ha provisorisk karaktär och att sjöfartsbok med obegränsad giltighet skall kunna erhållas först sedan sjömannen uppvisat intyg om tolv månaders tjänst till sjöss med gott vitsord. Ett sådant system skulle medgiva prövning av den enskilde sjömannens lämplighet, sedan han efter inskrivningen någon tid varit till sjöss, vilket uppenbarligen skulle kunna vara till stort gagn när det gäller att på ett tidigt stadium befria sjöfarten från olämpliga element. Prövningstiden skulle vara så lång som ett och ett halvt år och följaktligen lämna tillräckligt utrymme för en yngling att visa sin förmåga att anpassa sig efter yrkets krav. Förslaget tillstyrkes av sakkunniga instanser och förordas jämväl från juridiskt håll. Vi föreslår att det realiserar genom ett tillägg till någon av paragraferna i mönstringsförordningen.

Enligt propositionen skall nuvarande sjömanshusdirektioner ersättas med särskilda partsnämnder. Sådan nämnd, som benämnes sjömansnämnd, skall utses av sjöfartsstyrelsen och bestå av opartisk ordförande samt representanter för såväl redarsidan som organisationerna på arbetstagersidan. Enligt förslaget skall Sveriges fartygsbefälsförening företrädas av enbart en ledamot i ifrågavarande nämnd.

Med hänsyn till de disciplinfrågor som sjömansnämnden skall handlägga är det enligt vår uppfattning väsentligt att nämnden tillförsäkras erfarenhet från personer med tjänst som befälhavare. Fartygsbefälsföreningen bör därför enligt vår mening i sjömansnämnden företrädas av två representanter, av vilka en, där så är möjligt, bör ha erfarenhet från tjänst som befälhavare.

Åberopande vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i anledning av proposition nr 124 måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t

dels hemställa att sjömanshusen underställes sjöfartsstyrelsen som administrativ chefsmyndighet,

dels uttala att i mönstringsförordningen bör intagas stadganden om provisorisk sjöfartsbok för nybörjare och om rätt för Sveriges fartygsbefälsförening att i sjömansnämnd företrädas av två representanter,

dels ock giva till känna vad i övrigt anförts i motionen.

Stockholm den 3 maj 1960

Eva Karlsson

Einar Hægglom

Johannes Antonsson

Henning Gustafsson
Skellefteå
