

Nr 58

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående ny organisation av sjöfartsverket, m. m.; given Stockholms slott den 14 mars 1969.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag
dels föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till förordning om ändring i folkbokföringsförordningen den 9 juni 1967 (nr 198),
dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogat förslag till förordning om ändring i mönstringsförordningen den 14 april 1961 (nr 87),
dels föreslå riksdagen att bifalla de förslag i övrigt, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF ADOLF

Svante Lundkvist

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås ny organisation av sjöfartsverkets centrala förvaltning. Verkets uppgifter föreslås koncentrerade till att avse främst handelsjöfartens farleder och fartyg. Detta innebär att vissa av verkets nuvarande uppgifter t. ex. i fråga om småbåts- och fiskehamnar och geomagnetisk verksamhet upphör eller förs över till andra myndigheter. Verksamheten skall drivas med ekonomisk inriktning och med i princip full kostnadstäckning som mål.

Verket föreslås stå under ledning av en kollegialt beslutande lekmanastyreelse bestående av — utom generaldirektören — fyra ledamöter. Den centrala förvaltningen föreslås indelad i fem avdelningar, nämligen driftavdelningen, sjökarteavdelningen, sjöfartsinspektionen, ekonomiavdelningen och administrativa avdelningen.

Vidare föreslås att ett centralt sjömansregister inrättas vid sjömansförmedlingen i Göteborg. Härvid upphör sjömanshusens och sjöfartsstyrelsens registrering av sjömän. Sjömanshusens övriga uppgifter — dvs. mönst-
1 — *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 1 saml. Nr 58*

ringsverksamheten — föreslås bli integrerade med sjömansförmedlingen i den allmänna arbetsförmedlingens lokala organisation. En central sjömansnämnd ersätter de regionala nämnderna.

Slutligen föreslås att Falsterbokanalen upplåts till småbåtshamn och under sommarhalvåret i begränsad omfattning hålls öppen för fritidsbåttrafik.

För budgetåret 1969/70 begärs för angivna ändamål sammanlagt 113 740 000 kr. För sjöfartsverket som är försöksmyndighet på programbudgetmetodikens område föreslås att de nuvarande anslagen ersätts med tre programbudgetinriktade anslag.

Förslag

till

Förordning

om ändring i mönstringsförordningen den 14 april 1961 (nr 87)

Härigenom förordnas, *dels* att 3 och 9 §§ mönstringsförordningen den 14 april 1961¹ skall upphöra att gälla, *dels* att i 49 och 51 §§ förordningen ordet »sjöfartsstyrelsen» skall bytas ut mot »sjöfartsverket», *dels* att 1, 5—8, 10, 14, 18, 23, 26, 27, 29, 32, 33, 35, 37—39, 45—48 och 52—55 §§ förordningen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

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.*

Svensk sjöman, som är anställd å svenskt handelsfartyg med en netto-dräktighet av 20 registerton eller mera, skall vara inskriven *som sjöman i register hos arbetsmarknadsstyrelsen (sjömansregistret)*. 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 *hos mönstringsförrättare vid sjömansförmedling eller hos särskild, av arbetsmarknadsstyrelsen utsedd mönstringsförrättare.*

Arbetsmarknadsstyrelsen bestämmer efter samråd med sjöfartsverket var i riket mönstringsförrättare skall finnas. Mönstringsförrättare utom riket är svensk konsul som av ministern för utrikes ärendena förordnats därtill. Förteckning över de orter där mönstringsförrät-

¹ Senaste lydelse av 37 och 46 §§ se 1968: 444.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

tare finnes skall intagas i publikationen »Underrättelser för sjöfarande».

5 §.

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

I samband med inskrivningen i sjömansregistret 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, inskrivningen verkställas samt sjöfartsbok utfärdas av mönstringsförrättare, som finnes att tillgå på orten.

För inskrivning skall sjömannen personligen inställa sig hos mönstringsförrättare.

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.

När sjömannen inskrivits, skall sjömansregisterföraren därom ofördröjligen underrätta länsstyrelsen.

8 §.

Upphör sjöman, som är inskriven vid sjömanshus, att utöva sjömansyrket å handelsfartyg, bör han anmäla detta till sjömanshuset för att avföras ur dess inskrivningsregister. Om sjömannen, såvitt är känt, under fyra på varandra följande kalenderår icke utövat yrket å svenskt handelsfartyg, skall han, även om anmälan ej skett, avföras ur registret vid slutet av fjärde året. Är sjöman-

Har sjöman, såvitt är känt, under ett kalenderår icke utövat sjömansyrket å svenskt handelsfartyg, skall han avföras ur sjömansregistret. Befinnes att sjöman, som enligt vad nu sagts avförts ur sjömansregistret, alltjämt utövar sjömansyrket å svenskt handelsfartyg, skall han åter införas i registret.

När sjöman avföres ur eller återinföres i sjömansregistret, skall un-

(Nuvarande lydelse)

nen 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 utövat sjömansyrket 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 utöva yrket, 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 utövar sjömansyrket 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.*

(Föreslagen lydelse)

derrättelse därom ofördröjligen tillställas *länsstyrelsen.*

10 §.

Från skyldighet enligt 1 § att vara inskriven *vid sjömanshus* äger *sjöfartsstyrelsen* meddela undantag i fråga om anställda å fartyg, som uteslutande nyttjas i svensk inre fart.

Från skyldighet enligt 1 § att vara inskriven i *sjömansregistret* äger *arbetsmarknadsstyrelsen efter samråd med sjöfartsverket* meddela undantag i fråga om anställda å fartyg, som uteslutande nyttjas i svensk inre fart.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

14 §.

Svensk sjöman ----- fartyg, om
 a) han ej är inskriven *vid sjö-* a) han ej är inskriven *i sjömans-*
manshus eller han saknar sjöfarts- *registret* eller han saknar sjöfarts-
 bok, bok,
 b) han på ----- å fartyget.
 I fråga ----- motsvarande tillämpning.
 Utländsk sjöman ----- såsom pass.

18 §.

Vid påmönstring ----- skall iakttagas
 a) att sjömannen är inskriven *vid* a) att sjömannen är inskriven *i*
sjömanshus och har sjöfartsbok, *sjömansregistret* och har sjöfartsbok,
 b) att hinder ----- fri hemresa.
 Av anställningskontraktet ----- den anställde.

23 §.

Mönstring *inom riket* förrättas av Mönstring förrättas av *mönst-*
föreståndare för sjömanshus (sjö- *ringsförrättare.*
manshusombudsman) eller annan
mönstringsförrättare vid sjömanshus
eller ock av särskild av sjöfartssty-
relsen utsedd mönstringsförrättare.
 Mönstring *utom riket* förrättas av
 svensk konsul.

Frånträder sjöman ----- första stycket.

26 §.

Det åligger *sjömanshusombuds-* Det åligger *mönstringsförrättare*
man att, i fall av tvist mellan befäl- att, i fall av tvist mellan befälhavare
 havare och besättning eller mellan och besättning eller mellan besätt-
 besättningsmän inbördes, när han ningsmän inbördes, när han anmo-
 anmodas därom eller eljest anledning das därom eller eljest anledning fö-
 förekommer söka åstadkomma för- rekommer söka åstadkomma förlik-
 likning. ning.

27 §.

Sjömanshusombudsman må icke *Mönstringsförrättare inom riket*
 utan tillstånd för egen eller annans må icke utan tillstånd för egen eller
 räkning driva eller hava del i eller annans räkning driva eller hava del i
 anställning vid företaget, som omfat eller anställning vid företaget, som om-

(Nuvarande lydelse)

tar rederiverksamhet, eller för sådant företag åtaga sig uppdrag mot ersättning, ej heller vara anställd å fartyg.

Tillstånd meddelas, där ej annorlunda är stadgat, av arbetsmarknadsstyrelsen i samråd med *sjöfartsstyrelsen*. I samma ordning må utfärdas erforderliga föreskrifter i fråga om ombudsmans eller annan vid sjömanshus verksam mönstringsförrättares anställning eller uppdrag vid sidan av tjänsten.

(Föreslagen lydelse)

fattar rederiverksamhet, eller för sådant företag åtaga sig uppdrag mot ersättning, ej heller vara anställd å fartyg.

Tillstånd meddelas, där ej annorlunda är stadgat, av arbetsmarknadsstyrelsen efter samråd med *sjöfartsverket*.

29 §.

Fråga om påmönstringsförbud för sjöman, som är inskriven vid sjömanshus, eller om varning av sådan sjöman prövas och avgöres av en särskild nämnd, *sjömansnämnd*, i det sjömanshusdistrikt, där sjömannen är inskriven. Beträffande annan sjöman prövas 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.

Fråga om påmönstringsförbud eller varning prövas och avgöres av en särskild nämnd, *sjömansnämnden*.

32 §.

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 ock när sådant förbud

Har *sjömansnämnden* utfärdat påmönstringsförbud eller upphävt sådant förbud, skall anmälan därom ofördröjligen göras till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna i riket. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönstringsförrättarna utom riket.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

upphävt. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönstringsförrättarna utom riket.

Påmönstringsförbud skall ————— klagan däröver.

33 §.

Sjömansnämnd utses av *sjöfartsstyrelsen för ett eller för flera sjömanshusdistrikt gemensamt*. *Sjömansnämnd* 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 ————— tillämpliga delar.

Sjömansnämnden utses av *Konung-en*. *Sjömansnämnden* 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.

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

35 §.

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*.

Sjömansrulla, som upphört att gälla, skall i samband med den därav föranledda avmönstringen omhändertagas av mönstringsförrättaren och för förvaring tillställas *sjömansregistret*.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

37 §.

För svenskt — — — — — 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 fartyget har hemort.*

Manskapsförteckning skall upprättas i två exemplar och godkännas av mönstringsförrättare. Ena exemplaret av förteckningen skall finnas ombord å fartyget och det andra förvaras vid *sjömansregistret.*

38 §.

Om frånträde eller tillträde av tjänst ombord å fartyg med manskapsförteckning skall befälhavaren göra anteckning i förteckningen samt snarast genom särskilt upprättad rapport underrätta *sjömanshuset i det sjömanshusdistrikt, inom vilket fartyget har hemort.*

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

39 §.

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

När manskapsförteckning upphört att gälla, skall det å fartyget förvarade exemplaret av befälhavaren översändas till *sjömansregistret.*

45 §.

Finner sjömansläkare vid undersökning 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.

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

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

46 §.

När anmälan ————— icke föras.

Finner socialstyrelsen vid prövning enligt första stycket att anmälan icke bort göras, skall besked där- om genast tillställas *sjöfartsstyrelsen, som har att avföra den uppgift om anmälan som enligt 45 § införts i det centrala sjömansregistret.*

Finner socialstyrelsen vid prövning enligt första stycket att anmälan icke bort göras, skall besked där- om genast tillställas *sjömansnämnden.*

47 §.

Har anmälan enligt 45 § eller be- sked enligt 46 § andra stycket inkommit till *sjöfartsstyrelsen*, skall *styrelsen* snarast möjligt tillställa sjömansförmedlingarna och mönst- ringsförrättarna inom riket under- rättelse därom. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönst- ringsförrättarna utom riket.

Har anmälan enligt 45 § eller be- sked enligt 46 § andra stycket in- kommit till *sjömansnämnden*, skall *nämnden* snarast möjligt tillställa sjömansförmedlingarna och mönst- ringsförrättarna inom riket under- rättelse därom. Sådan underrättelse skall jämväl, i den utsträckning som finnes påkallad, tillställas mönst- ringsförrättarna utom riket.

48 §.

Företer sjöman, som till följd av sjömansläkares anmälan varit för- hindrad att taga anställning å far- tyg, i samband med inskrivning *vid sjömanshus* eller påmönstring intyg från sjömansläkare, att sjömannens hälsotillstånd icke längre utgör hin- der mot hans anställning ombord å fartyg, åligger det den som verkstäl- ler inskrivningen eller påmönstring- en att genast giva *sjöfartsstyrelsen* meddelande därom. Det åligger där- vid *styrelsen* att utan dröjsmål un- derrätta de sjömansförmedlingar och mönstringsförrättare, som blivit un- derrättade om hindret, att detsamma upphört.

Företer sjöman, som till följd av sjömansläkares anmälan varit för- hindrad att taga anställning å far- tyg, i samband med inskrivning *i sjömansregistret* eller påmönstring intyg från sjömansläkare, att sjö- mannens hälsotillstånd icke längre utgör hinder mot hans anställning ombord å fartyg, åligger det den som verkställer inskrivningen eller på- mönstringen att genast giva *sjömans- nämnden* meddelade därom. Det åligger därvid *nämnden* att utan dröjsmål underrätta de sjömansför- medlingar och mönstringsförrättare, som blivit underrättade om hindret, att detsamma upphört.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

52 §.

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

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

53 §.

Närmare föreskrifter för tillämpningen av 7 och 8 §§ meddelas av arbetsmarknadsstyrelsen efter samråd med centrala folkbokförings- och uppbördsnämnden.

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.

Närmare föreskrifter i övrigt angående inskrivningen och mönstringen av sjömän meddelas av *sjöfartsverket* efter samråd med *arbetsmarknadsstyrelsen*. *Sjöfartsverket* har därvid att fastställa formulär till sjöfartsbok, sjömansrulla och mönstringsbevis samt manskapsförteckning jämte tillhörande rapport.

I fråga ————— med utrikesdepartementet.

54 §.

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 37—39 §§ åligger honom eller vilken, utan att sådant fall föreligger som i första stycket avses, i strid mot 1 § låter sjöman tillträda tjänst ombord utan att

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

Till böter dömes ock befälhavare, vilken underlåter att fullgöra vad som enligt 37—39 §§ åligger honom eller vilken, utan att sådant fall föreligger som i första stycket avses, i strid mot 1 § låter sjöman tillträda tjänst ombord utan att sjömannen är inskriven i *sjömansregistret*.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

sjömannen är inskriven vid sjömanshus.

55 §.

Vägrar befälhavare i strid mot 40 § att förete sjömansrulla eller man-
skapsförteckning, *straffes med dags-
böter.*

Vägrar befälhavare i strid mot 40 § att förete sjömansrulla eller man-
skapsförteckning, *dömes till böter.*

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1969.

Den som vid utgången av juni 1969 är inskriven vid sjömanshus anses överförd till sjömansregistret när denna förordning träder i kraft.

Förslag

till

Förordning**om ändring i folkbokföringsförordningen den 9 juni 1967 (nr 198)**

Härigenom förordnas, *dels* att i 32 § folkbokföringsförordningen den 9 juni 1967 ordet »medicinalstyrelsen» skall bytas ut mot »socialstyrelsen», *dels* att 27 och 28 §§ förordningen skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

27 §.

Den som icke är bosatt på någon fastighet i den församling där han skall kyrkobokföras bokföres under rubrik på församlingen skrivna, om annat ej följer av 19, 20, 23 eller 24 §. Den som saknar känt hemvist eller, i fråga om nomadiserande same, känt huvudviste bokföres under rubrik utan känt hemvist.

Pastorsämbete får dock pröva om person som saknar bestämt hemvist i församlingen i stället för att bokföras enligt första stycket kan behålla sin tidigare kyrkobokföring. Beslutas vid mantalsskrivning att han icke skall uppföras på viss fastighet i mantalslängden, bokföres han enligt första stycket.

Den som icke är bosatt på någon fastighet i den församling där han skall kyrkobokföras bokföres under rubrik på församlingen skrivna, om annat ej följer av 19, 20, 23 eller 24 §. Den som saknar känt hemvist eller, i fråga om nomadiserande same, känt huvudviste bokföres under rubrik utan känt hemvist. *Den som är inskriven i sjömansregistret får dock ej bokföras under rubrik utan känt hemvist.*

Pastorsämbete får pröva om person som saknar bestämt hemvist i församlingen i stället för att bokföras enligt första stycket kan behålla sin tidigare kyrkobokföring. Beslutas vid mantalsskrivning att han icke skall uppföras på viss fastighet i mantalslängden, bokföres han enligt första stycket.

28 §.

Från kyrkobokföringen — — — — — till utlandet.

Som utflyttad — — — — — i utlandet.

Till obefintligregistret överföres Till obefintligregistret överföres

(Nuvarande lydelse)

den som vid två mantalsskrivningar
i följd befunnits sakna känt hemvist.
*Den som är inskriven på svenskt sjö-
manshus får dock ej överföras till
obefintligregistret.*

(Föreslagen lydelse)

den som vid två mantalsskrivningar
i följd befunnits sakna känt hemvist.

Andra och — — — — — åtföljer honom.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1969.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott,
den 14 mars 1969.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHOFF, WICKMAN, MOBERG, BENGTTSSON.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Lundkvist, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ny organisation av sjöfartsverket, m. m.* och anför.

I prop. 1968: 1 (bil. 8 s. 123) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, till Sjöfartsverket m. m. för budgetåret 1969/70 beräkna ett anslag av 113,6 milj. kr. Beredningen av denna fråga är nu avslutad och jag anhåller att få redogöra för den närmare.

I. Inledning

Sjöfartsutredningen som tillsattes år 1965 för att se över sjöfartsverkets organisation (ledamöter byråchefen C. Gösta Malmström, ordf., departementsrådet Göran Appelgren och direktören Arne Sjöberg; direktiv se 1966 års riksdagsberättelse s. 185) har i december 1967 avlämnat betänkandet *Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation* (Stencil K 1967: 10).

Den sakkunnige för att utreda möjligheterna att avveckla den särskilda sjömansregistreringen m. m. (organisationsdirektören Gunnar Hävermark) har i juli 1968 avlämnat betänkandet *Sjömansregistreringen* (Stencil K 1968: 7).

Den sakkunnige för att utreda frågan rörande fortsatt drift eller nedläggning av Falsterbokanalerna (avdelningsdirektören Fritz Dellby) har i april 1968 avlämnat betänkandet *Falsterbokanalerna* (Stencil K 1968: 3).

Yttranden över betänkandet Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation har avgetts av riksåklagaren, överbefälhavaren, arbetarskyddsstyrelsen, televerket, statens järnvägar, sjöfartsstyrelsen, handelsflottans välfärdsråd, statskontoret, riksrevisionsverket, statens vattenfallsverk, universitetskanslersämbetet, skolöverstyrelsen, rikets allmänna kartverk, fiskeristyrelsen, statens naturvårdsverk, arbetsmarknadsstyrelsen, Stockholms rådhusrätt, ordföranden i sjölagskommittén, ordföranden i 1964 års sjö-

manslagskommitté, 1964 års sjöarbetstidsutredning, hamnutredningen, 1967 års fiskehamnsutredning, räddningstjänstutredningen, affärsverksutredningen, utredningen om handräckningsvärnpliktiga, Sveriges geologiska undersökning, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Landsorganisationen i Sverige (LO), Statstjänstemännens riksförbund (SR), Sveriges akademikers centralorganisation (SACO), Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Svenska hamnförbundet, Sveriges varvsindustriförening, Svenska Reproduktions AB, Sjösportens samarbetsdelegation, Nordiska oljeskyddsunionen, Svenska naturskyddsföreningen, Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund.

Yttranden över betänkandet Sjömansregistreringen har avgetts av värnpliktsverket, riksförsäkringsverket, sjöfartsstyrelsen, statskontoret, riksrevisionsverket, centrala folkbokförings- och uppborädsnämnden, sjömansskattenämnden, arbetsmarknadsstyrelsen, handelsflottans pensionsanstalt, sjömansnämnderna, 1964 års sjömanslagskommitté, sjöfartsutredningen, sjömanspensionskommittén, 1967 års sjömansskattekommitté, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska sjöfolksförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska stewardsföreningen, SR och TCO.

Yttranden över betänkandet Falsterbokanalerna har avgetts av överbefälhavaren, statens järnvägar, statens vägverk, sjöfartsstyrelsen, riksrevisionsverket, statens naturvårdsverk, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, länsstyrelsen i Malmöhus län, civilbefälhavaren i södra civilområdet, lotsorganisationsutredningen, sjöfartsutredningen, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening, Föreningen för inre vattenvägar och Sjösportens samarbetsdelegation.

II. Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation

1. Nuvarande förhållanden

Sjöfartsverket består av sjöfartsstyrelsen med lots- och fyrstaten samt statens fartygsinspektion. Sjöfartsstyrelsen är central förvaltningsmyndighet för sjöfartsärenden. Till styrelsens arbetsuppgifter hör frågor rörande de allmänna sjövägarna. Styrelsen verkar sålunda för att nödvändiga säkerhetsanordningar inrättas och vakar över att anordningarna underhålls och betjänas. Styrelsen bestämmer om utprickning, fyrbelysning och annan farledsutmärkning samt ser till att sådana åtgärder inte vidtas att sjöfarten försvåras eller förhindras. Vidare svarar styrelsen för lotsningen vid rikets kuster och i Mälaren. Härtill kommer vissa samordnande upp-

gifter i fråga om sjöräddningsväsendet. På samtliga nämnda områden viljar den lokala verksamheten på personalen vid lots- och fyrstaten, för vilken styrelsen är chefsmyndighet. Styrelsen leder vidare statens isbrytarverksamhet. I frågor av större vikt eller av allmän räckvidd skall styrelsen höra en rådgivande nämnd, statens isbrytarnämnd.

Sjöfartsstyrelsen svarar också för det statliga sjökarteväsendet och utför härvid i huvudsak mätningar och undersökningar av farvatten för sjöfartens och försvarets behov samt utarbetar och ger ut allmänna och militära sjökort och seglingsbeskrivningar.

Sjöfartsstyrelsen handlägger frågor om fartygs sjövärdighet m. m. och om säkerheten ombord. Den lokala tillsynsverksamheten ankommer på statens fartygsinspektion, för vilken styrelsen är chefsmyndighet. Inspektionen svarar även för den lokala verksamheten beträffande skeppsmätning samt kontroll av vissa nautiska instrument.

Sjöfartsstyrelsen handhar vidare frågor avseende bl. a. fartygs bemanning. Bland de sjöfartssociala uppgifterna märks frågor om mönstring och registrering av sjömän samt frågor i anslutning till den särskilda sjöarbetstidslagstiftningen. Andra ärenden som styrelsen handhar är registrering av fartyg samt åtal med stöd av viss lagstiftning på sjöfartens område.

På det ekonomiska området handlägger styrelsen trafikekonomiska frågor för främst hamnar och farleder samt frågor om sjöfartsavgifter. Styrelsen handhar även frågor om statsbidrag till hamnar och farleder samt ärenden om hamntaxor, hamnordningar och andra föreskrifter för hamnar och farleder. Vidare förvaltar styrelsen de ca 30 statliga fiskehamnarna och vissa kanaler.

Slutligen utför styrelsen bl. a. geomagnetiska mätningar, utövar tillsyn över skeppsklarerare, ombesörjer beredningsplanläggning för sjötransporter och följer frågan om åtgärder mot vattenförorening från fartyg.

Bestämmelser om sjöfartsverkets organisation återfinns i instruktionen den 3 december 1965 (nr 689) samt i arbetsordning fastställd av styrelsen den 5 januari 1956 med senare ändringar.

Chef för sjöfartsstyrelsen är en generaldirektör. Hos styrelsen finns en överdirektör som tillika är generaldirektörens ställföreträdare. Under verksledningen sorterar åtta byråer, nämligen nautiska byrån, fyr- och elektrobyrån, byggnadsbyrån, sjökartebyrån, fartygsbyrån, juridisk-sociala byrån, ekonomiska byrån och kanslibyrån samt ett försvarskontor. Varje byrå leds av ett sjöfartsråd.

Den regionala verksamheten inom lots- och fyrväsendet är uppdelad på sex *lotsdistrikt* med huvudorter i Umeå, Gävle, Stockholm, Kalmar, Malmö och Göteborg. Varje distrikt står under ledning av en lotsdirektör.

Den regionala inspektionsverksamheten är uppdelad på sju *fartygsinspektionsdistrikt* med huvudorter i Skellefteå, Sundsvall, Stockholm, Kalmar, Malmö, Göteborg och Karlstad. Varje distrikt står under ledning av en överinspektör.

Utom de nämnda regionala organisationerna finns ytterligare *regionala och lokala organ*. Hit hör de fyra deccakedjorna med tillhörande radionavigeringsstationer, som tekniskt sorterar under fyr- och elektrobyrån. För byggnadsverksamheten finns under byggnadsbyrån två regionala organisationer. Den ena, som omfattar tre byggnadskontor, är avsedd främst för fiske- och småbåtshamnar. Den andra, som leds direkt från byggnadsbyrån, är avsedd för lots- och fyrväsendet. Tillsynen av de statliga fiskehamnarna sköts av arvodesanställda hamnmästare. Härutöver kan nämnas de särskilda mönstringsförrättarna samt de organisationer som under resp. säsong upprättas för isbrytning och sjömätning.

Totalt omfattade sjöfartsverket den 1 juli 1968 ca 2 050 personer (inkl. deltidsanställda), varav drygt 300 tillhörde verkets centrala förvaltning. Härtill kommer militär personal om ca 480 man för sjömätning och isbrytning.

En tablå över sjöfartsverkets nuvarande organisation och personalens fördelning på olika organisationsenheter torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

2. Sjöfartsutredningen

Allmänna förutsättningar för sjöfartsverkets arbetsuppgifter

Sjöfartsutredningen har utgått ifrån att sjöfartsverket även i fortsättningen skall vara centralt statligt organ i frågor som rör sjöfarten. Utredningen konstaterar emellertid att förutsättningarna för verkets arbete ändrats avsevärt under senare år och framhåller att omstruktureringen inom sjöfarten ställer nya krav på inriktningen och dimensioneringen av de tjänster som sjöfartsverket tillhandahåller. Tendenserna till koncentration av trafiken till färre och större hamnar skapar nya geografiska mönster för de farleder som bör hållas öppna för sjöfarten. De ändrade trafikförutsättningarna kräver därmed en fortlöpande anpassning av såväl lotsplatsorganisationen och fyrväsendet som sjömätnings- och isbrytarverksamheten. Av tonnageets utveckling mot större och snabbare enheter följer ökade krav på säkerhetsanordningarnas och sjömätningarnas tillförlitlighet. Förändringar i fartygens navigeringsutrustning kräver motsvarande anpassning av sjöfartsverkets anläggningar och utrustning och skapar samtidigt nya förutsättningar för verket att möta sjöfartens behov av farledsservice i dess olika former.

Denna snabba utveckling medför att den långsiktiga planeringen av sjöfartsverkets farledsaktiviteter bör ges en central funktion. I än högre grad måste också planeringen av de olika tjänster och anordningar som verket tillhandahåller integreras.

Den fartygstekniska utvecklingen och mekaniseringen av arbetet ombord återverkar på de uppgifter som åvilar sjöfartsverket i fråga om till-

syn av fartygens säkerhet och de ombordanställdas arbetsförhållanden. Tillsynsmyndigheten ställs inför problem som kräver hög teknisk kompetens. Samtidigt är det enligt utredningen nödvändigt att myndigheten är öppen för de möjligheter den tekniska utvecklingen skapar för en ändamålsenlig drift av fartygen.

Sjöfartsnäringens strukturomvandling kräver också att lagstiftningen följer utvecklingen så att förutsättningar skapas för sjöfartsnäringen att anpassa sig till vad som gäller för andra näringsgrenar och transportmedel.

Den statliga trafikpolitiken ger enligt utredningen sjöfartsverket en ny ekonomisk målsättning. Denna medför krav från dem som har att bära verkets kostnader att verket tillhandahåller sina tjänster så effektivt som möjligt och till lägsta möjliga kostnad. Det är därvid enligt utredningens mening naturligt att verket koncentrerar verksamheten i första hand till vad som är väsentligt för handelssjöfarten. De trafikpolitiska kraven på effektiv konkurrens på lika villkor och kraven på kostnadstäckning understryker också nödvändigheten av att sjöfartsnäringen ges möjlighet att anpassa sig till vad som gäller för andra näringsgrenar. Sjöfartsnäringen bör därför inte åtnjuta särskilda privilegier men å andra sidan inte heller åläggas särpliktelser av olika slag.

Avgränsning av sjöfartsverkets uppgifter

Mot bakgrund av de ändrade förutsättningar för verksamheten som redovisats i det föregående har utredningen gått igenom verkets arbetsuppgifter utom vad gäller lots- och fyrväsendet, som behandlas i det av lotsorganisationsutredningen avgivna betänkandet Lots- och fyrväsendets organisation (Stencil K 1968:8). Utredningen ifrågasätter därvid bl. a. om inte vissa uppgifter hör närmare samman med andra statliga specialorgans ämbetsområden. I det följande redovisas utredningens synpunkter på de delar av verksamheten som utredningen funnit anledning att närmare diskutera från dessa utgångspunkter.

Isbrytning

Isbrytarverksamheten hör till de aktiviteter som avser att trygga framkomligheten i de svenska farvattnen och på sjövägarna dit. Det är därför naturligt att sjöfartsverket även i fortsättningen får ett avgörande inflytande över denna verksamhet. För att isbrytningen skall kunna bedrivas så effektivt som möjligt och till lägsta kostnad krävs en långsiktig planering av verksamheten och en sådan operativ ledning att största möjliga flexibilitet erhålls vid utnyttjande av resurserna. Utredningen har funnit nuvarande fördelning av isbrytarärenden mellan sjöfartsverket och marinen vara förenlig med dessa krav och anser att sjöfartsverket även i fortsättningen bör ha det fulla ansvaret för ledningen av verksamheten.

Allmänt konstateras att det visat sig nödvändigt att i allt högre grad se samtliga transportmedel som delar i ett sammanhängande transportsystem. Enligt utredningens uppfattning bör ett förhållandevis detaljerat program läggas upp för att styra isbrytarverksamheten. Ett sådant program bör helst ingå som en integrerad del i ett samordnat program för landets transportförsörjning.

Utredningen erinrar om att hamnutredningen, som har att ange den lämpligaste utformningen av det framtida hamnväsendet, även har att undersöka och lägga fram förslag rörande en ändamålsenlig uppläggnings av vintersjöfarten på Norrland.

Alltsedan den första isbrytaren togs i bruk år 1926 har *vården* och *driften* av statens isbrytarfartyg vilat på de marina myndigheterna. Isbrytarna har också hela tiden haft militär bemanning. Sjöfartsverket har haft ringa inflytande på kostnaderna för denna verksamhet. Med hänsyn till att kostnaderna för isbrytningen skall täckas genom avgifter bör sjöfartsverket ha det yttersta ansvaret för och därmed ett avgörande inflytande över kostnaderna för denna verksamhet. Eftersom parallella resurser för likartade arbetsuppgifter inte bör byggas upp bör i första hand marinens befintliga resurser för drift- och underhållsarbetet utnyttjas även i fortsättningen. Verket bör emellertid ha möjlighet att senare pröva annan entreprenör om det är motiverat av ekonomiska eller andra skäl.

Oavsett vem som skall ombesörja vården och driften av isbrytarna förordar utredningen att fartygen även i fortsättningen *bemannas* med militär personal.

Slutligen föreslås viss förstärkning av isbrytarledningen som f. n. består av isbrytardirektören jämte en assistent.

Den av utredningen i ett senare avsnitt föreslagna lekmannastyrelsen enligt utredningens mening verkets ledning tillräckliga förutsättningar att själv fatta beslut i isbrytarfrågor. Utredningen föreslår därför att *statens isbrytarnämnd* upplöses.

Radionavigeringsanläggningar

I fråga om radionavigeringsanläggningarnas drift och underhåll bör enligt utredningens uppfattning sjöfartsverket efter företagsekonomiska överväganden få avgöra om denna verksamhet bör ske i egen eller utomstående regi. Som en tänkbar lösning anges en samordning med driften av televerkets anläggningar.

Fiskehamnar, småbåtshamnar och kanaler

Driften och förvaltningen av *de statliga fiskehamnarna* är enligt sjöfartsutredningen exempel på arbetsuppgifter som är främmande för sjöfarts-

verket. Sedan hösten 1966 arbetar fiskehamnsutredningen med frågan om den fortsatta omfattningen och inriktningen samt utformningen av det statliga stödet till fiskehamnarna. Denna utredning torde bl. a. komma att behandla frågan huruvida statliga fiskehamnar även i fortsättningen bör finnas inrättade. I den mån sådana hamnar kommer att finnas i framtiden bör huvudansvaret för dem vila på fiskeristyrelsen eller annan lämplig myndighet för fiskerinärlingsfrågor. Sjöfartsverket bör emellertid kunna åta sig uppdrag att mot särskild ersättning för denna myndighets räkning driva och förvalta fiskehamnar.

Även ärenden om *statsbidrag till fiskehamnar*, vilka främst bör bedömas från näringspolitiska synpunkter, bör föras över till fiskeristyrelsen.

Inte heller *den statliga bidragsgivningen till småbåtshamnar* är enligt utredningens mening en uppgift som ryms inom den framtida målsättningen för sjöfartsverket. Utredningen anser att ansvaret för planeringen och prioriteringen av fritidshamnar bör föras över till naturvårdsverket som är central förvaltningsmyndighet för frågor om bl. a. statligt stöd till det rörliga friluftslivet.

Ett genomförande av utredningens förslag i fråga om fiskehamnar och småbåtshamnar utgör inte något hinder mot att sjöfartsverket på uppdrag av resp. myndighet utför teknisk granskning av bidragsärenden om sådan anses erforderlig. I sammanhanget ifrågasätter utredningen om inte de författningar som reglerar bidragsgivningen bör ses över i syfte att förenkla handläggningen av bidragsärendena.

Vid sjöfartsverkets tillkomst överfördes dit *förvaltningen av* ett antal *statliga kanaler* från dåvarande väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De största av dessa är Södertälje kanal och Falsterbokanalerna. Då sjöfartsverket ansvarar för det statliga farledsväsendet i övrigt bör enligt utredningens mening även Trollhätte kanalverk överföras till sjöfartsverkets förvaltning. Innan slutlig ställning tas till denna fråga behövs dock ytterligare utredningsarbete som bör kunna utföras av vattenfallsverket och sjöfartsverket i samråd.

Projekterande och byggande verksamhet

Den projekterande och byggande verksamheten inom verket omfattar dels egna anläggningar, varav huvuddelen faller på lots- och fyrväsendet, dels externa objekt, främst fiske- och småbåtshamnar.

Vad gäller projektering och byggande av verkets egna anläggningar bör dimensioneringen av de egna resurserna bestämmas av att arbetena skall utföras till lägsta möjliga kostnad. Detta torde enligt utredningen i praktiken innebära att utomstående entreprenörer kommer att anlitas i betydande utsträckning och att den egna fasta arbetsstyrkan begränsas.

I konsekvens med utredningens tidigare förslag och med hänsyn till den

förordade allmänna målsättningen för sjöfartsverket bör verket i princip i fortsättningen inte projektera och bygga fiske- och småbåtshamnar.

Sjömätning och sjökortsframställning

Sjömätningen utförs med sjöfartsverkets egna fartyg och båtar, vilka till övervägande del bemannas genom marinens försorg. Huvuddelen av löpande underhåll av fartyg, båtar och annan materiel sker i styrelsens egen regi och med anlitande av sjöfartsverkets och marinens personal. Sjömätningen har under senare år förändrats till att innebära en mätningsteknisk verksamhet med komplicerade metoder och hjälpmedel. Arbetsuppgifterna anses böra ligga kvar hos sjöfartsverket och det framhålls som viktigt att personalen har sådan utbildning och erfarenhet att den effektivt kan utnyttja sjömätningshjälpmedlen. Utredningen finner det möjligt att tillgodose sjömätningens speciella krav med nuvarande militära *bemanningsform* och föreslår ingen förändring i detta avseende.

Utredningen förordar en ytterligare samordning mellan sjöfartsverket och de marina myndigheterna i fråga om såväl *vård och drift* av sjömätarflottan som utbildning av sjömätningsspersonalen, men anser att det slutgiltigt bör ankomma på sjöfartsverket självt att från ekonomiska synpunkter avgöra var och på vilket sätt underhållet av sjömätarflottan bör ske.

Vissa tekniska och personella skäl talar enligt utredningen för att *framställningen av sjökort* flyttas över till rikets allmänna kartverk, som svarar för huvuddelen av övrig statlig kartframställning. Detta skulle emellertid också medföra olägenheter för sjömätningen i form av avsevärda samordningssvårigheter. Den tekniska förplaneringen av mätningarna, fältarbetet och utvärderingen av mätningens resultat utgör delar i ett integrerat system. Konsekvensen skulle enligt utredningen bli att även sjömätningen fördes över till kartverket. Denna skiljer sig dock helt från den typ av fältarbete som kartverket bedriver. Vidare skulle handläggningen av farledsfrågor i sjöfartsverket tyngas och kompliceras. Utredningen förordar därför att sjökortsframställningen ligger kvar hos sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets *tryck av sjökort* omfattar allmänna sjökort, sjökort för försvarets räkning och s. k. båtsportkort. Utredningen förordar att verket undersöker om nuvarande omfattning och inriktning av den allmänna sjökortsproduktionen med bl. a. täta omtryckningar och små upplagor motsvarar det faktiska behovet. I övrigt bör sjöfartsverket enligt utredningens uppfattning från företagsekonomiska utgångspunkter ta ställning till om verket bör trycka sjökorten i egen regi eller inte. Härvid bör samråd ske med statskontoret.

Vad gäller båtsportkorten bör sjöfartsverket enligt utredningens uppfattning inte ägna sig åt sådan kommersiell verksamhet som produktionen av dessa innebär bl. a. därför att verket har begränsade möjligheter att bedöma marknadens behov och att utöva en aktiv marknadsföring. Utgivningen

och tryckningen av båtsportkort bör därför föras över till Svenska Reproduktions AB (SRA).

Oberoende av ställningstagandet till sjöfartsverkets tryckeriverksamhet kan övervägas i vilka former *distributionen och försäljningen* av sjökorten bör ske. SRA, som bl. a. svarar för distribution och försäljning av de officiella kartorna, är med sin erfarenhet och väl utbyggda försäljningsorganisation ägnat att svara för distribution och försäljning även av sjökorten och bör därför enligt utredningen överta denna verksamhet.

Utredningen föreslår också att detaljdistributionen av de militära sjökorten och de kontrolluppgifter som berör handhavandet av dessa förs över från sjöfartsverkets militärkartografiska sektion till vederbörande centrala marina myndighet.

Geomagnetisk verksamhet

Den verksamhet som bedrivs av den geomagnetiska sektionen inom sjökartebyrån är av vetenskaplig art med viss praktisk tillämpning med avseende på sjökort och seglationsbeskrivningar. Enligt utredningens uppfattning är den geomagnetiska verksamheten på grund av sin vetenskapliga karaktär så väsensskild från de uppgifter sjöfartsverket bör inrikta sig på, att den bör avskiljas från verket och föras över till lämplig vetenskaplig institution.

Tillsyn över säkerheten på fartyg

Tillsyn över säkerheten på fartyg utövas av personal inom fartygsinspektionsdistrikten under ledning av styrelsens fartygsbyrå. En viktig del av fartygsinspektionens uppgifter avser tillsynen av arbetarskyddet ombord i fartygen. Dessutom kontrollerar inspektionen bl. a. efterlevnaden av sjöarbetstidslagen. Arbetarskyddet inom sjöfartsnäringen kräver och får allt större uppmärksamhet. I vidare mening kan sägas att samtliga centrala frågor rörande fartygs säkerhet, såsom sjövärdighet, lastning och bemanning är arbetarskyddsfrågor. Mot bakgrund härav har utredningen övervägt möjligheten att föra över ansvaret för fartygsinspektionen, vars uppgifter är artskilda från sjöfartsverkets farledsverksamhet, till den centrala myndigheten för arbetarskyddsfrågor, dvs. arbetarskyddsstyrelsen. För en sådan åtgärd talar också att arbetsförhållandena till lands och sjöss i görligaste mån bör jämföras.

Arbetarskyddsstyrelsen utövar genom yrkesinspektionen tillsyn över lastning och lossning av fartyg, medan sjöfartsstyrelsen genom fartygsinspektionen har tillsynen av arbetarskyddet ombord. Därmed faller sådana anordningar ombord som används vid lastning och lossning samt visst stuveriarbete ombord utanför yrkesinspektionens kompetensområde, något som visat sig mindre ändamålsenligt. Fartygsinspektionens tillsyn av arbetarskyddet ombord skall dock enligt den nya lagen om säkerheten på fartyg

ske under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen. Enligt tillämpningskungörelsen till lagen skall närmare föreskrifter om denna samverkan meddelas av sjöfartsstyrelsen i samråd med arbetarskyddsstyrelsen. Enligt dessa föreskrifter, som dock ännu inte utfärdats, torde yrkesinspektörernas kompetensområde komma att utökas till att omfatta sådana anordningar ombord som är avsedda för lastning och lossning av fartyget. Därutöver torde yrkesinspektörerna komma att anlitas även i sådana frågor där de men inte fartygsinspektörerna besitter särskild kompetens.

Utredningen anser att arbetarskyddsstyrelsens inflytande över de frågor som rör arbetarskyddet i fartyg bör stärkas. Detta kan ske genom att fartygsinspektionen i sin helhet flyttas över till arbetarskyddsstyrelsen. Med hänsyn till att tyngdpunkten i fartygsinspektionens arbete ligger på den rent tekniska och nautiska besiktnings- och inspektionsverksamheten anser utredningen emellertid inte tillräckliga skäl föreligga härför. Det principiella ansvaret för arbetarskyddet ombord bör dock enligt utredningen föras över till arbetarskyddsstyrelsen. Arbetarskyddslagets tillämpningsområde kommer därmed att innefatta även skeppstjänst. Tillsynsuppgifterna kan liksom nu är fallet på lämpligt sätt fördelas mellan fartygsinspektionen och yrkesinspektionen. Formellt kan detta lösas genom att fartygsinspektörerna får ställning som specialinspektörer i yrkesinspektionen. Genom detta förslag bör förutsättningar skapas för ett effektivare arbetarskydd ombord. Samtidigt ökar möjligheterna att också i arbetarskyddsfrågor jämställa sjöfarten med övriga grenar av näringslivet. Förslaget förutsätter en viss mindre av utredningen icke specificerad förstärkning av resurserna hos arbetarskyddsstyrelsen.

Sjöarbetstidsfrågor

Det är enligt utredningens mening naturligt att de uppgifter som enligt sjöarbetstidslagstiftningen ankommer på sjöfartsstyrelsen i princip förs till arbetarskyddsstyrelsen, som har motsvarande uppgifter i fråga om övrig arbetstidslagstiftning. Den fortsatta anpassningen av arbetstidsförhållandena till sjöss till vad som gäller för arbetsmarknaden i övrigt bör därmed underlättas. Liksom i fråga om arbetarskyddet kan tillsynen över efterlevnaden av arbetstidsbestämmelserna också i fortsättningen utövas genom fartygsinspektionen.

Tillsyn över sjömanshusstiftelserna

Sjöfartsstyrelsen utövar tillsyn över de sjömanshusstiftelser som bildades vid omorganisationen av sjömanshusinstitutionen år 1961 för att förvalta sjömanshus tillhörande kassor och fonder för understöd åt sjöfolk och deras anhöriga. Styrelsen utser ledamöter och suppleanter i de direktio-
ner som förvaltar stiftelserna samt förvaltar själv vissa medel. Utredningen föreslår att förvaltningen av de medel som nu förvaltas av sjöfartsstyrelsen

och sjömanshusstiftelserna förs över till statskontorets fondbyrå. Detta bör kunna ske även om de nuvarande stiftelserna slås samman och innebär inte någon ändring i stiftelsestyrelsernas rätt att besluta över avkastningen av tillgångarna. Sjöfartsverket bör dock även i fortsättningen — i avsaknad av annan härför lämpad myndighet — utse styrelseledamöter i och utöva tillsyn av stiftelserna.

Fartygsregistret

Fartygsregistret utgör grundval för fartygsinteckningsinstitutet. Enligt 1901 års lag om inteckning i fartyg kan endast vissa i fartygsregistret införda fartyg utgöra inteckningsobjekt. Ärende angående inteckning av fartyg handläggs av en inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt. Registrering och inteckning av fartyg har i princip samma rättsverkningar som lagfart och inteckning på fastighetsrättens område. Ett likartat handlägningsförfarande bör då också tillämpas och utredningen föreslår att fartygsregistret organisatoriskt och administrativt inordnas under domstol, lämpligen Stockholms rådhusrätt.

Sjöfartsstyrelsens åklagarfunktioner

Sjöfartsstyrelsens åtalsuppgifter handläggs i första hand av förste sjöfiskalen. En allmän tendens under senare år har varit att avskaffa specialåklagarna och inordna dem i det allmänna åklagarväsendet. Härtill kommer att denna typ av verksamhet inte kan inrymmas i ett sjöfartsverk med den utformning och målsättning som utredningen föreslår. Sjöfartsstyrelsens åklagarfunktioner bör därför upphöra. Förste sjöfiskalen bör inordnas i det allmänna åklagarväsendet under riksåklagaren. Sjöfartsverket bör emellertid även i fortsättningen kunna tillhandahålla behövt sjötekniskt underlag för åklagarmyndighetens åtalsprövning.

Oljeskyddsfrågor

Sjöfartsstyrelsen har att följa frågan om åtgärder mot vattenförorening från fartyg. Till styrelsen är i dessa frågor som rådgivande organ knutet statens oljeskyddsråd. Rådet synes ha tillkommit närmast för att formellt uppfylla den vid 1954 års oljeskyddskonvention fogade rekommendationen nr 7 om inrättande av nationella oljeföroreningskommittéer med uppgift att följa utvecklingen av oljeföroreningsproblemet och att anvisa praktiska åtgärder för dess lösning. Utredningen ifrågasätter om oljeskyddsrådet fyller någon egentlig praktisk funktion och anser att rådet bör kunna upplösas om nämnda formella skäl inte utgör hinder häremot.

De frågor som hänger samman med oljeföroreningar från fartyg berör många andra än sjöfartsintressena, bl. a. naturvärden och friluftslivet. Det finns därför skäl för att de handläggs inom en vidare ram än som nu är fallet. Om huvudansvaret för dessa frågor förs över till annan myndighet

lämpligen naturvårdsverket skulle sjöfartsverkets uppgifter kunna begränsas till att avse tillsynen över att fartygen utrustas och framförs så att de uppfyller de krav som uppställs av den myndighet vilken har den samlade överblicken över oljeskyddsfrågorna. Om oljeskyddsfrågorna förs över till naturvårdsverket torde enligt utredningen oljeskyddsrådets uppgifter kunna övertas av det till verket knutna vattenvårdsrådet, i vilket sjöfartsverket därvid bör vara representerat.

Sjövettskommittén

Samarbetskommittén för befrämjande av sjövätt har bildats på sjöfartsstyrelsens initiativ för att genom upplysning och propaganda sprida kunskaper om rätt uppträdande på sjön och verka för ökad säkerhet i sjötrafiken. Till kommittén är en rad myndigheter och organisationer anslutna.

Utredningen understryker att småbåtstrafikens kraftiga tillväxt under senare år nödvändiggör en aktiv sjösäkerhetspropaganda. Denna tjänar såväl nöjestrafikens som handelssjöfartens intressen. Kostnaderna för propagandan bör därför delas av intressenterna. Utredningen anser att sjövettskommittén inte endast formellt utan även reellt bör vara ett fristående organ.

Handelsflottans välfärdsråd

Handelsflottans välfärdsråd är ett från sjöfartsverket formellt fristående organ som handlägger frågor om olika välfärdsanordningar för sjöfolk både på land och ombord i fartyg. Utredningen understryker betydelsen av att rådet även i ekonomiskt avseende hålls skilt från sjöfartsverket. Detta innebär bl. a. att sjöfartsverket bör få full ersättning för lokaler, kameralt biträde etc. från rådet.

Synpunkter på ny organisation

Målsättning och företagspolitik

Sjöfartsutredningens förslag i fråga om avgränsningen av sjöfartsverkets arbetsuppgifter innebär att verket så långt möjligt skall jämföras med övriga trafikverk. Verksamheten inriktas på sådana uppgifter som kan antas vara meningsfulla från främst handelssjöfartens synpunkter. De arbetsuppgifter som förutsätts ankomma på sjöfartsverket i framtiden hänförs sig i huvudsak till farlederna och till fartygen.

Den grundläggande målsättningen för en effektivt bedriven *farledsverksamhet* måste enligt utredningen vara att verket tillhandahåller de tjänster, för vilka det finns efterfrågan och motsvarande villighet att betala kostnaderna. Servicenivån bör sålunda vara efterfrågeanpassad.

Farledsverksamheten syftar till att möjliggöra fartygens säkra framförande i svenska farvatten och på sjövägarna dit. Säkerhetsanläggningar och övrig farledsservice måste hålla sådan nivå och kvalitet att förtroendet

för deras möjligheter att fylla sina sjösäkerhetsuppgifter inte rubbas. Verksamhetens affärsmässighet begränsas sålunda av sjösäkerhetens krav.

Enligt utredningens uppfattning måste farledsverksamheten bedrivas med ekonomisk inriktning. Företagsekonomiska bedömningar skall därför vara vägledande för verksledningen i fråga om inriktning och omfattning av prestationer inom farledsverksamheten. Även i sådana fall då statsmakterna av näringspolitiska skäl skulle vilja avvika från den rent företagsekonomiska inriktningen av verksamheten är det viktigt, att de företagsekonomiska konsekvenserna för sjöfartsverket av olika alternativa åtgärder först blivit klarlagda.

Med hänsyn till de betydande strukturella förändringar som kan förutses för den svenska sjöfarten kommer kravet på en successiv anpassning av servicenivån till efterfrågan att ställa stora krav på en samlad, långsiktig och flexibel planering av verkets olika aktiviteter. Den samlade planeringen skall syfta till att nå en total avvägning mellan de olika delfunktioner som ingår i farledsverksamheten. Förstärkta åtgärder inom ett område kan minska behovet av insatser inom ett annat. I denna samlade planering bör även sjömätningen inordnas.

En förutsättning för åstadkommande av en effektiv långsiktig planering av sjöfartsverkets arbete är att en fortlöpande *trafikekonomisk utredningsverksamhet* kommer till stånd inom verket, vilken kan lämna de för planeringsarbetet behövliga grundläggande kunskaperna om sjöfartens struktur och utvecklingstendenser. Sjöfartsverkets resurser i detta avseende måste enligt utredningens mening väsentligt förstärkas. Ett betydelsefullt steg i riktning mot att förbättra möjligheterna till planering och ekonomisk uppföljning har redan tagits genom att ett nytt system för redovisning och budgetering enligt programbudgeteringens principer genomförts. Det är vidare viktigt att verket i framtiden följer den ekonomiska och tekniska utvecklingen inom områden som berör dess tjänster för att kunna vidta härav betingade ändringar i produktionsmetoderna.

För *tillsynsverksamheten* gäller i huvudsak samma synpunkter som ovan anförts i fråga om farledsverksamheten. Utredningen framhåller dock att inriktning och omfattning i första hand bestäms av icke-ekonomiska faktorer, dvs. genom lagstiftning som i stor utsträckning är grundad på internationella konventioner. På sjöfartsverket ankommer att i tillämpningen av lagstiftningen sträva efter snabb och effektiv handläggning av ärendena med smidig anpassning till de sig ständigt förändrande tekniska, ekonomiska och sociala förutsättningarna för sjöfartsnäringen.

En viktig del av sjöfartsverkets företagspolitik är att fastställa riktlinjer för en enhetlig och aktiv personalpolitik. I personalpolitiken bör bl. a. ingå en strävan att stärka och anpassa utbildningen till de ändrade krav på personalen som följer av den tekniska och ekonomiska utvecklingen inom olika områden.

Företagsform

Tyngdpunkten i sjöfartsverkets arbetsområde kommer enligt utredningens förslag att ligga i farledsverksamheten. För att möjliggöra en affärsmässig drift av i första hand denna verksamhet har utredningen funnit att sjöfartsverket bör ombildas till *affärsdrivande verk*. Denna företagsform ger verket bättre möjligheter att förverkliga den trafikpolitiska målsättningen och medför en större likställighet med övriga trafikverk. Något hinder mot affärsverksformen av det skälet att verket fortfarande har viktiga myndighetsfunktioner, främst fartygsinspektionen, torde enligt utredningen inte föreligga. Sjöfartsverkets ställning kan i detta hänseende likställas med luftfartsverkets.

Riksdagen har tidigare fattat ett principbeslut om inrättande av lekmanastyreelser i bl. a. affärsverken. En konsekvens av utredningens förslag att ombilda sjöfartsverket till ett affärsdrivande verk är att även sjöfartsverket underställs en kollegialt beslutande *lekmanastyrelse*. Ledamöterna i styrelsen bör vara personer med rik erfarenhet från näringsliv och förvaltning. De bör inte utses i egenskap av representanter för vissa intressen eller organisationer. En sådan styrelse bör kunna tillföra verket värdefulla erfarenheter och impulser. Generaldirektören bör inte vara självskriven ordförande i styrelsen.

Organisation

Vid sjöfartsverkets tillkomst sammanfördes två tidigare självständiga verk och vissa delar av andra verk till en myndighet. De olika delarna behöll dock i huvudsak sina förutvarande funktioner. Då en samlad målsättning för verkets många arbetsenheter och skiftande aktiviteter saknats, har den önskvärda integrationen inte kommit till stånd. En annan svaghet i organisationen är oklarheter i fråga om befogenheter och ansvar såväl horisontellt som vertikalt. En grundläggande princip vid uppbyggnaden av en ny *central organisation* bör vara att dessa oklarheter elimineras. Härigenom möjliggörs enhetlig ledning och underlättas delegering av befogenheter och ansvar för bestämda verksamhetsområden liksom en successiv anpassning av organisationen till ändrade arbetsuppgifter eller arbetsmetoder. Organisationen bör bygga på principen att chefen för en organisationsenhet har ett ansvar som helt täcker enhetens verksamhetsområde och i förekommande fall innefattar även ekonomi- och personalfunktionerna. Det bör också vara en strävan att med beaktande av funktionella samband begränsa antalet enheter på skilda nivåer inom verket. Härmed tillgodoses bättre bl. a. behovet av samordning mellan närbesläktade verksamhetsområden.

Det råder nära samband mellan de olika aktiviteter som berör farledsverksamheten. Det är därför naturligt att dessa förs samman i en huvudenhet, innefattande lotsningstjänst, isbryartjänst, sjötrafikledning, ut-

märkning och fyrbelysning av farleder samt byggande och underhåll av till verksamheten hörande anläggningar, utrustning och flytande materiel. Förslaget innebär att nuvarande nautiska byrån, fyr- och elektrobyrån, återstående delar av byggnadsbyrån samt drift- och underhållssektionen på fartygsbyrån förs samman till en enhet.

Rent funktionellt hör även sjömätning med sjökortsframställning samman med farledsverksamheten. Sjömätningen intar emellertid i åtskilliga avseenden en särställning gentemot övrig farledsverksamhet vilket gör det möjligt att klart avgränsa ansvarsområdet. Genom att skapa en fristående enhet för sjömätning och sjökortsframställning når man också bättre balans i arbetsvolymen mellan huvudenheterna. En sådan enhet är emellertid att betrakta som ett serviceorgan åt farledsenheten, vilken har ansvaret för att farledsservicen håller erforderlig standard och motsvarar det faktiska behovet. Farledsenheten kommer härigenom att fungera som beställare av sjömätning och kartmaterial hos sjömätningseenheten.

Övervägande skäl talar enligt utredningen vidare för att till en huvudenhet föra samman de aktiviteter som avser tillsynen av ett fartyg är ändamålsenligt utrustade materiellt och personellt. I denna enhet bör ingå huvuddelen av nuvarande fartygsbyråns uppgifter samt de uppgifter inom juridisk-sociala byrån som rör fartyget och personalen ombord. Av betydelse för sjösäkerheten är emellertid också att sjöfartsverkets egna anläggningar är tillförlitliga liksom att verkets farledsservice i övrigt motsvarar rimliga anspråk på säkerhet. Att fastställa säkerhetskrav och säkerhetsnormer för verkets egna anläggningar och aktiviteter är en funktion som i princip är jämförlig med tillsynen av säkerheten på fartyg och bör skiljas från den på i första hand företagsekonomiska överväganden baserade farledsenhetens verksamhet. Denna funktion bör därför vila på tillsynsenheten. Givetvis bör man vid uppställande av sådana krav och normer beakta deras skälighet med hänsyn även till de ekonomiska konsekvenserna. De besvärliga avvagningsfrågor som härvid kan uppkomma motiverar enligt utredningen att chefen för tillsynsenheten skall äga hänskjuta ärenden som rör säkerhetskrav och säkerhetsnormer till styrelsen för avgörande.

Utredningens förslag innebär att även skeppsmätningens verksamheten tillförs tillsynsenheten. Visserligen har denna verksamhet närmast en ekonomisk innebörd, då syftet bl. a. är att fastställa fartygs dräktighet som underlag för beräkning av sjöfartsavgifter m. m. Avgörande för placeringen bör emellertid vara det nära praktiska sambandet med övrig verksamhet inom fartygsinspektionen. Den integration mellan fartygsinspektion och skeppsmätning, som avsågs vid sjöfartsverkets tillkomst, har av olika skäl inte förverkligats men bör enligt utredningens uppfattning alltså eftersträvas.

Liknande skäl, som talar för ett sammanförande av farledsverksamheten resp. tillsynsverksamheten till var sin huvudenhet, kan återopas för att

sammanföra allmänna företagsadministrativa uppgifter inom verket till en huvudenhet. Till dessa uppgifter räknar utredningen de funktioner som främst avser ekonomi, personaladministration, rationalisering, inköp, juridisk rådgivning, utbildning, information samt sakrevision och kameral revision. Utredningen har visserligen övervägt om de företagsadministrativa uppgifterna borde fördelas på två huvudenheter, varav en för ekonomi och en för övrig administration. Ett argument mot en fördelning på två enheter är den till omfattningen ringa verksamhet som skulle åvila envar av dessa enheter. Vidare skulle en sådan uppdelning strida mot utredningens strävan att begränsa antalet enheter i syfte att nå en hög grad av integration. Förslaget innebär att kanslibyrån, ekonomiska byrån och delar av juridisk-sociala byrån förs till denna huvudenhet. Tyngdpunkten i verksamheten kommer att ligga inom det ekonomiska området. Revisionsverksamheten bör förstärkas och utökas till att omfatta även sakrevision.

Sjöfartsverkets regionala organisation

I enlighet med sina direktiv har utredningen i första hand behandlat organisatoriska problem som har direkt anknytning till sjöfartsverkets centrala förvaltning. Med hänsyn till det intima samband som råder mellan den centrala och *regionala organisationen* berör emellertid utredningen vissa aspekter av den vertikala fördelningen av arbetsuppgifter, befogenheter och ansvar mellan centralförvaltningen och regionala/lokala organ. Det ligger i linje med utredningens principiella överväganden i fråga om uppbyggnaden av sjöfartsverkets centrala organisation att arbetsuppgifter, befogenheter och ansvar i väsentlig grad delegeras till regionala/lokala chefer. En förutsättning för ökad delegering är dock att arbetet inom de regionala/lokala organen är sådant att det medger ett effektivt utnyttjande av personalen. Arbetsomfattningen, kvantitativt och kvalitativt, hos de lokala enheterna liksom dessas antal samt möjligheten att gruppera dem i tillräckligt stora regionala enheter är härvid av väsentlig betydelse. Utredningen anser den nu föreslagna organisationen för sjöfartsverkets centrala förvaltning väl förenlig med en eventuell utveckling mot t. ex. färre lotsdistrikt och fartygsinspektionsdistrikt.

Förslag till ny organisation

Verkets ledning

Utredningen föreslår att sjöfartsverket skall stå under ledning av en kollegialt beslutande styrelse och en generaldirektör som chef för sjöfartsverket. För lekmannastyrelsen bör användas beteckningen *styrelsen för sjöfartsverket*. Den nuvarande namnformen sjöfartsstyrelsen som beteckning för den centrala administrationen bör bytas ut mot benämningen *sjöfartsverkets centralförvaltning*.

Styrelsen för sjöfartsverket bör bestå av sex ledamöter. I denna bör ge-

neraldirektören ingå som ledamot. Kungl. Maj:t förordnar en av ledamöterna som ordförande.

Det bör ankomma på styrelsen att i stora drag leda verksamheten, att handlägga principfrågor och övriga ärenden av vidsträckt ekonomisk eller allmän betydelse samt att utöva allmän tillsyn över verksamheten. Av styrelsen bör enligt utredningens mening avgöras följande ärenden: viktigare författningsfrågor, viktigare frågor rörande organisation, arbetsordning och tjänsteföreskrifter, frågor om förslag till anslagsframställning hos riksdagen och andra ekonomiska frågor av större vikt, frågor om disciplinstraff, åtalsanmälan, flyttningsskyldighet, avstängning från tjänsten eller läkarundersökning, andra ärenden som generaldirektören hänskjuter till styrelsen samt frågor om säkerhetskrav och säkerhetsnormer som chefen för sjöfartsinspektionen vill underställa styrelsen för prövning.

Under styrelsen utövas den direkta ledningen av sjöfartsverket av generaldirektören biträdd av cheferna för huvudenheterna. Generaldirektören är i första hand ansvarig för fullgörandet av sjöfartsverkets uppgifter. Ärenden som inte avgörs av styrelsen, skall avgöras av generaldirektören. Beslutanderätten i sådant ärende skall dock kunna delegeras åt chef för huvudenhet eller annan befattningshavare.

Verkets organ för intern kameral- och sakrevision som i administrativt hänseende bör placeras inom ekonomisk-administrativa avdelningen föreslås lyda direkt under generaldirektören.

Generaldirektören och cheferna för huvudenheterna bör tillsammans bilda en direktion. Inom denna, som utgör ett organ för samråd, bör verkets praktiska företagspolitik utformas i lekmannastyrelsens anda. Regler bör finnas för direktionens arbete. Direktionen bör sammanträda regelbundet för att förbereda frågor som skall avgöras av styrelsen och behandla viktigare frågor som berör flera avdelningar och är av större vikt eller som direktionsmedlem önskar ta upp till gemensam överläggning.

En av cheferna för huvudenheterna skall vara generaldirektörens ställföreträdare.

Huvudenheter

I enlighet med vad som anförts i det föregående föreslår utredningen att sjöfartsverkets centrala förvaltning skall organiseras på fyra huvudenheter, i fortsättningen benämnda avdelningar, nämligen *farledsavdelningen* för farledsverksamheten med underlydande lotsdistrikt samt Södertälje kanalverk, *sjökarteavdelningen* för sjömättningsverksamhet med sjökortsframställning, *sjöfartsinspektionen* med underlydande sjöfartsinspektionsdistrikt för tillsyn av säkerheten på fartyg och därmed sammanhängande frågor, för skeppsmätning samt för frågor rörande säkerhetskrav och säkerhetsnormer för farledsanordningar och övervakning av dessa anordningars tillförlitlighet från sjösäkerhetssynpunkt samt *ekonomisk-administrativa av-*

delningen för i huvudsak ekonomi, personaladministration, juridisk rådgivning, utbildning och information.

Farledsavdelningen förestås enligt utredningens förslag av en farledsdirektör, sjökarteavdelningen av en sjökartedirektör, sjöfartsinspektionen av en överingenjör och ekonomisk/administrativa avdelningen av en ekonomidirektör.

Farledsavdelningen bör indelas i fyra sektioner, nämligen planeringssektionen, trafiksektionen, isbrytningssektionen, tekniska sektionen samt ett fristående försvarskontor.

Planeringssektionen svarar inom ramen för verkets totala planering för planering av verksamheten inom farledsavdelningen. Sektionen utarbetar budgetplaner för drift och investeringar inom avdelningens verksamhetsområde. Sektionen svarar bl. a. för det tekniska utvecklingsarbetet inom avdelningen.

Trafiksektionen handlägger ärenden som avser lotsningsverksamheten, ärenden som rör farleders förseende med säkerhetsanordningar, bestämmelser för trafiken i farleder samt frågor i allmänhet av nautisk beskaffenhet. Sektionen handlägger de ärenden om sjöräddningsväsendet som ankommer på verket. Vidare handhar sektionen ärenden som rör anskaffning och underhåll av verkets flytande materiel, utom isbrytnings- och sjömätningsflottorna, och svarar för driften av förråd och verkstäder. I mer komplicerade fartygstekniska frågor bör sjöfartsinspektionen konsulteras.

Isbrytningssektionen, vilken av praktiska skäl även i fortsättningen bör benämnas isbrytarledningen, svarar för ledning av statens isbrytarverksamhet och därmed sammanhängande frågor. Sektionen är kontaktorgan gentemot marinen i ärenden som rör statsisbrytarnas bemanning, underhåll och drift.

Tekniska sektionen handlägger frågor av fyr-, elektro- och teleteknisk karaktär samt ärenden som rör byggande och underhåll av verkets fasta anläggningar, dvs. farleder, lots- och fyrplatser, fyrar och fasta sjömärken samt byggnader för sjöfartsverkets behov. Sektionen är konsult i tekniska frågor åt sjökarteavdelningen.

Försvarskontoret har att initiera och samordna krigsplanläggning av farledsväsendet och förbereda sjöfartsverkets krigsorganisation. Kontoret svarar för planläggningen inom den ekonomiska försvarsberedskapens område. Kontorets arbetsuppgifter består sålunda oförändrade bortsett från att frågor som rör militär bemanning av sjömätarflottan framdeles även formellt skall handläggas av sjökarteavdelningens sjömätningssektion.

Lotsdistrikten svarar för den regionala farledsverksamheten direkt under chefen för farledsavdelningen.

Sjökarteavdelningen bör indelas i sjömätningssektionen, kartografiska sektionen och militärkartografiska sektionen.

Sjömätningssektionen svarar för den mätningstekniska, operativa och

administrativa ledningen av såväl den militära som den civila sjömätningen. Sektionen handlägger alla ärenden som rör den militära personalen och är avdelningens kontaktorgan gentemot marinen i frågor som rör personalen och den flytande sjömätningens materielen. Sektionen skall inom ramen för verkets totala planering planera avdelningens verksamhet. Sektionen utarbetar budgetplaner för drift och investeringar inom avdelningens verksamhetsområde.

Kartografiska sektionen svarar för framställning och å-jourhållning av allmänna sjökort. I det fall sjöfartsverket även i fortsättningen skall bedriva egen tryckeriverksamhet bör denna verksamhet sortera under kartografiska sektionen. Sektionen handhar redigering och utgivning av publikationerna Underrättelser för sjöfarande, Svensk Lots och Svensk Fyrlista.

Militärkartografiska sektionen svarar för framställning och å-jourhållning av försvarssjökort och militära ledbeskrivningar.

Sjöfartsinspektionen bör indelas i fartygssektionen, bemanningssektionen, säkerhetssektionen och skeppsmätningsssektionen.

Fartygssektionen handlägger ärenden som rör tillsyn av att fartyg byggs, vidmakthålls och utrustas enligt krav i säkerhetslagstiftningen. Sektionen är konsult i frågor som rör verkets flytande materiel. Sektionen handhar vidare planeringen av avdelningens verksamhet och handlägger för avdelningen gemensamma administrativa frågor.

Bemanningssektionen handlägger ärenden som rör fartygs bemanning. Sektionen handhar vidare ärenden avseende behörighetsbevis för befäl på svenskt handelsfartyg och andra frågor som gäller rätt att utöva befäl samt ärenden avseende dispenser från av socialstyrelsen fastställda krav på sjöfolks syn- och hörselsinne. Sektionen är kontaktorgan gentemot arbetarskyddsstyrelsen i frågor som rör arbetarskyddet och arbetstiden ombord i fartyg. På sektionen handläggs vidare frågor som rör mönstring och registrering av sjömän.

Säkerhetssektionen fastställer säkerhetsnormer för verkets egna och andras farledsanordningar samt övervakar anordningarnas tillförlitlighet från sjösäkerhetssynpunkt. Sektionen svarar för den sjötekniska utredningsverksamhet som f. n. handläggs av sjötekniske konsulenten.

Skeppsmätningsssektionen handlägger ärenden avseende skeppsmätning.

Sjöfartsinspektionsdistrikten svarar för den regionala tillsynsverksamheten direkt under chefen för sjöfartsinspektionen.

Ekonomisk-administrativa avdelningen bör indelas i budgetsektionen, redovisningssektionen, personalsektionen och administrativa sektionen.

Budgetsektionen svarar för prognoser och analyser avseende sjöfartens struktur och utveckling till grund för planeringen inom verket. Sektionen utarbetar finansiella och ekonomiska planer på kort och lång sikt för hela verket. Sektionen samordnar verkets programbudgetering och ansvarar för

budgeteringsmetoder och budgetkontroll. Vidare svarar sektionen för utarbetande av verkets anslagsframställningar. Inom sektionen utarbetas förslag till priser och taxor. Sektionen samordnar inköps- och förrådsverksamheten för hela verket och svarar för ärenden som rör hamntaxor och hamnordningar.

Redovisningssektionen handhar den centrala inkomst- och utgiftsbokföringen samt sköter utanordningar och annan kassarörelse. Sektionen utarbetar årsredovisning och rapporter över den ekonomiska förvaltningen samt svarar för fakturering och löneuträkning.

Personalsektionen svarar för utformningen av verkets personalpolitik, t.ex. de anställnings- och befordringsförhållanden som skall gälla inom verket. Sektionen handhar tolkning av anställnings- och löneavtal m. m. Inom sektionen utarbetas riktlinjer för och samordnas verkets utbildningsverksamhet. Vidare svarar sektionen för information såväl inom verket gentemot olika personalgrupper som utåt gentemot allmänheten.

Administrativa sektionen är verkets expertorgan i juridiska frågor. Sektionen handlägger ärenden avseende sjöfartsverkets rätt i skadeståndsmål, markfrågor samt ombudsmannaärenden i övrigt. Sektionen handhar frågor rörande åtal och disciplinär bestraffning. Sektionen svarar vidare för förvaltnings- och kontorsorganisatoriska frågor samt för expeditionella normer och system.

Revision och kontroll. Revisionssektionen skall granska ändamålsenligheten av vidtagna åtgärder och kontrollera att verksamheten bedrivs i enlighet med fastställda riktlinjer samt utföra kameral granskning av verkets räkenskaper.

Som tidigare anförts, bör sektionen ansvara direkt under generaldirektören, även om den i administrativt avseende är placerad inom ekonomisk-administrativa avdelningen.

Utredningens *förslag till organisation* för sjöfartsverkets centralförvaltning torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Ekonomiska konsekvenser av utredningens förslag

De föreslagna ändringarna i verkets uppgifter och organisation bör enligt utredningen medföra att centralförvaltningens personal kan minskas med ett 50-tal personer. Personalminskningen gäller i första hand byggnadsbyrån, sjökartebyrån och juridisk-sociala byrån. Vidare bör sammanslagningen av nuvarande byråer till ett färre antal huvudenheter medföra rationaliseringsvinster i form av personalminskningar. Utredningen bedömer att dessa rationaliseringsvinster bör kunna uppväga även den av utredningen förutsatta förstärkningen av vissa funktioner, främst inom den ekonomisk-administrativa avdelningen. Minskningen i verkets personalkostnader, inkl. pålägg för allmänna omkostnader, uppskattar utredningen till ca 2,4 milj. kr. per år. Härvid har inte medräknats pensionskostnader. Den angivna

besparingen för sjöfartsverket reduceras emellertid genom att intäkter om ca 600 000 kr. per år, som tillförts verket genom byggnadsbyråns konsultationsverksamhet i hamnfrågor, bortfaller. Den årliga minskningen i personalkostnaderna, exkl. pensionskostnader, skulle således enligt utredningen komma att uppgå till i runt tal 1,8 milj. kr. I dessa beräkningar har inte beaktats de besparingar som utredningen anser bör kunna uppnås genom begränsningar av verkets projektering och byggande av egna anläggningar i egen regi. Utredningen har heller inte tagit hänsyn till de personalminskningar som kan följa av de föreslagna utredningarna om driften av deccastationerna, tryckeriverksamheten samt vården och driften av sjömätarflottan.

Genomförandet av utredningens förslag

Den nya organisationen för sjöfartsverket bör enligt utredningen kunna genomföras senast vid ingången av budgetåret 1969/70. Vissa detaljutredningar avseende de olika sektionernas organisatoriska indelning måste emellertid utföras. I samband med att principbeslut fattas om sjöfartsverkets organisation bör därför enligt utredningens förslag uppdras åt sjöfartsverket att i samråd med statskontoret utföra dessa utredningar och för Kungl. Maj:t redovisa därav föranledda förslag.

III. Sjömansregister m. m.

Sjömanshusen med mönstring och registrering m. m. är liksom sjömansförmedlingen administrativt inordnade under arbetsmarknadsstyrelsen som en del av den allmänna arbetsförmedlingen. Sjöfartsstyrelsen har dock huvudansvaret för mönstrings- och registreringsverksamheten och svarar för instruktionsgivning och kontroll av denna. Den lokala registreringen vid sjömanshusen kompletteras sedan år 1961 med en viss central registrering inom sjöfartsstyrelsen. Fråga om påmönstringsförbud för sjöman eller varning av sjöman prövas och avgörs av särskilda nämnder, sjömansnämnder.

I en rapport år 1966 föreslog statskontoret att från den nuvarande verksamheten vid sjömansförmedling och sjömanhus skulle skiljas den del som låser organisationen geografiskt, nämligen sjömansregistreringen och därmed sammanhängande verksamhet. Övrig verksamhet — förmedling och mönstring — skulle då kunna följsamt anpassas efter de lokala servicebehoven och deras växlingar. Registreringen m. m. borde med fördel kunna handhas centralt. Sjömanshusen skulle kunna upphöra och de regionala sjömansnämnderna ersättas av en central nämnd. Förslaget om central registrering och en central nämnd vann full anslutning vid remissbehandlingen.

För att utröna om särskilda skäl fortfarande finns för en speciell re-

gistrering av sjöfolk har sjömansregisterutredningen granskat verksamhetens olika funktioner var för sig.

En av funktionerna är att tillförsäkra sjömän sådana allmänna rättigheter och förmåner som rösträtt, folkpension, ATP och sjukförsäkring. Dessa är formellt knutna till mantalsskrivning eller förutsätter en bosättning i riket som noteras i folkbokföring eller bedöms av försäkringskassa. Nuvarande bosättningsbegrepp är emellertid för snävt för många sjömän och de skulle därför bli utestängda från dessa förmåner om ingen särskild åtgärd vidtogs. Någon form av registrering för detta ändamål torde alltså behövas även i framtiden. Enklast kan detta ske genom att notera yrkestillhörigheten och schablonmässigt betrakta sjöman verksam inom den svenska handelsflottan såsom en person med känt hemvist i riket. Det innebär en registrering inriktad på en enda funktion, nämligen att ange vilka svenska medborgare som är yrkessjömän i svensk tjänst.

Med tanke på registreringens syfte, nämligen att ge de ombordanställda likställdhet med övriga medborgare, får de stå kvar i registret endast så länge de kan anses som verksamma i yrket. Den ombordanställda skall under denna tid — om han ej är stadigvarande bosatt i utlandet — anses ha känt hemvist i riket. Avregistrering föreslås ske efter ett kalenderår utan sjötjänst, men den som avförs ges ytterligare rådrum. Mantalsskrivningen bevaras i varje fall under ytterligare två år. Vid försäkringskassa bör även för ombordanställda tillämpas en särregel enligt vilken vederbörande anses fortfarande under ett år ha sitt hemvist i Sverige.

De nya principerna för värnpliktsinskrivning och yrkessjömannens värnpliktstjänstgöring leder till att sjömanshusens medverkan till stora delar kan upphöra. Det väsentligaste från militär synpunkt är att få besked om vilka värnpliktiga som är yrkessjömän. Härvid är registret det mest rationella medlet.

För varje ombordanställd behövs en adress som kan leda lokala och centrala myndigheter till kontakt. Utredningen anser att en central service med aktuella adresser är en rationell lösning på problemet. Mönstringsbeskeden för svenskar och utlänningar skulle lämpligen kunna utgöra adressanmälan till en central adressupplysning.

Av de funktioner som nuvarande sjömansregistrering m. m. svarar för kommer således enligt utredningen två att kvarstå såsom huvuduppgifter, nämligen dels en central registrering av svenska ombordanställda förenklad till att endast förse folkbokföringen med besked om vilka som är yrkessjömän dels en central upplysning om aktuella »sjömansadresser» för alla ombordanställda, både svenskar och utlänningar.

Inom denna begränsade verksamhetsram blir utan särskilda åtgärder även vissa andra behov tillgodosedda minst lika väl som hittills. För de ombordanställda viktiga uppgifter säkerställs. Så länge nuvarande pensionssystem består samlas t. ex. uppgiftsunderlag för pensionsberäkning och upprättas sjötjänstutdrag vid pensionsansökningar.

Utredningen föreslår även vissa ändringar i sjöfartsboken.

Den mest rationella lösningen är enligt utredningen att integrera det centrala sjömansregistret med sjömansskattekontorets verksamhet. En sådan ordning kan dock nås först när sjömansskattekontoret infört databehandling och när ett nytt system för sjöfolks pensionering tillkommit med förankring till annan uppgiftskälla än den nuvarande. Både sjömansskattekontorets verksamhet och sjömanspensioneringen utreds f.n. Resultatet av dessa utredningar måste således avvaktas innan sjömansregistreringen m. m. kan få en definitiv form. Dessförinnan kan emellertid i en första etapp nuvarande verksamhet centraliseras och förenklas.

Utredningens förslag till verksamhet under *en första etapp* innebär organisatoriskt att mönstringsverksamheten, integrerad med sjömansförmedlingen, inordnas i den allmänna arbetsförmedlingens lokala organisation, medan det som alltjämt bör bestå av sjömanshusens övriga verksamhet samlas centralt till en ny arbetsenhet, en sektion vid sjömansförmedlingen i Göteborg. Dit förs också sjöfartsstyrelsens referensregister och utlänningsregister. De regionala sjömansnämnderna ersätts av en central sjömansnämnd, som övertar sjöfartsstyrelsens avstängningsregister. Sjömanshusen och även sjöfartsstyrelsens sektion för sjömansregistrering upphör.

Under detta övergångsskede, då sjömansskattekontorets material inte är praktiskt tillgängligt, får mönstringsbeskeden vara uppgiftskälla för såväl adressupplysningen som sjömansregistret och sjömanspensioneringen. Dessa funktioner blir därför samlade tills vidare.

Arbetsuppgifterna vid den nya sektionen inom sjömansförmedlingen i Göteborg blir under övergångsskedet att föra sjömansregister, att ge upplysningar om sjömansadresser, att utfärda sjötjänstutdrag vid bl. a. ansökan om sjömanspension och att i övrigt ge upplysningar ur tillgängligt material.

Förslaget beräknas innebära en personalminskning från ca 30 till sju personer. Personalkostnaderna för sjöfartsstyrelsen och arbetsmarknadsverket torde kunna reduceras med omkring 500 000 kr.

Förslaget bör kunna genomföras den 1 juli 1969 och föranleder bl. a. vissa ändringar i mönstringsförordningen, folkbokföringsförordningen och folkbokföringskungörelsen.

Ett principförslag till *slutlig organisation* lämnas för att genomföras när databehandling införts vid sjömansskattekontoret och nuvarande system för sjöfolks pensionering ersatts av ett nytt. Vid sjömansförmedlingen i Göteborg kvarstår adressupplysningen i oförändrat skick. Sjömansskattekontoret övertar sjömansregistret, som då förs över på magnetband. Behöver något av arbetet för sjömanspensioneringen av praktiska skäl stanna kvar tills vidare bör kostnaderna härför bestridas av det organ som anförtros pensioneringen.

Förslaget innebär en ytterligare minskning av personalen, från sju till

fyra personer. I stället tillkommer ett mindre belopp maskinkostnader för sjömansregistret.

IV. Falsterbokanalen

Under åren 1940—1941 byggdes en kanal genom Falsterbonäset för att få en för krigshandlingar riskfri sjöförbindelse mellan Östersjön och Öresund. Kanalen har senare haft betydelse som en alternativ, kortare förbindelseled mellan Öresund och Östersjön vid hårt väder och vid stränga vintrar med stark isbildning.

Under budgetåren 1949/50—1956/57 byggdes vissa delar av kanalen om för sammanlagt 3,6 milj. kr. Lotstväng för trafiken genom kanalen upphävdes år 1961. Fr. o. m. år 1951 infördes avgifter för fartyg med ett nettotonnage av 20 ton och däröver. Dessförinnan hade kanalen fått passeras av alla fartyg utan avgift. Sedermera har den ursprungliga taxan höjts i olika omgångar, senast den 1 oktober 1965.

Den totala trafiken genom kanalen under åren 1946—1951 uppgick till 14 000—16 000 fartyg per år. Efter införande av avgifter för fartyg över 20 ton netto minskade trafiken av sådana fartyg till ca 8 200 år 1953, för att därefter hålla sig omkring 6 000—7 000 fram till år 1965, med en tillfällig ökning år 1964 till ca 8 000. Under åren 1966—1967 minskade trafiken till ca 5 200 per år. Under den svåra issituationen januari—april 1963 då Falsterbokanalen var den enda framkomliga leden, sedan såväl Bälten som Kielkanalen och leden runt Falsterborev spärrats av is, passerades kanalen av 1 229 fartyg.

Kanalen utnyttjas dessutom av ett stort antal småbåtar, som passerar avgiftsfritt.

Under perioden 1957/58—1967/68 har inkomsterna uppgått till 1 577 000 kr. varav huvuddelen — 1 528 000 kr. — kanalavgifter. Utgifterna har under samma tid uppgått till 2 788 000 kr. Underskottet har, frånräknat vissa engångskostnader, uppgått till i medeltal 85 000 kr. per år. Under budgetåret 1967/68 uppgick inkomsterna till 144 000 kr., utgifterna till 285 000 kr. och underskottet till 141 000 kr.

Praktiskt taget hela det område som tagits i ansråk för kanalen tillhör prästbostället Räng 10: 1, Rängs socken, och disponerades med nyttjanderätt för kanalens räkning till den 14 mars 1968. Vid arrendetidens utgång skall staten enligt vattendomstolens utslag till pastoratet utge ersättning för de områden, som tagits i ansråk för kanalen. Vid bestämmande av storleken av den utgående ersättningen skall till grund härför läggas värdet vid inlösningstiden av andra likartade områden i trakten. Överlantmätaren i Malmöhus län har i en den 9 september 1967 daterad utredning uppskattat värdet efter ortens pris till fem kr. per kvadratmeter. Hela värdet av området, som omfattar en areal av ca 181 000 m², kan således beräknas till 905 000 kr.

Under förutsättning att kanalen skall drivas på samma sätt som f. n. beräknas kostnaden för drift och underhåll fr. o. m. budgetåret 1968/69 till 353 000 kr. per år varav 60 000 kr. avser underhåll, 248 000 kr. lönekostnader och 45 000 kr. ränta på beräknade nyssnämnda värde av den mark som tagits i anspråk för kanalen.

Utredningsmannen har haft att bedöma frågan om fortsatt drift eller nedläggning av Falsterbokanalen och har därvid undersökt följande olika alternativa lösningar.

1. *Drift i nuvarande omfattning*

Underskottet beräknas uppgå till 119 000 kr. per år, räknat i prisnivån den 1 januari 1968.

2. *Nedläggning*

Att återställa området i förut befintligt skick torde kosta 2 å 3 gånger det beräknade markvärdet. Något nettoöverskott vid försäljning av till kanalen hörande materiel och byggnader torde inte kunna påräknas.

3. *Nedläggning av driften och upplåtelse av kanalen till småbåtshamn*

Enda alternativa möjlighet att utnyttja den utgrävda delen av kanalen är att upplåta densamma till hamn för småbåtar. Bassängen stängs då av med en utfylld bank vid inloppet från Kämpingebassängen. Inloppet till småbåtshamnen kommer att helt gå genom Höllviksbassängen och under bron. I kanalbassängen beräknas kunna anordnas 600 båtplatser. Någon broöppning torde inte erfordras eftersom segelbåtarna kan beredas plats i bassängen utanför bron. Utredningen har räknat med att anläggningen på sikt bör ge en årlig vinst om 5 000—20 000 kr.

4. *Nedläggning av driften på kanalen med bibehållen möjlighet att med kort varsel återupptaga densamma (malpåse)*

Härvid bibehålls alla maskinella anordningar intakta, men kanalen upplåts till småbåtshamn enligt alternativ 3. Maskiner och annan materiel förutsätts bli regelbundet kontrollerade. Det årliga underskottet beräknas till 22 000 kr.

5. *Fortsatt drift av kanalen med en minskning av personalen med tre maskinister*

Såvida driften av kanalen kan rationaliseras på så sätt att personalen minskas med tre man beräknas det årliga underskottet till 55 000 kr.

I samband med utredning av möjligheterna att rationalisera driften vid kanalen har även tagits under övervägande att eventuellt stänga densamma under viss tid av dygnet. Undersökningen har visat att trafiken under tiden

22.00—06.00 (8 tim.) under olika månader har varierat mellan lägst 21 % och högst 33 % av trafiken under hela dygnet, motsvarande i medeltal 28,5 % för den tredjedel av dygnet som infaller mellan förenämnda tider. Härav framgår att någon märkbar minskning av trafikintensiteten inte förekommer under nätterna. Att därför begränsa tiden för öppethållande av kanalen skulle sannolikt medföra en sådan minskning av trafiken, att kanalen skulle förlora sitt existensberättigande från allmän trafiksynpunkt.

En omständighet som i viss mån påverkar kanalens ställning under de närmaste åren är den ifrågasatta nedläggningen av trafiken på järnvägen Vellinge—Falsterbo. Nedläggningen förutsätts vara genomförd senast år 1972. Järnvägen korsar kanalen via en broförbindelse vid Höllviken. Farbanan på bron och anslutande delar till denna är gemensam för järnvägen och vägtrafiken, vilket nödvändiggör att vägtrafiken avstängs då tåg passerar. Bomfällningen sköts f. n. av den vid kanalen anställda personalen. På grund av den relativt långa sträcka, som landsvägs- och järnvägs- trafiken har gemensam, anses risken för att landsvägsfordon kan bli instängda mellan bommarna alltför stor för att bomfällningen skall kunna automatiseras. Även om kanaldriften skulle upphöra kvarstår således under alla omständigheter en lönekostnad om ca 45 000 kr. tills järnvägen läggs ned. För alternativ 3 och 4 enligt det föregående innebär detta i stället för angivna belopp årliga underskott om ca 40 000 resp. ca 67 000 kr. intill dess järnvägen lagts ned.

Utredningen föreslår att kanalen i varje fall med nuvarande trafikunderlag bör bibehållas för avsett ändamål åtminstone till dess att järnvägstrafiken mellan Vellinge och Falsterbo läggs ned. För det fall att det nuvarande trafikunderlaget skulle minska bör frågan om nedläggning tas upp till förnyad prövning.

Beträffande täckning av kostnaderna för beräknat underskott förordas att erforderliga anslagsmedel ställs till förfogande för inlösen av den för kanalen erforderliga marken och att denna kostnad på samma sätt som anläggningskostnaden för kanalanläggningen i övrigt helt skrivs av. Resterande underskott, som beräknas till 55 000 kr. per år, bör täckas genom bidrag från anslagen till fiskehamnar m. m. och småbåtshamnar m. m. Detta anses rimligt som kompensation för att fritids- och fiskebåtar med ett nettotonnage under 20 ton avgiftsfritt får använda sig av kanalen.

V. Sjöfartsstyrelsens anslagsframställning för budgetåret 1969/70

Programbudget

Sjöfartsstyrelsen har fr. o. m. budgetåret 1966/67 varit försöksmyndighet på programbudgetmetodikens område. Anslagsframställningen för bud-

getåret 1968/69 utformades efter ett anslagssystem med fem driftanslag. Såväl statskontoret som riksrevisionsverket fann sjöfartsstyrelsens förslag till programbudget vara ägnat ligga till grund för ett ändrat anslagssystem enligt programbudgetmetodikens principer.

Inom sjöfartsverket har arbetet på en övergång till programbudgetering av verksamheten fortsatt. För budgetåret 1969/70 föreslår sjöfartsstyrelsen följande fem anslag: Allmänna sjövägar, Säkerheten på fartyg, Särskilda åtgärder för yrkesfisket, Särskilda åtgärder för fritidsbåttrafiken och Övrig verksamhet. De fyra första anslagen svarar mot var sitt program. Under anslaget Övrig verksamhet har ett antal mindre program förts samman.

Verksamhetsvolymerna har i viss utsträckning gått att belysa med hjälp av prestationsmått eller liknande. Detta har lättast låtit sig göra i form av mätning av och prognos för trafikvolymen, antal lotsningar o. d. I fråga om administrativa funktioner har programbudgetarbetet ännu inte lett till praktiskt användbara mätningsmetoder. För sådan verksamhet har anslagsberäkningarna baserats på oförändrad ambitionsgrad och organisation med beaktande av kostnadsbesparingar, som går att ernå med hjälp av främst administrativ rationalisering. För funktioner av juridisk och myndighetskaraktär kan arbetsbelastningen vanligen inte förutsägas. Antalet inkommande ärenden kan växla från år till år och deras komplexitet likaså. För funktioner av kameral natur kan däremot viss prestationsmätning ske t. ex. av antalet redovisningstransaktioner, löneutbetalningar och granskade reseräkningar.

På de allmänna sjövägarnas område kan efterfrågeutvecklingen för handelsjöfarten åskådliggöras genom uppgifter om antalet passerande fartyg i olika storleksklasser. Den form av direkt prestationsmätning som sedan länge förekommer samt redovisning av antal lotsningar påverkar styrelsens planering av de lokala programmen för lotsning och farledsutmärkning.

Kostnaden för statens isbrytarorganisation är till stor del fast i förhållande till de faktiska isbrytningsinsatserna. Planeringen måste i princip avse de strängaste väderleksförhållandena. Väsentliga nedskärningar av kostnaderna för de statliga isbrytarna kan inte göras ens under milda vintrar. Besparingen ligger främst i minskade förhyrningskostnader. Att mäta gångtimmar, bruten ränna, assistanser e. d. har mindre intresse vid analys av kostnaderna.

Inom sjökartläggningen kan den hydrografiska verksamheten oftast uttryckas i lodningskilometer, dvs. den yta som uppmäts av en på visst sätt sammansatt fartygs- och båtstyrka. Planeringen försvåras av vädrets inverkan, avstånd till mätplatserna m. m. Lodningskilometern kommer främst till användning i planeringen då det gäller att beräkna standardkostnader samt göra kostnadsfördelningar.

Inom fartygsinspektionen undersöks möjligheterna till klassificering och

standardisering av förrättningarna. En grov uppdelning av arbetsläget år 1975 specificerat på olika förrättningstyper har genomförts. Materialet är dock ännu inte sådant, att det går att grunda bedömningar för de närmaste fem budgetåren på detta.

Styrelsen anser att en övergång till det i fjolårets petita föreslagna anlagssystemet medför anslagsmässiga och redovisningstekniska fördelar.

En jämförelse mellan de anslag som finns upptagna på riksstaten 1968/69 och de anslag som sjöfartsstyrelsen föreslår ges i följande tablå. Inom parentes anges anslagens littera och nummer i gällande riksstat.

Förslag 1969/70

1. Allmänna sjövägar

2. Säkerheten på fartyg

3. Särskilda åtgärder för yrkesfisket

4. Särskilda åtgärder för fritidsbåttrafiken

5. Övrig verksamhet

Riksstat 1968/69

Del av Förvaltningskostnader (F1)
Sjösäkerhet (F3) utom den del av
sjöräddningsväsendet m. m. som fal-
ler på yrkesfisket och fritidsbåttra-
fiken

Del av Sjömätning m. m. (F4)

Isbrytning (F5)

Underskott vid vissa statliga hamnar
och farleder (F6)

Del av Förvaltningskostnader (F1)
Fartygsinspektion m. m. (F2)

Del av Förvaltningskostnader (F1)
Del av Sjösäkerhet (F3)
Bidrag till fiskehamnar m. m. (F7)
Underskott etc. (F6)

Del av Förvaltningskostnader (F1)
Del av Sjösäkerhet (F3)
Underskott etc. (F6)
Bidrag till småbåtshamnar m. m.
(F8)

Del av Förvaltningskostnader (F1)
Del av Fartygsinspektion m. m. (F2,
skeppsmätning)
Del av Sjömätning m. m. (F4, geo-
magnetisk verksamhet, militärt sjö-
karteväsen).

Följande tablå visar hur styrelsens inkomster fördelar sig med hänsyn till de aktiviteter som ryms inom de nya anslagen.

1. Allmänna sjövägar

Fyr- och båkmedel
Lotspenningar
Avgifter för deccamottagare samt
ersättningar för uppdrag
Del av Försäljningsmedel för sjö-
kort m. m.

- | | |
|---|--|
| 2. Säkerheten på fartyg | Certifikatavgifter Del av Försäljningsmedel för sjökort m. m. (undersökningsavgifter vid kontrollstationerna) |
| 3. Särskilda åtgärder för yrkesfisket | |
| 4. Särskilda åtgärder för fritidsbåttrafiken | Intäkter av automobilskattemedel |
| 5. Övrig verksamhet | Ersättningar för uppdrag Skeppsmättningsavgifter |

Utvecklingen inom sjöfartsverket*Allmänna sjövägar*

Beträffande *fyrväsendet* har under det gångna budgetåret fyrskeppet Hävringe dragits in och ersatts av den helautomatiska, bottenfasta fyren Gustaf Dalén. Svenska Björns fyrkassun har satts på sin station i Ålands hav och lyftningen av teleskopet genomförts. Fyrskeppet där har dragits in. Samtidigt drogs bemanningen på Svenska Högarnas fyrplats in. Arbete på ersättningsfyren för fyrskeppet Finngrundet har pågått under året och fyrskeppet beräknas kunna dras in under år 1969. Den bottenfasta fyren på Tylögrund ersätter den bemannade fyren på Tylö.

På ön Ven har den sista bemannade fyrplatsen automatiserats. Samtliga tre fyrstationer kontrolleras från lotsuppassningen i Hälsingborg.

Mistsignaleringen har under året dragits in vid fyrplatserna Stora Fjäderägg, Dämman och Smygehuk. Vid Stora Fjäderägg har mistsignalen ersatts med en radiofyr och ljusfyren automatiserats med fjärrkontroll från Holmögadd. Den gamla fyrstationen Dämman i Kalmarsund har ersatts med en elektrisk, bottenfast fyr. Vid Smygehuk har ljusfyren automatiserats. Personalen på de tre fyrplatserna har dragits in.

Vid Understens fyrplats har genomförts delautomatisering, varigenom personalen minskats med en man.

Fyren Hällgrund vid inloppet till Söderhamn har genomgått fullständig modernisering. Renovering av de äldre fyranläggningarna vid Sillåsen och Krongrundet i Kalmarsund har också påbörjats detta budgetår.

I Flintrännan har en ny fyr, Flinten, uppförts för att ersätta där befintlig loj och därigenom förbättra genomfarten i Flintrännan.

I samband med den pågående lotsrationaliseringen har en del kontrollstationer för fjärrmanövrerade fyror dragits in. Andra fjärrkontrollanläggningar har därför måste installeras på en del fyror, som tidigare automatiserats. Berörda platser är främst Malören, Rönnskär, Djursten, Häradsjär och Hällö. Arbetena härmed beräknas slutförda under 1968/69. I samband med dessa arbeten har med ändring av tidigare planer beslutats att Björns fyrplats skall automatiseras och avbemannas i stället för Örskär, som blir

kontrollstation för Djursten, Engelska Grundet och Björn.

I fråga om *kanaler och fördjupade farleder* har under budgetåret 1967/68 den beslutade förbättringen av Mälarfärleden vid Aggarö genomförts. Utredningen om förutsättningarna för en fördjupning av Flintrännen har fortsatt. Sjöfartsstyrelsen avser att i detta avseende tills vidare följa utvecklingen och att återkomma när större klarhet föreligger om hur sjöfartens betingelser i denna farled kan gestalta sig i framtiden.

Vintern 1967/68 får för landet som helhet betecknas som i huvudsak normal från *isbrytningssynpunkt*. Statsisbrytarna behövde inte sättas in söder om Ålandshav. I nordligaste Bottenhavet och i Bottenviken var dock issvårigheterna avsevärt större än normalt. Under högvintern förhyrdes hjälpisbrytare för insats företrädesvis i Södra Bottenhavet och i Ångermanälven. Det totala antalet arbetsdagar för statsisbrytarna uppgick under året till 499 mot 518 föregående år och 458 i medeltal för femårsperioden 1961/62—1965/66. För förhyrda hjälpisbrytare och bogserbåtar redovisas totalt 325 arbetsdagar mot 259 föregående år och 646 i medeltal för femårsperioden. Under året har i statlig regi sammanlagt utförts 2 474 direktassistanser av fartyg mot 2 452 föregående år och 3 551 i medeltal för femårsperioden. Av statsisbrytarna utfördes under året sammanlagt 1 399 direktassistanser mot 1 325 föregående år och 1 716 i medeltal för femårsperioden. En ny isbrytare av samma storleksklass som Tor skall levereras i november 1969.

Sjömätning har under det senaste budgetåret bedrivits huvudsakligen i östersjötillfarten öster om Falster, tungtrafikkorridoren i Gotska sjön, ett begränsat område väster om Jylland och i de två viktiga angöringsområdena utanför Göteborg och Landsort (Nynäshamn). Speciellt har intresset knutits till de vattenområden i södra Kattegatt, Stora Bält och södra Östersjön där de för tung trafik begränsade vattendjupen finns.

Rationaliseringen inom *lotsningsverksamheten* fortsatte under budgetåret 1967/68 med indragning av Häradskärs lotsplats samt följande lotsuppassningsställen, nämligen Järnäs lydande under Umeå lotsplats, Fagervik under Gävle lotsplats, Arkö under Oxelösunds lotsplats samt Kråkelund under Västerviks lotsplats. Vidare drogs Söderarms lotsuppassningsställe in, varvid dock viss båtpersonal övergångsvis bibehölls. De uppgifter i fråga om sjöövervakning m. m., som tidigare fullgjorts där, överfördes sedermera till Söderarm-Tjärvens fyrplats.

Under året har en viss minskning av främst lotspersonalen skett vid vissa platser. Detta gäller särskilt lotsplatserna inom mellersta lotsdistriktet. Vidare berörs Härnösand, Sundsvall och Gävle inom nedre norra distriktet, Oxelösundsområdet i östra distriktet samt Karlshamn, Sölvesborg och Höganäs i södra distriktet.

Piteå lotsplats drogs in fr. o. m. den 15 september 1968. Kvarvarande arbetsuppgifter har överförts till Skellefteå lotsplats. Dessutom föreligger be-

slut om indragning av lotsuppassningen i Gåsholma under år 1970. Vid Kalix och Smögens lotsplatser beräknas upppassningstiden komma att kortas av. Styrelsen planerar vidare att dra in Bergkvara och Sölvesborgs lotsuppassningsställen. Undersökningar pågår om slopande av båtorganisationen vid vissa platser.

Den 1 juli 1967 uppgick lotspersonalen inkl. lotsplatschefer till 537 och båtpersonalen inkl. förste reparatörer till 300. Som följd av främst rationaliseringar beräknas antalet lotsar den 1 juli 1969 vara 458 och antalet båtmän 270.

Antalet lotsningar minskade med en tredjedel från år 1965 till år 1967. Huvuddelen av nedgången beror på minskad benägenhet att anlita lots som följd av den höjning av avgifterna som genomförts för att uppnå avsedd kostnadstäckning.

Nedgången i lotsningsverksamheten fortsatte under första halvåret 1968 trots en ökning av trafikvolymen.

Antalet utförda lotsningar minskade med 2 800, dvs. med nära 10 % jämfört med första halvåret 1967. Nedgången fortsatte under juli. Antalet lotsningar utgjorde 4 045 mot 4 410 samma månad 1967. Sammanställningen visar utvecklingen av lotsningsverksamheten under perioden 1965/66—1967/68.

| Budgetår | Antal lotsningar | | |
|--------------|------------------|---------|----------------------------------|
| | debiterade | utförda | utförda i % av deb. lotsn. |
| 1965/66..... | 88 778 | 79 179 | 89,2 |
| 1966/67..... | 85 895 | 71 375 | 83,1 |
| 1967/68..... | 76 561 | 55 210 | 72,1 |

Säkerheten på fartyg

Utarbetande av förslag till tillämpningsbestämmelser till den s. k. *säkerhetskungörelsen* pågår inom en arbetsgrupp, vari ingår representanter för styrelsen samt berörda myndigheter och organisationer.

Verksamheten inom *fartygsinspektionen* budgetåret 1967/68 har i hög grad präglats av de nya arbetsuppgifter som tillkommit med ikraftträdandet av den nya säkerhetslagstiftningen, bl. a. gäller det att förse svenska fartyg med tillsynsböcker och lastmärken (nationella fribordscertifikat). Kontrollen av oljeskyddslagstiftningens efterlevnad ombord har under året intensifierats. Från och med slutet av budgetåret har två lotsar engagerats enbart för sådan kontroll inom Stockholms resp. Göteborgs fartygsinspektionsdistrikt.

Åtgärder för yrkesfisket

I avvaktan på resultat av den pågående fiskehamnsutredningen har verksamheten huvudsakligen varit inriktad på att fullfölja arbeten, till vilka statsbidrag tidigare beviljats, samt att fullfölja utlovade projekteringsupdrag.

Åtgärder för fritidsbåttrafiken

Under budgetåret 1967/68 pågick arbeten på hamnar och farleder för fritidsbåtar, vilka sammanlagt kostnadsberäknats till 9,1 milj. kr.

Övrig verksamhet

Styrelsen har varit representerad vid ett flertal internationella och nationella konferenser om åtgärder för att förhindra *oljeskador* till följd av oljeutsläpp från fartyg eller undanröja eller begränsa skadeverkningarna av sådana utsläpp. Utredning pågår om förbättrade anordningar i hamnar för mottagande av oljerester från fartyg.

1970 års fyrtekniska konferens skall hållas i Stockholm den 7—8 juni 1970. Förberedelserna för konferensen, som sker i samarbete med IALA:s exekutivkommitté har fortgått planenligt.

Liksom tidigare har under budgetåret 1967/68 försiggått ett vittgående internationellt samarbete inom IMCO:s ram. Styrelsen har deltagit inom IMCO:s arbetsgrupper för bl. a. oljeskydd, brandskydd, stabilitet för passagerarfartyg, stabilitet för fiskefartyg, bulklaster och bärgningsredskap, fartygs konstruktion och utrustning, fartygs vattentäta indelning och stabilitet samt skeppsmätning.

Arbetet med den genom IMCO fastställda signalboken är slutfört. Sjöfartsstyrelsen har genom observatör varit representerad vid sammanträde i Leningrad rörande trafikreglering till sjöss i Östersjön. Liknande spörsmål avseende Öresunds- och Gedserområdena har behandlats vid sammanträde i Köpenhamn. Styrelsen har vidare deltagit i en konferens i Düsseldorf angående utveckling av navigeringssystem på sjön och i luften.

Anslag för budgetåret 1969/70

Sjöfartsverket hemställer om en medelstildelning av 118 754 000 kr. på driftbudgeten för budgetåret 1969/70 enligt följande fördelning:

| | |
|---|--------------------|
| Allmänna sjövägar, förslagsanslag | 103 509 000 |
| Säkerheten på fartyg, förslagsanslag | 5 748 000 |
| Särskilda åtgärder för yrkesfisket, reservationsanslag | 1 000 |
| Särskilda åtgärder för fritidsbåttrafiken, reservationsanslag | 5 000 000 |
| Övrig verksamhet, förslagsanslag | 4 496 000 |
| | 118 754 000 |

I förhållande till riksstaten för budgetåret 1968/69 innebär sjöfartsstyrelsens förslag en ökning med (118,8 — 100,2) ca 18,6 milj. kr. Av ökningen

hänför sig 12,3 milj. kr. till lönekostnadspålägg och 2,2 milj. kr. till lokalhyror.

En omräkning och fördelning av äskandena på nuvarande anslag visar, exkl. nämnda komplementkostnader, följande ändringar i förhållande till riksstaten för budgetåret 1968/69. Härvid uppkommer ett totalt anslagsbelopp som med 1,3 milj. kr. överstiger vad som äskats under programbudgetanslagen. Skillnaden beror på att vissa kostnader rörande yrkesfisket och fritidsbåttrafiken i programbudgetsystemet slutligt beräknas belasta reservationerna under dessa anslag, medan under nuvarande anslagsrubriker de anslag varifrån dessa kostnader bestrids inte tillförs motsvarande belopp från reservationsanslagen.

| | Riksstat 1968/69 | Förändring 1969/70 |
|--|---------------------|-----------------------|
| Sjöfartsstyrelsen: Förvaltningskostnader..... | 4 791 000 | — 91 000 |
| Fartygsinspektion m. m..... | 4 389 000 | + 192 000 |
| Sjösäkerhet..... | 59 653 000 | + 682 000 |
| Sjömätning m. m..... | 7 459 000 | + 96 000 |
| Isbrytning..... | 21 000 000 | +2 035 000 |
| Underskott vid vissa statliga hamnar och farleder..... | 290 000 | + 129 000 |
| Bidrag till fiskehamnar m. m..... | 1 000 | — |
| Bidrag till småbåtshamnar m. m..... | 2 600 000 | +2 400 000 |
| | 100 183 000 | +5 443 000 |

Under anslaget *Sjöfartsstyrelsen: Förvaltningskostnader* har förutsatts personalminskningar som medför en besparing om ca 110 000 kr. Här emot skall ställas viss uppräkningskostnader för bl. a. databehandling, som kan sägas vara en förutsättning för personalminskningarna. Styrelsen räknar med en i stort sett oförändrad verksamhetsvolym budgetåret 1969/70.

Under anslaget *Fartygsinspektion m. m.* beror höjningen till största delen på löneomräkning.

Uppräkningen under anslaget *Sjösäkerhet* hänför sig med 2,2 milj. kr. till ökade kostnader för hyra till sjöfartsverkets fond. Både kapitalkostnaderna och underhållskostnaderna har tidigare väsentligt undervärderats. Bland omkostnadsökningarna kan nämnas kostnaderna för IALA:s konferens i Stockholm år 1970 med 150 000 kr., tekniskt utvecklingsarbete med likaledes 150 000 kr. samt materialkostnader för utprickning av farleder med 100 000 kr. Löneomräkningen uppgår till ca 1,6 milj. kr.

Den totala ökningen jämfört med riksstatsbeloppet för innevarande budgetår begränsas med hänsyn till att personalminskningar medför besparing av ca 4,1 milj. kr.

Ökningen under anslaget *Sjömätning m. m.* hänför sig i huvudsak till löneomräkning och reparations- och underhållskostnader. Omkostnaderna har sänkts med hänsyn till förbrukningen under 1967/68.

Uppräkningen under anslaget *Isbrytning* beror på ökning av kapital-

kostnaderna med 1,7 milj. kr., drift- och underhållskostnaderna med 1,1 milj. kr. och administration m. m. med 0,1 milj. kr. Dessa öknings reduceras av att förhyrningarna torde komma att minska med ungefär 0,9 milj. kr. Kapitalkostnadsökningen beror på insättandet av den nya statsisbrytaren som skall levereras under hösten 1969. Uppräkningen av drift- och underhållskostnaderna har skett med ledning av den faktiska förbrukningen senaste budgetår.

Ökningen under anslaget *Underskott vid vissa statliga hamnar och farleder* beror dels på att Falsterbokanalens underskott trots minskade driftkostnader beräknas öka vid oförändrad trafikvolym och dels på att avvecklingen av de statliga fiskehamnarna leder till att huvudsakligen ekonomiskt svaga hamnar kvarstår under styrelsens förvaltning.

Uppräkningen under anslaget *Bidrag till småbåtshamnar* är motive-rad av bibehållandet av hittillsvarande transfereringsnivå. Så gott som hela reservationen den 30 juni 1968 under anslaget är disponerad varför vid nuvarande bidragspraxis ca 3,6 milj. kr. krävs för budgetåret 1969/70. De förseningar som kommer att uppstå i utbetalningar, hänförliga till redan beviljade bidrag, gör det dock i och för sig möjligt att begränsa anslaget med ca 2 milj. kr. utan att därigenom minska byggnadsvolymen.

Styrelsen har, utöver sådana inkomster som tas till uppbörd under resp. anslag, beräknat följande intäkter för budgetåret 1969/70:

| | Milj. kr. |
|-----------------------------------|-------------|
| Försäljning av sjökort m. m. | 1,7 |
| Lotspenningar | 29,0 |
| Fyr- och båkmedel. | 41,0 |
| Skeppsmätningsavgifter | 1,5 |
| | 73,2 |

Styrelsen förordar inkomstförstärkningar om anslagsframställningarna efter reduktion med inkomsterna på riksstaten inte kan inrymmas i budgetramen.

VI. Remissyttranden

1. Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation

Sjöfartsutredningens redogörelse för de allmänna förutsättningarna för sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation har i allmänhet inte föranlett några erinringar från remissinstanserna. *Hamnutredningen* vitsordar utredningens uppfattning beträffande utvecklingstendenserna inom sjöfarten och uttalar att bakom denna utveckling framförallt ligger det svenska näringslivets behov av snabba och säkra transporter till och från utlandet samt tillkomsten av olika slags enhetslaster.

Utredningens förslag om avgränsning av sjöfartsverkets arbetsuppgifter, som innebär bl. a. att vissa av de nuvarande uppgifterna förs över till andra myndigheter lämnas i sin helhet utan erinran av *överbefälhavaren, statens järnvägar, riksrevisionsverket* och *Svenska hamnförbundet*. Riksrevisionsverket anser sig dock böra framhålla att de organisatoriska och ekonomiska konsekvenserna för de myndigheter som skall överta uppgifter bör redovisas innan slutlig ställning tas till förslagen. Även *Sveriges redareförening* finner i princip att de föreslagna överföringarna — utom i fråga om fartygsregistret — är befogade.

Sjöfartsstyrelsen finner det värdefullt att få diskuterat till vilken del verkets uppgifter med fördel kan läggas över på andra myndigheter eller helt slopas. Förutsättningen för omläggningar måste enligt styrelsen normalt vara effektivitetsvinster för den samlade statsförvaltningen eller verkets kunder. Styrelsen anser att utredningens förslag inte får föra med sig att huvudmannaskapet för det statliga farledsväsendet splittras och avsluter sig därför f. n. endast delvis till utredningens förslag om avgränsning av verkets arbetsuppgifter.

SR och TCO avstyrker utredningens förslag. SR anser att de argument utredningen anfört för överförande av verksamheter till andra statliga organ inte är övertygande. TCO finner att — med undantag för den geomagnetiska verksamheten — de uppgifter som nu ankommer på sjöfartsverket med fördel kan ligga kvar på verket.

Förslaget att sjöfartsverket även i fortsättningen bör ha det fulla ansvaret för ledningen av isbrytarverksamheten tillstyrks uttryckligen av alla de remissinstanser som berört denna fråga nämligen *statskontoret, Rederiföreningen för mindre fartyg, Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska sjöfolksförbundet*. Statskontoret framhåller att det emellertid är väsentligt att överväganden om bl. a. de ekonomiska förutsättningarna för verksamheten sker på ett sådant sätt att mera långsiktiga bedömanden i olika frågor blir möjliga för både sjöfartsverket och andra berörda. Med det nya budgetsysteem som skall ligga till grund här för kommer enligt statskontoret förutsättningarna för en ekonomisk inriktning av verksamheten att öka.

Sjöfartsstyrelsen och *hamnutredningen* finner liksom sjöfartsutredningen övervägande skäl tala för fortsatt militär bemanning av de statliga isbrytarfartygen och sjömätningfartygen. Nuvarande system har enligt sjöfartsstyrelsen visat sig övervägande ge fördelar. *Riksrevisionsverket*, som intar en mera tveksam hållning, påpekar att den verkliga kostnaden för den militära bemanningen inte är klarlagd, varför en direkt jämförelse med motsvarande kostnader för civil bemanning f. n. inte är möjlig. Även TCO och *Sveriges fartygsbefälsförening* efterlyser en noggrannare kostnadsjämförelse mellan de båda alternativen civil

4 — Bihang till riksdagens protokoll 1959. Nr 58

och militär bemanning. *LO*, *Svenska maskinbefälsförbundet* och *Svenska sjöfolksförbundet* finner övervägande skäl tala för en i huvudsak civil bemanning främst med hänsyn till att verksamheten till största delen avser att tillgodose den civila sjöfartens behov. *Utredningen för handräckningsvärnpliktiga* — vars uppdrag även omfattar den värnpliktiga personalen på sjömättnings- och isbrytarfartygen — hemställer att ställningstagande i denna fråga inte sker förrän resultaten av utredningens undersökningar inom dessa verksamhetsfält lagts fram.

Ett fåtal remissinstanser har uttalat sig om utredningens förslag att marinen som entreprenör skall ombesörja vård och drift av statsisbrytarna och sjömättningsväsendets fartyg och båtar. *Riksrevisionsverket* har i och för sig ingen erinran häremot men förutsätter, att vid beräkningen av den ersättning som skall utgå hänsyn tas till samtliga de kostnader som uppstår vid utnyttjandet av marinens personal och anläggningar och att därefter kostnadsfrågan prövas förutsättningslöst. Såväl *LO* som *Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska sjöfolksförbundet* anser att sjöfartsverket bör ha det fulla ansvaret inte endast för ledningen av isbrytarverksamheten utan även för drift och underhåll av fartygen. *LO* framhåller i sammanhanget att det bör stå sjöfartsverket fritt att lösa underhållsfrågan på annat sätt än genom marinen om detta skulle visa sig lämpligt. *Överbefälhavaren* påpekar att man vid utbyggnaden av Muskövarvet inte förutsatt att arbeten för civila beställare skall förekomma. Den årliga översynen av isbrytare och sjömättningsfartyg bör därför ske vid annat varv. *Överbefälhavaren* framhåller att de största varvsresurserna på ostkusten finns vid Karlskronavarvet AB.

Sveriges redareförening och *Svenska maskinbefälsförbundet* delar utredningens uppfattning att statens isbrytarnämnd kan avvecklas om sjöfartsverket ställs under ledning av en kollegialt beslutande lekmanastyrelse med lämplig sammansättning. Redareföreningen uttalar att det bör ankomma på lekmanastyrelsen att avgöra hur verkets behov av informationer och synpunkter i dessa frågor i fortsättningen skall tillgodoses. Övriga remissinstanser som tar upp denna fråga däribland *sjöfartsstyrelsen*, *statskontoret*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *SR* och *Svenska hamnförbundet* förordar en rådgivande isbrytarnämnd jämsides med lekmanastyrelsen samt framhåller de goda erfarenheterna av nämndens hittillsvarande verksamhet.

Förslaget om en eventuell samordning av driften av sjöfartsverkets radionavigeringsstationer med televerkets anläggningar föranleder ingen erinran från *televerket*, som dock liksom utredningen understryker att det bör ankomma på sjöfartsverket att efter företagsekonomiska överväganden avgöra om denna verksamhet bör ske i egen eller utomstående regi.

Utredningens förslag att drift och förvaltning av statens

fiskehamnar förs över till annan myndighet, förslagsvis fiskeristyrelsen, tillstyrks eller lämnas utan erinran av *statskontoret*, *fiskeristyrelsen* — under förutsättning att styrelsen tillförs viss teknisk sakkunskap —, *fiskehamnsutredningen*, *Näringslivets trafikdelegation*, *Rederiföreningen för mindre fartyg* och *Svenska hamnförbundet*. Statskontoret anser det dock lämpligt att slutlig ställning till frågan tas först då fiskehamnsutredningen slutfört sitt uppdrag. Fiskehamnsutredningen finner statens jordbruksnämnd bättre lämpad att handha de aktuella frågorna än fiskeristyrelsen.

Sjöfartsstyrelsen anser att statlig förvaltning av fiskehamnar helt bör upphöra och hamnarna överlåtas till andra intressenter. Denna omläggning är redan påbörjad och det synes enligt *sjöfartsstyrelsen* mest praktiskt att styrelsen får slutföra densamma. *SR* avstyrker utredningens förslag i denna del.

Sjöfartsstyrelsen, *hamnutredningen* och *Näringslivets trafikdelegation* tillstyrker uttryckligen förslaget att förvaltningen av Trollhättekanalverk efter viss utredning förs över till *sjöfartsverket*. *Statens vattenfallsverk* har ingen erinran mot förslaget om gemensamt utredningsarbete mellan de båda berörda verken men anser sig böra vänta med sitt ställningstagande i sakfrågan tills detta arbete slutförts.

Utredningens förslag att även bidragsgivningen till fiskehamnar förs över till fiskeristyrelsen eller annan lämplig myndighet och att bidragsgivningen till småbåtshamnar förs över till naturvårdsverket lämnas utan erinran av bl. a. *fiskehamnsutredningen*, *Näringslivets trafikdelegation* och — beträffande småbåtshamnsfrågorna — av *statskontoret* och *riksrevisionsverket*. De båda sistnämnda myndigheterna anser det lämpligt att avgörandet i fråga om fiskehamnarna får anstå tills fiskehamnsutredningen slutfört sitt uppdrag. *Fiskeristyrelsen* är beredd att godta förslaget i fråga om fiskehamnarna under samma förutsättning som beträffande förvaltningen av statliga fiskehamnar. Styrelsen anför i detta sammanhang att om handläggningen av fiskehamnsfrågorna förs över till styrelsen bör den också ansvara för fiskets säkerhetsanordningar och de medel som disponeras härför.

Vissa remissinstanser har framhållit att bidragsgivningen kräver både behovsprövning och en kvalificerad teknisk bedömning och menar att den splittring av den statliga hamnbyggnadstekniska sakkunskapen som skulle följa av utredningens förslag medför nackdelar. Härav dras varierande slutsatser. *Sjöfartsstyrelsen*, som anser det riktigt att fiskeristyrelsen och naturvårdsverket får utökade uppgifter vad gäller angelägenhetsprövning och bidragsgivning, förutsätter sålunda att *sjöfartsverket* som entreprenör skall svara för de tekniska uppgifterna. *Naturvårdsverket* anser i fråga om småbåtshamnarna att ytterligare överväganden behövs innan slutlig ställning tas, även om det kan vara principiellt riktigt att den-

na verksamhet inordnas i det statliga stödet till rörligt friluftsliv som i övrigt handläggs av verket. *Hamnutredningen* är tveksam till förslaget och *SR*, *SACO*, *Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund*, *Sjösportens samarbetsdelegation* samt — i fråga om småbåtshamnarna — *Svenska hamnförbundet* avstyrker det.

Förslaget att sjöfartsverkets befattning med projektering och byggande av fiske- och småbåtshamnar bör upphöra i anslutning till överföring av bidragsärendena och med hänsyn till den förordade allmänna målsättningen för sjöfartsverket tillstyrks av *fiskehamnsutredningen* och *Näringslivets trafikdelegation*. Fiskehamnsutredningen anser det dock värdefullt om sjöfartsstyrelsen mot avgift kan utöva viss kontroll i sammanhanget. *Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund* anser att förprojekteringen som underlag för bidragsbedömningen liksom projekteringen av verkets egna anläggningar bör skötas av verket.

Näringslivets trafikdelegation har heller inte någon erinran mot att resurserna för projektering och byggande av verkets egna anläggningar i enlighet med utredningens förslag bestämmas av att arbetena skall utföras till lägsta möjliga kostnad. Delegationen framhåller särskilt vikten av att företagsekonomiska kriterier blir vägledande vid valet mellan egen regi och utomstående entreprenörer. *Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund*, *LO* och *SACO* anser i denna del allmänt att utredningen förutsatt en alltför kraftig begränsning av sjöfartsstyrelsens byggnadsverksamhet.

I detta sammanhang kan nämnas att *hamnutredningen* anser att utvecklingen inom sjöfarten stärker kraven på sjöfartsverkets insatser som bl. a. rådgivande och övervakande organ för handelshamnverksamheten i landet samt som granskande myndighet för planer för och utbyggnader av hamnarna. Dessa uppgifter är enligt utredningens mening av stor ekonomisk betydelse i strävandena mot en riktig avvägning mellan olika transportmedel.

Utredningens förslag när det gäller den framtida organisationen m. m. för sjömätningens verksamheten har lämnats utan kommentarer av flertalet remissinstanser. Några har tagit upp frågan om den framtida målsättningen för sjömätningen och framhållit behovet av en sådan samt av effektiva insatser på sjömätningens område. Enligt *sjöfartsstyrelsen* och *SR* är sålunda en modern sjökartläggning en del av ett lands infrastruktur som är av väsentlig betydelse för näringspolitiska avgöranden av olika slag vilket medför krav som de nuvarande sjökorten inte kan uppfylla. *Rikets allmänna kartverk* framhåller liknande synpunkter och anser att ett långsiktigt program för nymätning av landets kusttrakter med näraliggande sjöområden samt av de största insjöarna bör utarbetas för statsmakternas prövning och beslut. *Sveriges geologiska undersökning*, *hamnutredningen* och *Sveriges fartygsbefälsförening* betonar vikten av till-

gång på goda sjökort. De båda sistnämnda instanserna pekar på de ökade risker som utvecklingen mot allt större fartyg för speciellt olje- och malmtransporter för med sig vilket skärper kraven på tillförlitligheten av både djupbestämningar och sjösäkerhetsanordningar.

Vad gäller sjökortsframställningen har endast ett fåtal remissinstanser yttrat sig. *Sjöfartsstyrelsen* och *Sjösportens samarbetsdelegation* har ingen erinran mot att framställningen av grundmaterialet blir kvar hos sjöfartsstyrelsen i enlighet med utredningens förslag. Sjöfartsstyrelsen framhåller sin avsikt att så snart som möjligt pröva förutsättningarna för egenregiverksamheten och vidta därav betingade åtgärder. *Rikets allmänna kartverk* har en motsatt mening och anser mot bakgrund av en utförlig redogörelse för bl. a. den likartade strukturen i verkets kartframställning och sjökortsframställningen att kartläggningen av såväl land- som sjöterritoriet bör sammanhållas i en organisation. Därav bör även följa vissa samordningsvinster i form av bättre utnyttjande av personal och utrustning.

Sjöfartsstyrelsens nyssnämnda synpunkter gäller även tryckningen, distributionen och försäljningen av sjökort. Att en företagsekonomisk bedömning bör vara avgörande för om tryckningen skall ske i sjöfartsstyrelsens regi eller inte framhålls också av *statskontoret*. *Svenska Reproduktions AB* pekar på att bolaget förfogar över en modern för ändamålet lämplig maskinpark och anser det företagsekonomiskt riktigt att denna utnyttjas för tryckningen. Bolaget anser det även naturligt att distribution och försäljning i enlighet med utredningens förslag ombesörjs av bolaget. Dess försäljningsavdelning byggs kontinuerligt ut och bolagets inarbetning på och kännedom om marknaden har idag enligt bolaget ingen motsvarighet inom annan statlig verksamhet. Samtidigt framhåller bolaget att även frågan om tryckning och distribution av sjöfartsstyrelsens övriga publikationer bör ses över.

Remissinstansernas synpunkter på frågan om bemanning samt vård och drift av sjömätningarfartygen har behandlats i samband med isbrytningen i det föregående.

Sjöfartsstyrelsen biträder i likhet med *TCO* utredningens förslag att sjöfartsverkets geomagnetiska verksamhet förs över till lämplig vetenskaplig institution. *Universitetskanslersämbetet* säger sig kunna acceptera en sådan lösning som ett provisorium om en förändring av den rådande organisationen är angelägen. Ämbetet erinrar samtidigt om att frågan om målet för samt organisationen och finansieringen m. m. av svensk geokosmofysisk forskning f. n. diskuteras ingående. Spörsmålet om sjöfartsverkets geomagnetiska sektion utgör härvid endast ett delproblem. Ett slutligt ställningstagande till den geomagnetiska verksamhetens organisation och lokalisering kan därför ännu inte ske. *Rikets allmänna kartverk* har däremot uppfattningen att de geomagnetiska upp-

gifterna har en sådan servicekaraktär att en placering av dem vid en universitetsinstitution inte kan bedömas lämplig. Kartverket anser som tidigare nämnts att kartläggningen av såväl land- som sjöterritorium bör hållas samman i en organisation. Till denna bör även den geomagnetiska verksamheten föras. Det påpekas också att det är nödvändigt att fastställa en målsättning även för den geomagnetiska verksamheten.

Utredningens förslag att det principiella ansvaret för arbetarskyddet ombord förs över till arbetarskyddsstyrelsen medan tillsynsuppgifterna liksom nu på lämpligt sätt fördelas mellan fartygsinspektionen och yrkesinspektionen tillstyrks av bl. a. *arbetarskyddsstyrelsen*, *Sveriges redareförening*, *Svenska sjöfolksförbundet*, *LO* och *Svenska stewardsföreningen*. Remissinstanserna kommenterar sin uppfattning på olika sätt. Arbetarskyddsstyrelsen framhåller att en personalförstärkning för dess del är nödvändig om den skall kunna klara de nya arbetsuppgifterna samt påpekar att representanter för sjöfartsnäringen bör ingå i styrelsen vid behandling av här aktuella frågor. Sveriges redareförening och Svenska sjöfolksförbundet anför att en minskning av olycksfallsfrekvensen möjligen kan vinnas genom att arbetarskyddsstyrelsen kan utnyttja erfarenheter från sin övriga verksamhet. Sjöfolksförbundet framhåller vidare att själva tillsynsuppgifterna inte kan lösas enbart genom att fartygsinspektörerna ges ställning av specialinspektörer i yrkesinspektionen utan att huvudansvaret bör ankomma direkt på yrkesinspektionen i samverkan med fartygsinspektionen. Fartygsinspektionens besiktnings- och inspektionsverksamhet anses nämligen ligga huvudsakligen på det tekniska och nautiska planet varför fartygsinspektörerna inte torde ha tillfredsställande utbildning i arbetarskyddsfrågor. LO slutligen understryker också vikten av att det nödvändiga samarbetet i arbetarskyddsfrågor säkerställs samt nödvändigheten av att arbetarskyddsstyrelsen får en personalförstärkning om utredningens förslag genomförs.

Statskontoret är på grundval av utredningsmaterialet inte berett att ta slutlig ståndpunkt till frågan och anser att den ytterligare bör övervägas, varvid bl. a. bör i detalj klarläggas, hur ansvaret mellan de olika myndigheterna skall fördelas och vilka uppgifter som skall ankomma på var och en av dem. Även *Svenska maskinbefälsförbundet* förordar ytterligare utredning före det slutliga ställningstagandet.

Näringslivets trafikdelegation ställer sig tveksam till utredningens förslag i denna del och *sjöfartsstyrelsen*, *SR*, *SACO* och *Sveriges varvsindustri-förening* avstyrker det. Sjöfartsstyrelsen framhåller att en väsentlig del av de med skeppstjänsten sammanhängande skyddsproblemen är av sådan natur, att de måste beaktas redan vid granskning av konstruktionsritningar och vid fartygets byggande och utrustning. Ett ändamålsenligt arbetarskydd ombord i fartygen förutsätter därför ett intimt samarbete mellan de för arbetarskyddet och de för fartygens konstruktion och utrust-

ning ansvariga, ett samarbete som styrelsen anser inte lämpligen bör delas upp på två myndigheter. Styrelsen framhåller emellertid betydelsen av nära samarbete med arbetarskyddsstyrelsen. Liknande synpunkter framförs av flera remissinstanser vilka även de betonar betydelsen av samarbete mellan arbetarskyddsstyrelsen och sjöfartsstyrelsen.

TCO understryker, i likhet med *Svenska maskinbefälsförbundet* m. fl., vikten av att en effektivare handläggning av arbetarskyddsfrågorna kommer till stånd. TCO anser dock liksom *Sveriges fartygsbefälsförening* att ansvaret för arbetarskyddet till sjöss bör ligga kvar hos sjöfartsstyrelsen bl. a. med hänsyn till det dubbelarbete som blir följderna av en uppdelning av arbetarskyddsuppgifterna.

Utredningens förslag att även de uppgifter som hänger samman med sjöarbetstidslagstiftningen förs över till arbetarskyddsstyrelsen tillstyrks i princip av *arbetarskyddsstyrelsen* samt av *Svenska sjöfolksförbundet*, som anser det nödvändigt att tillsynen skärps även över sjöarbetstidslagets efterlevnad.

1964 års *sjöarbetstidsutredning* säger sig inte ha någon bestämd uppfattning i denna fråga men anser, att goda skäl kan anföras för att arbetarskyddsfrågor och arbetstidsfrågor bör handläggas inom samma myndighet och då närmast arbetarskyddsstyrelsen.

Näringslivets trafikdelegation anser att den översyn av arbetstidslagen som pågår inom 1964 års *sjöarbetstidsutredning* bör avvaktas innan slutlig ställning tas.

Sjöfartsstyrelsen, *Rederiföreningen för mindre fartyg*, *Sveriges fartygsbefälsförening* och TCO anser att tillsynen över sjöarbetstidslagets efterlevnad även i fortsättningen bör ligga på sjöfartsstyrelsen, bl. a. därför att den sakkunskap och erfarenhet som krävs för denna relativt lilla grupp av arbetsuppgifter redan finns inom sjöfartsverket.

Sjöfartsutredningens förslag att förvaltningen av sjömanshusstiftelsernas fondmedel och övriga fondmedel som nu has om hand av sjöfartsstyrelsen och sjömanshusstiftelserna förs över till statskontorets fondbyrå, men att styrelsen även i fortsättningen utser styrelseledamöter i och utövar tillsyn av stiftelserna, tillstyrks av *Svenska sjöfolksförbundet* och *Svenska stewardsföreningen*. Även *sjöfartsstyrelsen* delar utredningens uppfattning, men tillägger att medlen är att betrakta som sjömanskårens tillhörighet varför ett överförande av medelsförvaltningen utan uppdrag av sjömanshusstiftelserna inte bör ske. Liknande synpunkter framhålls av *Rederiföreningen för mindre fartyg* och *Sveriges fartygsbefälsförening*.

Utredningens förslag att fartygsregistret förs över till Stockholms rådhusrätt avstyrks av *Stockholms rådhusrätt*, *Sveriges redareförening*, *Rederiföreningen för mindre fartyg*, *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska sjöfolksförbundet* och SACO. Flera av remissinstanserna befarar

att ett överförande av registret till annan myndighet skulle medföra att handläggningstiden av de ofta brådskande ärendena förlängs och påpekar att det även internt inom verket skulle vålla olägenheter att inte snabbt kunna rådfråga registret. Stockholms rådhusrätt anser inte heller den av utredningen angivna principiella motiveringen för förslaget hållbar. Rederiföreningen för mindre fartyg m. fl. framhåller att fartygsregistret i sin nuvarande offentlighetsrättsliga form har större samband med andra frågor — exempelvis skeppsmätning — än med de civilrättsliga in-teckningsfrågorna. Flera remissinstanser — *sjöfartsstyrelsen*, *ordföranden i sjölagskommittén*, *Näringslivets trafikdelegation* och *SR* anser att sjölagskommitténs förslag till frågan rörande ändrade författningsbestämmelser angående fartygsregistrering m. m. bör avvaktas innan fartygsregistrets organisatoriska ställning avgörs.

Utredningens förslag att *sjöfartsstyrelsens åklagarfunktioner* upphör och att förste sjöfiskalen organisatoriskt och administrativt inordnas i det allmänna åklagarväsendet under riksåklagaren tillstyrks eller lämnas utan erinran av *riksåklagaren*, *sjöfartsstyrelsen*, *Stockholms rådhushätt*, *ordföranden i 1964 års sjömanslagskommitté*, *1964 års sjöarbetsutredning*, *Sveriges redareförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet*, *Svenska sjöfolksförbundet* och *Svenska stewardsföreningen*. Lämpligen bör enligt riksåklagaren förste sjöfiskalen föras över till åklagarmyndigheten i Stockholms åklagardistrikt och där handlägga de sjörättsmål som ankommer på myndigheten. Åklagarverksamheten i sjörättsmål bör inte centraliseras till stockholmsmyndigheten utan fullgöras av åklagarmyndigheterna i de distrikt i landet där sådana mål förekommer. I speciellt kvalificerade mål kan åklagare med särskild erfarenhet av sjörättsmål förordnas att fullgöra åklagaruppgifterna. Sjöfartsstyrelsen godtar förslaget under förutsättning att åtalsärenden i sjöfartsfrågor kommer att handhas av specialkompetent åklagare. Sjöåklagaren har enligt styrelsen dagligen behov av sjöfartsverkets material och sakkunskap och bör därför även ha sin arbetsplats i anslutning till verket. *Sveriges fartygsbefälsförening* och *SACO* framför i denna del liknande synpunkter men anser att nuvarande ordning är tillfredsställande och bör bibehållas. Till denna mening ansluter sig även *Rederiföreningen för mindre fartyg*.

Utredningens åsikt att *oljeskyddsrådet* kan upplösas om inte formella hinder föreligger samt att *oljeskyddsfrågorna* bör handläggas inom en vidare ram än som nu är fallet och föras över till annan myndighet, t. ex. naturvårdsverket, tillstyrks av *naturvårdsverket*, *räddningstjänstutredningen*, *Svenska maskinbefälsförbundet* och *Svenska hamnförbundet*. Naturvårdsverket erinrar dock om att kontrollen över efterlevnaden av den internationella konventionen för förhindrande av vattenförorening genom olja sker bl. a. genom inspektion av fartygens utrustning och genom granskning av fartygens oljedagböcker i vilka hanteringen

med olja ombord upptecknas. Denna övervakning kan enligt verket endast ske genom sjöfartsverket. Naturvårdsverket föreslår därför att dessa uppgifter även i fortsättningen skall tillhöra sjöfartsverkets åligganden men framhåller angelägenheten av att nära samråd sker mellan sjöfarts- och naturvårdsverken. Vidare framhålls att om oljeskyddsrådets uppgifter övertas av naturvårdsverkets vattenvårdsråd bör sjöfartsverket vara representerat i detta. Räddningstjänstutredningen framhåller, att frågan om huvudansvaret för den centrala ledningen och tillsynen över en beredskapsorganisation som är avsedd för alla former av olyckor och katastrofer, däribland oljeutsläpp, skall prövas av räddningstjänstutredningen. Utredningen finner mot denna bakgrund lämpligt att sjöfartsverkets uppgifter i samband med oljeskyddsberedskapen i fortsättningen begränsas till att i enlighet med sjöfartsutredningens förslag avse tillsynen över att fartygen utrustas och framförs så att de uppfyller vissa krav.

Vissa remissinstanser redovisar en olika syn på oljeskyddsrådets upplösning å ena sidan och huvudmannaskapet för oljeskyddsfrågorna å den andra. *Sveriges redareförening* har ingen erinran mot att oljeskyddsrådet upplöses. *Sjöfartsstyrelsen*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Nordiska oljeskyddsunionen* uttalar sig däremot för att oljeskyddsrådet bibehålls i sjöfartsverket. *Näringslivets trafikdelegation* framhåller i sammanhanget allmänt att den samlade erfarenhet som rådet representerar varit värdefull för styrelsen vid handläggningen av hithörande frågor. *Nordiska oljeskyddsunionen* förordar, att frågan om oljeskyddsrådets ställning, uppgifter och sammansättning tas upp till närmare prövning, eftersom rådet inte anses hittills ha fyllt sitt ändamål på ett tillfredsställande sätt.

När det gäller huvudmannaskapet för oljeskyddsfrågorna framhåller både *sjöfartsstyrelsen* och *Sveriges redareförening* sambandet med de nautiska och fartygstekniska bedömningarna och förordar att huvudmannaskapet bibehålls hos sjöfartsstyrelsen.

Sjöfartsstyrelsen ansluter sig till sjöfartsutredningens förslag att sjövettskommittén inte endast formellt utan också reellt bör vara ett från sjöfartsverket fristående organ och uttalar att kommittén kan och bör spela en central roll i det fortsatta säkerhetsarbetet. Styrelsen anser övervägande skäl tala för en fortsatt lokal anknytning till sjöfartsverket, som också mot ersättning bör kunna ombesörja kommitténs kamerala förvaltning. *Svenska sjöfolksförbundet* framhåller liknande synpunkter och säger vidare att eftersom upplysnings- och propagandaverksamheten gagnar såväl den yrkesmässiga som den nöjesbetonde trafiken är det naturligt att båda trafikantgrupperna bidrar till verksamhetens löpande kostnader.

Utredningens huvudsynpunkter i fråga om målsättning och företagspolitik för sjöfartsverket biträds av *överbefälhavaren*, *statsens järnvägar*, *statskontoret*, *Svenska maskinförbundet*, *Svenska stewards-*

föreningen, LO, SACO, Svenska hamnförbundet och Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund. Flera av dessa remissorgan understryker dock vikten av att sjöfartsverket även i fortsättningen får möjligheter att sköta funktioner som inte är affärsmässigt motiverade.

SR, som har en mera kritisk inställning, framhåller de väsentliga fördelarna av att samtliga sjöfartsorgan är sammanförda i ett verk och anser i anslutning till tidigare uttalanden beträffande olika delar av betänkandet att det är uppenbart olämpligt att endast tolv år efter sjöfartsverkets inrättande avskilja vissa verksamheter från verkets ansvar.

Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Svenska stewardsföreningen och LO tillstyrker utredningens förslag att sjöfartsverket ombildas till affärsdrivande verk. Affärsverksutredningen delar utredningens uppfattning att sjöfartsverket bör bedriva sin verksamhet under former som främjar effektivitet och affärsmässighet men understryker att affärsverksformen inte är en förutsättning härför. Affärsverksutredningen förordar att prövningen av sjöfartsverkets företagsform får anstå till dess underlag föreligger för bedömningen av bl. a. möjligheterna att hålla isär verkets affärsmässiga och samhällsekonomiska uppgifter beträffande pris- och servicepolitik. Även riksrevisionsverket uttalar tveksamhet i denna del bl. a. därför att frågan om finansieringen av sjöfartsverkets kostnader alltjämt står öppen. Riksrevisionsverket föreslår därför att ställning till frågan om ändrad företagsform tas först sedan dels sjöfartsutredningens förslag rörande finansieringsformerna för sjöfartsverkets kostnader, dels resultaten från den inom verket pågående försöksverksamheten med programbudgetering m. m. inom sjöfartsverkets arbetsområde kunnat bedömas i belysning av affärsverksutredningens förslag. Liknande synpunkter framförs av sjöfartsstyrelsen.

Förslaget att sjöfartsverket skall stå under ledning av en kollegialt beslutande lekmanastyrelse biträds allmänt av remissorganen. Flera remissinstanser — bl. a. överbefälhavaren, Näringslivets trafikdelegation och TCO — framför dock särskilda önskemål om att representanter för intresseorganisationer, myndigheter och avlastare ingår i styrelsen.

Statens järnvägar, hamnutredningen, affärsverksutredningen, Sveriges redareförening, Svenska hamnförbundet och Svenska stewardsföreningen finner det av utredningen framlagda förslaget till ny organisation för sjöfartsverket i stort svara väl mot de arbetsuppgifter som verket avses få. Statens järnvägar understryker i likhet med Sveriges redareförening betydelsen av att de av utredningen föreslagna organisationsprinciperna genomförs. Sjöfartsstyrelsen delar utredningens uppfattning att förändringar av sjöfartsverkets centrala organisation behövs för att ge verket ökad effektivitet. Byråerna bör liksom skett i andra trafikverk föras samman till avdelningar och entydiga ansvarsområden skapas. Styrelsen anser det emellertid vara en fördel om denna omorganisation

sker i etapper för att från budgetåret 1971/72 föra fram till en ny organisation. Enligt styrelsens uppfattning bör organisationen påverkas av bl. a. det fortsatta arbetet med programbudgeteringen och av utformningen av verkets regionala och lokala organ. Styrelsen understryker att med de starka förändringar som sker inom sjöfarten bör även den nya organisationen vara elastisk. Liknande synpunkter anlägger *Näringslivets trafikdelegation*.

Statskontoret anser att klarhet bör skapas i fråga om bl. a. konsekvenserna av pågående utredningar innan sjöfartsverkets framtida ställning och organisation slutligt prövas.

I detta sammanhang framhåller *sjöfartsstyrelsen* att man — för att inte begränsa den krets i vilken chefer för olika avdelningar kan sökas — inte bör låta benämningarna på avdelningscheferna anknyta till viss utbildning.

Utredningens förslag till **h u v u d e n h e t e r** har föranlett uttalanden av ett antal remissinstanser. Sålunda anser *SR* att utredningens förslag att sammanföra de verksamheter som rör sjöfartens framkomstmöjligheter till **f a r l e d s a v d e l n i n g e n** är ägnat att skapa förutsättningar för en mer rationell drift. *SR* anser dock att även sjömättningsverksamheten följdriktigt bör föras till denna avdelning. *SACO* anför synpunkter på avdelningens sektionsindelning och föreslår med hänsyn till bl. a. de skilda aktiviteternas omfattning att avdelningen bör delas upp i planeringssektion omfattande även den fartygstekniska verksamheten, elektroteknisk sektion, byggnadsteknisk sektion, trafikteknisk sektion, isbrytningssektion samt ett försvarskontor. *Affärsverksutredningen* och *Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund* för som ett alternativ till avdelningens planeringssektion fram tanken att ha en generaldirektören direkt underordnad stabsavdelning med uppdrag att handha verkets planering.

Utredningens förslag beträffande **s j ö k a r t e a v d e l n i n g e n** har — utom vad som nämnts i det föregående — inte föranlett några erinringar.

Förslaget att de enheter inom sjöfartsverket som svarar för sjösäkerhetens övervakning sammanförs till en avdelning — **s j ö f a r t s i n s p e k t i o n e n** — tillstyrks av bl. a. *SACO* och *Svenska maskinförbundet*. *SACO* ifrågasätter dock lämpligheten av att inordna den nuvarande juridisk-administrativa sektionen på fartygsbyrån i fartygssektionen av sjöfartsinspektionen och anser att om det fordras juridisk sakkunskap på inspektionen bör denna vara organiserad på en särskild sektion under avdelningschefen. Maskinförbundet anser det tveksamt om det är ändamålsenligt att sjöfartsinspektionen fastställer säkerhetsnormer även för verkets egna farledsanordningar. Liknande synpunkter framför *SR* som i övrigt lämnar förslaget utan erinran. *Svenska stewardsföreningen* anser en resursförstärkning nödvändig för sjöfartsinspektionens såväl centrala som regionala verksamhet.

Sveriges fartygsbefälsförening framhåller den betydelse som praktisk nautisk och teknisk erfarenhet har för de här aktuella uppgifterna och anser att den nautiska erfarenheten hittills undervärderats vid utnämningar till chefsposterna inom sjöfartsverket. Även *SR* anser att sjöfartsverket skulle vinna på om fartygsinspektionens chef har erfarenhet av och anknytning till sjöfarten.

I sammanhanget tar *Sveriges varvsindustriförening* upp vissa förslag som rör varvsindustrins förhållande till sjöfartsinspektionen och framhåller industrins behov av fasta regler och snabb behandling av ärenden inom inspektionen.

Utredningens förslag till ekonomisk-administrativ avdelning har föranlett synpunkter från endast några få remissorgan. Sålunda anser *sjöfartsstyrelsen* att vissa skäl talar för att åtminstone tills vidare ha skilda enheter för ekonomiska resp. personal- och juridiska frågor, eftersom var och en av dessa funktioner under lång tid framåt kommer att kräva avsevärda arbetsinsatser. *Sveriges väg- och vattenbyggares riksförbund*, som också förordar en uppdelning på två avdelningar påpekar att erfarenheter från andra verk med en organisation liknande den utredningen föreslagit visar att chefen för en sammanslagen ekonomisk-administrativ avdelning mer kommer att företräda ekonomifunktionen, vilket medför vissa nackdelar.

Enligt *SACO:s* mening bör juristfunktionerna i verket i lämplig utsträckning sammanföras till ett stabsorgan, direkt underställt generaldirektören. *SACO* ser det också som väsentligt att någon jurist ingår i verkets direktion.

Statskontoret ifrågasätter om inte organisations- och rationaliseringsfrågorna bör hänföras till en särskild sektion med motsvarande ställning som den revisionssektionen föreslagits få. Sektionen skulle alltså sortera direkt under generaldirektören även om den i administrativt avseende skulle placeras i ekonomisk-administrativa avdelningen.

Riksrevisionsverket understryker i fråga om revision och kontroll inom verket att förekomsten av ett starkt och oberoende internt revisionsorgan med tyngdpunkt på förvaltningsrevision utgör ett väsentligt inslag i den organisation som bör kontrollera att sjöfartsverkets åtgärder är rationella och ekonomiskt ändamålsenliga.

Utredningen beräknar i fråga om de ekonomiska konsekvenserna av de framförda förslagen att förändringarna i verkets arbetsuppgifter bl. a. skall medföra att centralförvaltningens personal kan minskas med ett femtiotal personer. Flera remissinstanser, bl. a. *statskontoret* och *LO*, påpekar att detta emellertid inte utgör något mått på de slutliga besparingar som uppkommer till följd av omorganisationen, eftersom utredningen inte ger något underlag för bedömning av de kostnader som följer med de arbetsuppgifter som kan komma att överföras till andra myndig-

heter. LO anser att de stora vinsterna av omläggningen inte ligger i den eventuella nettobesparingen för staten utan i den förbättrade service man kan vänta sig för verkets kunder. LO beklagar att inte dessa aspekter närmare belysts av utredningen.

LO understryker i sammanhanget betydelsen av kontinuerlig information till personalen och dess organisationer om de fortsatta detaljutredningarnas inriktning och resultat. Svenska maskinbefälsförbundet förutsätter att en eventuell reducering av personal sker successivt och inte snabbare än den naturliga avgången medger. SACO förutsätter att den del av verkets personal som skulle beröras av en eventuell begränsning av byggnadsverksamheten förs över till de verk som därvid skulle vara i behov av hamnbyggnadsspecialister. I andra hand anser SACO att denna personal bör beredas sysselsättning vid andra statliga tekniska verk, t. ex. vägverket.

2. Sjömansregister m. m.

Sjömansregisterutredningens förslag har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser utom *sjömansnämnden i Kalmar* som avstyrker förslaget i sin helhet. Förslaget om ett centralt sjömansregister m. m. i Göteborg och en central sjömansnämnd anses av de flesta remissinstanser rationellt och väl genomtänkt. Vissa tekniska frågor i organisationen tas emellertid upp till diskussion.

I fråga om organisationen under den första etappen yrkar *sjöfartsstyrelsen* att sjömansregistret och adressregistret förläggs till sjöfartsstyrelsen i Stockholm. En förläggning till Göteborg skulle i hög grad försämra styrelsens möjlighet att leda verksamheten för registrering och mönstring. Även den föreslagna centrala sjömansnämnden bör i anledning härav om möjligt förläggas till samma lokaler som sjöfartsstyrelsen. Styrelsen förutsätter att utredningen avsett att styrelsen även fortsättningsvis skall förordna mönstringsförrättare och anser vidare att sjöfartsstyrelsen och inte arbetsmarknadsverket skall besluta om de orter där särskilda mönstringsförrättare skall finnas.

Sjöfartsutredningen finner det ligga helt i linje med dess allmänna syn på det nya sjöfartsverkets inriktning att sjöfartsstyrelsen med förslaget frigörs från det praktiska handhavandet av och ansvaret för registreringsverksamheten.

Förutom sjöfartsstyrelsen berör även ett flertal andra remissinstanser, bl. a. *Sveriges redareförening*, *Svenska stewardsföreningen* och *sjömansnämnderna i Malmö och Göteborg*, frågan om den centrala sjömansnämndens lokala förläggning. Samtliga förordar att nämnden blir förlagd i Göteborg.

Arbetsmarknadsstyrelsen finner de av utredningen beräknade kostnaderna för löner m. m. något lågt beräknade. En ökning med ett par befatt-

ningshavare utöver vad utredningen föreslagit torde vara nödvändig. Styrelsen förutsätter att en ny organisation för sjömansförmedlingen genomförs samtidigt som registren centraliseras och sjömanshusen upphör.

Handelsflottans pensionsanstalt framhåller att uppgifterna om sjömännens seglationstid måste bevaras under lång tid och finner det därför osäkert om det föreslagna systemet är tillräckligt betryggande från pensioneringens synpunkter. Anstalten avstyrker att avmönstringsbeskeden utan bearbetning används som register och förordar i stället att hittills tillämpad ordning fortsätter under övergångsperioden eller att de för pensioneringen hos pensionsanstalten nödvändiga uppgifterna bevaras på annat betryggande sätt. Även *arbetsmarknadsstyrelsen* erinrar om att erfarenheterna av de nuvarande mönstringsbeskeden inte är helt tillfredsställande. Styrelsen finner emellertid systemet att utnyttja mönstringsbeskeden som register vara både arbetsbesparande och rationellt och föreslår för den skull att sjömansrullan behålls i nuvarande bundna form för att utgöra komplement till mönstringsbeskeden intill dess formulärets utformning och rutiner vid utskrift m. m. förbättrats. *Rederiföreningen för mindre fartyg* anser att den föreslagna tiden innan en sjöman avförs ur registret är alltför kort. *SR* föreslår att de nya bestämmelserna skall träda i kraft först den 1 januari 1970 för att bereda berörda myndigheter tid att utfärda anvisningar m. m. *TCO* ifrågasätter huruvida det är rationellt att övergångsvis innan registreringen överförs till databehandling tekniskt ändra registerföringen.

Beträffande förslaget om en central sjömansnämnd råder bland de nuvarande lokala sjömansnämnderna delade meningar, medan samtliga övriga remissinstanser tillstyrker eller lämnar förslaget utan erinran. *Sjömanslagskommittén* ställer sig positiv till förslaget bl. a. med hänsyn till att olika fördelar kan vinnas med ett fast inrättat kansli och att större likformighet i avgörandet av ärenden kan nås. Kommittén erinrar emellertid, liksom *flertalet sjömansnämnder*, om den rättssäkerhet som ligger i att sjömännen har möjlighet att personligen inställa sig inför sjömansnämnderna. En central nämnd skulle försvåra dessa möjligheter. En sjöman som ej kan inställa sig bör enligt kommitténs mening kunna få hjälp att utveckla sina synpunkter av tjänsteman vid sjömansförmedling. *Sjömansnämnden i Gävle* erinrar om att i praktiken har även de nuvarande sjömanshusombudsmännen haft motsvarande uppgifter. Enligt nämnden torde förutsättningarna för att erhålla en från rättssäkerhetssynpunkt tillfredsställande utredning i varje enskilt ärende öka genom de personella resurser som den centrala nämnden avses få.

Principförslaget till slutlig organisation förutsätter bl. a. att databehandling införts vid sjömansskattekontoret. *1967 års sjömansskattekommitté* erinrar härom och påpekar att ett säkert ADB-system för sjömansregistret med anknytning till skattebandet förutsätter en visuell kon-

troll vid adressregistret innan avregistrering sker. Med hänsyn till att ADB för sjömansskatten kan få avgörande betydelse även för sjömansregistreringen och sjömanspensioneringen finner kommittén det önskvärt att en samordning kommer till stånd i fråga om datateknikens utnyttjande på de olika områdena. En särskild expertgrupp bör tillsättas för denna samordning.

Rederiföreningen för mindre fartyg understryker att även sjömän på fartyg under 100 tons bruttodräktighet och på fartyg i inre fart bör omfattas av registreringen när denna knyts an till sjömansskatten. Visserligen behövs inte registrering för att förenkla bosättningsbegreppet för deras del, men det är av stor betydelse på annat sätt att alla i yrket verksamma registreras.

Om i den slutliga organisationen gränserna för inskrivning i registret skall samordnas med gränserna för sjömansskatteplikt kan enligt *sjöfartsstyrelsens* mening månstringsplikten inte begränsas på motsvarande sätt utan olägenhet för den bemanningskontroll månstringsförrättare har att utöva.

Till kostnaderna för sjömansregistreringen i den slutliga organisationen har utredningen inte räknat eventuella kostnader för registrering av pensionsgrundande uppgifter utan utgått från att dessa skall falla på det organ som anförtros pensioneringen. *Handelsflottans pensionsanstalt* påpekar att dessa kostnader f. n. bestrids av staten och att det enligt anstaltens uppfattning finns starka skäl att så sker även i fortsättningen.

Även vissa frågor utanför utredningens uppdrag berörs. *TCO* och *Sveriges fartygsbefälsförening* anser att en kompletterande utredning bör ske i syfte att vinna en ökad kontroll över fartygens bemanning. Med föreliggande förslag underlättas troligen stickprovskontroller men det hävdas att en effektiv tillsyn endast kan nås om en fortlöpande kontroll införs vid sidan av de rutinemässiga kontroller som sker bl. a. vid på- och avmönstring. Enligt fartygsbefälsföreningen kan en kontinuerlig kontroll uppnås genom att det centrala sjömansregistret jämte adresskartoteket kompletteras med ett fartygskartotek som hålls aktuellt med extra exemplar av inkommande månstringsbesked.

3. Falsterbokanalen

De remissinstanser som uttalat sig om utredningens bedömning att en fortsatt drift av Falsterbokanalen inte torde kunna göras företagsekonomiskt lönsam har inget att invända häremot. *Föreningen för inre vattenvägar* anser dock att i ett vidare perspektiv fortsatt drift skulle bli i varje fall samhällsekonomiskt lönsam. *Statens vägverk* antyder härvidlag en motsatt uppfattning genom att erinra om att utredningen inte tagit någon som helst hänsyn till de betydande samhällsekonomiska kostnader som åsamkas bl. a. vägtrafiken genom väntetider i samband med broöppningar för fartygspassager. När det gäller utredningens företags-

ekonomiska kalkyler påpekar *Föreningen för inre vattenvägar* att resultaten vid fortsatt drift bör kunna förbättras genom att vissa nu avgiftsfria fartyg avgiftsbeläggs. Även *sjöfartsstyrelsen* anser att utredningens driftkalkyler bör justeras i gynnsam riktning, främst dock därför att inte alla kostnads-sänkande faktorer anses ha beaktats. *Riksrevisionsverket* framhåller där- emot att en uppjustering av vissa kostnadsposter torde vara motiverad vil- ket påverkar driftsresultaten i motsatt riktning.

Remissinstanserna har i allmänhet inte heller riktat några invändningar mot utredningens slutsatser att kanalen i dag har ringa betydelse för handelssjöfarten under normala förhållanden. *Sjöfartsstyrelsen* vitsordar uttryckligen detta vad gäller den kommersiella sjöfarten. Även *Sveriges redareförening* ger uttryck för denna ståndpunkt men poängterar liksom *Rederiföreningen för mindre fartyg* att kanalen alltså har betydelse för det kommersiella mindre tonnage som använder den i samma utsträckning nu som tidigare. *Naturvårdsverket* och *Sjöspor- tens samarbetsdelegation* understryker i sammanhanget kanalens betydelse för båtportens utövare inte minst från säkerhetssynpunkt eftersom far- vattnen utanför Falsterborev är svårnavigabla på grund av strömmar, våg- bildning och ofta förekommande dåliga siktförhållanden.

De flesta remissinstanserna, nämligen *överbefälhavaren, statens järnvä- gar, sjöfartsstyrelsen, statens naturvårdsverk, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, länsstyrelsen i Malmöhus län, civilbefälhavaren i södra civilområdet, lotsorganisationsutredningen, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges redareförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen för inre vattenvägar* och *Sjösportens samarbetsdelegation* tillstyrker likväl eller lämnar utan erinran det alternativ som utredningen stannat för dvs. att åtminstone till dess järnvägstrafiken nedlagts fortsätta driften av kanalen med reducerad personal. *Naturvårdsverket* och *Sjösportens samarbetsdelegation* gör detta närmast med hänsyn till båt- sportens intressen. Övriga remissinstanser som motiverat sitt ställningsta- gande har antingen åberopat handelssjöfartens intresse av att vid besvärliga väderleksförhållanden — särskilt vid stränga isvintrar — ha tillgång till kanalen eller pekat på dess betydelse från totalför- svars synpunkt. *Sjöfartsstyrelsen, länsstyrelsen i Malmöhus län* och *Näringslivets trafikdelegation* framhåller båda skälen som väsentliga. Han- delssjöfartens speciella intresse understryks i övrigt av *lotsorganisations- utredningen, Sveriges redareförening* och *Rederiföreningen för mindre far- tyg* medan totalförvarsaspekterna framhålls av *överbefälhavaren, översty- relsen för ekonomisk försvarsberedskap* och *civilbefälhavaren i södra civil- området*. *Sjöfartsstyrelsen* påpekar bl. a. att vid Falsterborev kan med hän- syn till förekommande växlingar i vind och strömförhållanden aktuell issituation snabbt förändras, vilket gör passagen mycket riskabel för handelsfartygen om inte statsisbrytare ständigt kan avdelas för att över-

vaka trafiken. Maskinsvaga fartyg kan även i lättare is snabbt föras mot grund eller ut i fortfarande som minfarliga angivna områden. Styrelsen framhåller dock i sammanhanget som en alternativ möjlighet att kanalen hålls öppen endast sommartid för fritidsbåttrafiken varigenom kostnaderna skulle kunna begränsas. När ett sådant alternativ skulle kunna genomföras bör emellertid bedömas med hänsyn till bl. a. utvecklingen av kanalinkomsterna och tidpunkten för järnvägsnedläggningen. *Överbefälhavaren* framhåller att en nedläggning av kanalen skulle allvarligt försämra landets situation i ett läge liknande det under andra världskriget och vara direkt olämplig från totalförsvars synpunkt. *Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* och *civilbefälhavaren i södra civilområdet* framhåller liknande synpunkter men ställer sig inte helt avvisande till att kanalen utnyttjas som småbåtshamn om den snabbt kan återställas i driftsdugligt skick.

Ett par remissinstanser nämligen *Näringslivets trafikdelegation* och *lotsorganisationsutredningen* förutsätter i sammanhanget uttryckligen att en omprövning av frågan om kanalens framtid under alla omständigheter sker när järnvägstrafiken lagts ned.

Utredningens förslag att det i kanalen investerade kapitalet omedelbart avskrivs samt att underskottet vid fortsatt drift finansieras av bidragsmedel till fiske- och småbåtshamnar lämnas utan erinran av *sjöfartsstyrelsen*, *naturvårdsverket*, *lotsorganisationsutredningen*, *Sveriges redareförening*, *Föreningen för inre vattenvägar* och *Sjösportens samarbetsdelegation*. *Sjöfartsstyrelsen* hävdar dock att underskottet vid en fortsatt drift av kanalen bör täckas till hälften av fyr- och båkmedel med hänsyn till beredskap för handelssjöfarten.

Sjöfartsutredningen anser att om kanalen besitter det speciella värde för handelssjöfarten som utredningen kommit till, bör handelssjöfarten också täcka hela kostnaden för driften. *Riksrevisionsverket* påpekar att om en fortsatt drift av kanalen anses motiverad av beredskapsskäl bör underskottet täckas av försvarsmedel.

Några remissinstanser förordar att andra av utredningens alternativ läggs till grund för ett beslut om kanalens framtid. Sälunda framhåller *Sveriges fartygsbefälsförening* i likhet med flera förenämnda instanser kanalens betydelse vid en eventuell avspärrning av farleden runt Falsterbo eller vid en försvårad issituation men framhåller samtidigt att den trafik som f. n. utnyttjar kanalen kan under normala förhållanden utan större olägenheter gå runt Falsterbo och tillstyrker med hänsyn härtill alternativet att lägga ned driften och utnyttja kanalen som småbåtshamn men bibehålla möjligheten att med kort varsel kunna uppta driften om så erfordras. *Riksrevisionsverket* och *statens vägverk* förordar definitiv nedläggning av driften och ett utnyttjande av kanalen som småbåtshamn med motivering att detta är den ekonomiskt mest gynnsamma lösningen — enligt riksrevi-
5 — *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 1 saml. Nr 58*

sionsverket t.o.m. gynnsammare än utredningen beräknat. Riksrevisionsverket påpekar också att det föreligger en stor efterfrågan på båtplatser i regionen samt att det föreslagna utnyttjandet av kanalen är det lämpligaste sättet att tillgodose denna efterfrågan.

I anslutning till sina uttalanden har slutligen några remissinstanser funnit det motiverat att allmänt beröra förhållandena för vägtrafiken över kanalen. *Statens vägverk*, *riksrevisionsverket* och *länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller sålunda att de ofta förekommande broöppningarna utgör ett avsevärt hinder och orsakar betydande samhällsekonomiska kostnader. Broöppningar bör inte tillåtas under högtrafiktid, särskilt inte under sommaren. *Sjösportens samarbetsdelegation* hävdar däremot att broöppningarna inte i större utsträckning påverkar landsvägstrafiken och att trafikstockningarna uppstår av andra orsaker.

VII. Departementschefen

Sjöfartsverket

Den snabba utvecklingen inom transportväsendet har medfört strukturella förändringar av transportapparaten och nya tekniska och ekonomiska förutsättningar att tillgodose transportbehoven. Transporterna omfördelas såväl mellan de olika transportgrenarna som mellan transportmedlen inom samma transportgren. Sjöfarten har mött ökad konkurrens såväl nationellt som internationellt. Detta har medverkat till de betydande strukturförändringarna inom sjöfartsnäringen. Anpassningen till kraven på effektiva, billiga och konkurrenskraftiga transporter har skett genom anskaffning av större, snabbare, mer specialiserade och i allt högre grad mekaniserade fartyg. Rationellare godshantering har minskat fartygens liggetider i hamn och därmed ökat deras effektiva utnyttjande. Den ökade användningen av s. k. enhetslaster skapar förutsättningar för en vidgad samordning med andra transportmedel. Ett led i strävandena att förbilliga och effektivisera fartygens drift är vidare den tekniska rationaliseringen av arbetet ombord i fartygen, som medfört en långtgående automation och ökad säkerhet i fråga om fartygens manövrering och skötsel.

De strukturella förändringarna har också påverkat den geografiska inriktningen av sjöfarten på Sverige. Trafiken omfördelas mellan hamnar och kustavsnitt. Förändringarna i fartygens utformning och prestanda medför nya krav på såväl hamnarnas lokalisering som deras utformning och utrustning. Det finns skäl att vänta sig en fortsatt utveckling i denna riktning med

ytterligare koncentration till ett begränsat antal modernt utformade och tekniskt välutrustade hamnar.

En väsentlig förutsättning för transportväsendets utveckling är de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Varje trafikgren skall bära de kostnader den förorsakar det allmänna så att den samlade transportapparaten får den från samhällsekonomisk synpunkt mest ändamålsenliga inriktningen och dimensioneringen.

Sjöfartsverket bildades år 1956 genom att handläggningen av en stor del av de ärenden rörande sjöfarten som tidigare varit fördelade på flera olika myndigheter fördes samman till ett verk. Den integration av arbetet, som eftersträvades, har emellertid inte blivit tillfredsställande genomförd. Detta beror bl. a. på att en samlad klart uttalad målsättning för de skilda enheterna och funktionerna inom verket saknats. Vidare har oklarheter i organisationen förelegat i fråga om bl. a. ansvarsfördelningen inom verket vilket har lett till brister i samarbetet och svårigheter i beslutsprocessen.

Sjöfartsutredningen har i enlighet med direktiven utgått från att sjöfartsverket även i fortsättningen skall vara central myndighet i ärenden som rör sjöfarten och att verket skall ha hand om huvuddelen av de statliga förvaltningsuppgifterna på detta område. Den övervägande delen av verkets kostnader avser handelssjöfarten. Med hänsyn bl. a. härtill har utredningen ansett det naturligt att verkets uppgifter koncentreras till att gälla i första hand handelssjöfartens farleder och fartyg. Detta för med sig att vissa uppgifter bör avskiljas från verket och antingen upphöra eller föras över till andra för ifrågavarande uppgifter bättre lämpade myndigheter.

Jag ansluter mig till utredningens principiella syn i fråga om sjöfartsverkets huvudsakliga uppgifter. Riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken bör vara avgörande för inriktningen och utformningen av sjöfartsverkets arbete. Under beaktande av sjösäkerhetens krav bör verksamheten drivas med ökad ekonomisk inriktning med i princip full kostnadstäckning som mål. Beträffande den närmare avgränsningen av verkets uppgifter finner jag främst praktiska överväganden böra leda till vissa avvikelser från utredningsförslaget.

Jag anser i likhet med utredningen att ledningen av *isbrytarverksamheten* även i fortsättningen bör åligga sjöfartsverket. Enligt utredningen bör isbrytarfartygen fortfarande bemannas med militär personal och beträffande underhåll och drift av fartygen som f. n. handhas av marinen föreslås ingen annan ändring än att sjöfartsverket ges ökat inflytande över kostnaderna för verksamheten genom att marinen får ställning som entreprenör. Utredningen anser emellertid att verket på sikt bör från företagsekonomiska synpunkter få avgöra om det är motiverat med en annan ordning. I fråga om bemanningen av isbrytarna har vissa remissinstanser efterlyst ett bättre underlag för en kostnadsjämförelse mellan civil och militär bemanning.

Bemanningsformen för isbrytarna ingår bland de frågor som f. n. övervägs av utredningen om handräckningsvärnpliktiga. Innan ställning tas till frågan anser jag att denna utrednings förslag bör avvaktas. När det gäller underhåll och drift av isbrytarna har överbefälhavaren påpekat att överförandet av de marina verkstäderna till Muskö medför att de årliga översynerna av isbrytarna bör ske vid annat varv. Härför kan Karlskronavarvet komma i fråga. Det bör ankomma på sjöfartsverket att under hänsynstagande till bl. a. företagsekonomiska förhållanden besluta om vid vilket eller vilka varv översynerna skall äga rum.

Vad jag här sagt i fråga om isbrytarfartygen bör i tillämpliga delar gälla även för drift, underhåll och bemanning av sjömättningsfartygen.

Statens isbrytarnämnd skapades för att tillgodose sjöfartsverkets behov av samråd med olika intressenter i fråga om inriktningen av isbrytarverksamheten. Utredningen har föreslagit att nämnden avvecklas om verket ställs under ledning av en lekmanastyrelse med lämplig sammansättning. Flertalet remissinstanser som berört denna fråga förordar dock att detta rådgivande organ bibehålls jämsides med lekmanastyrelsen. I det följande kommer jag att tillstyrka förslaget att inrätta en lekmanastyrelse vid sjöfartsverket i enlighet med utredningens förslag. Jag delar uppfattningen att tillkomsten av en sådan styrelse kan komma att förändra behovet av att ha isbrytarnämnden kvar. Jag anser emellertid i likhet med Sveriges redareförening att det bör överlåtas på lekmanastyrelsen att avgöra hur verkets behov av information och synpunkter rörande isbrytarverksamheten i fortsättningen skall tillgodoses. Detta innebär att den nuvarande isbrytarnämnden, som är tillsatt av Kungl. Maj:t, bör upphöra.

Driften och förvaltningen av *de statliga fiskehamnarna* och ärendena om *statsbidrag till fiskehamnar* är uppgifter som inte hör till sjöfartsverkets naturliga verksamhetsområde. De bör därför i enlighet med utredningens förslag föras över till en myndighet som har överblick över fiskerinäringens struktur och utveckling. Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet förordar jag fiskeristyrelsen varvid dock redan upptagna överläggningar om överlåtelse av statliga fiskehamnar bör slutföras av sjöfartsverket. För de nya arbetsuppgifterna behöver fiskeristyrelsen förstärkas med en handläggande tjänsteman. Härvid förutsätts att någon detaljerad byggnadsteknisk granskning i samband med bidragsgivningen normalt inte behövs.

Utredningen har vidare föreslagit att *den statliga bidragsgivningen till småbåtshamnar* skall föras över till statens naturvårdsverk med motiveeringen att denna myndighet handlägger frågor rörande fördelningen av det statliga stödet till det rörliga friluftslivet i övrigt. Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet biträder jag detta förslag.

Naturvårdsverkets uppgifter i samband med bidragsgivningen bör avse en angelägenhetsprövning av de olika projekten under jämförelse med andra statliga insatser för att slödja friluftslivet samt därutöver själva bidrags-

givningen. Liksom i fråga om fiskehamnsärendena förutsätter jag att det normalt inte behövs byggnadsteknisk granskning i samband med bidragsgivningen. För de nytillkommande arbetsuppgifterna bör naturvårdsverket förstärkas med en handläggande tjänsteman.

Sjöfartsverket har en relativt omfattande *projekterande och byggande verksamhet* som avser externa objekt, främst småbåtshamnar. Denna sysselsätter f. n. ca 15 tjänstemän, ca 15 arbetsledare och muddermästare och ca 50 arbetare. Utredningen har ifrågasatt behovet av denna verksamhet och föreslår att den skall upphöra i varje fall i vad gäller småbåtshamnar. Jag är ense med utredningen om att ett bibehållande av denna verksamhet inom sjöfartsverket inte stämmer med den framtida målsättningen för verket. För många bidragssökande som saknar möjligheter att i egen regi svara för genomförandet av aktuella projekt kan det dock vara värdefullt att staten mot ersättning ställer resurser till förfogande.

Jag föreslår därför att den projekterande och byggande verksamheten i fråga om hamnar i fortsättningen handhas av statens vägverk. Vägverket bör således mot ersättning kunna åta sig att projektera och bygga denna typ av anläggningar. Den samordning som härigenom kan ske med den väg- och brobyggnadsverksamhet som bedrivs i vägverkets regi bör möjliggöra en allmän effektivisering av statens insatser i fråga om projekterings- och anläggningsverksamhet. Sjöfartsverket bör däremot på kort sikt avveckla sin befattning med dessa frågor och söka bereda personalen annan sysselsättning inom eller utom verket. Ett mindre antal torde kunna ges arbetsuppgifter inom vägverket.

Vad gäller projektering och byggande av verkets egna anläggningar bör som utredningen förutsatt dimensioneringen av sjöfartsverkets egna resurser bestämmas av kravet att arbetena skall utföras till lägsta möjliga kostnad.

Utredningen har också tagit upp frågan om den organisatoriska och förvaltningsmässiga tillhörigheten av *Trollhätte kanalverk*. Jag delar statens vattenfallsverks synpunkt att denna fråga bör avgöras först sedan de praktiska och ekonomiska konsekvenserna av olika alternativ klargjorts i en utredning som bör utföras gemensamt av vattenfallsverket och sjöfartsverket.

Några remissinstanser har tagit upp frågan om den framtida målsättningen för *sjömättningsverksamheten* och framhåller att en modern sjökartläggning är en del av ett lands infrastruktur och tjänar flera syften. Med den inriktning av de statliga insatserna på sjöfartens område som nu förordas är det utan tvivel av väsentligt intresse att olika aktiviteter klart avgränsas till syfte och omfattning. På flera områden måste detta ske under beaktande av bl. a. närings- och lokaliseringpolitiska överväganden som görs i annat sammanhang. Sjömätningens omfattning och inriktning är beroende av många faktorer. Den närmare målsättningen för verksamheten torde därför inte kunna fastläggas utan att en översyn sker av de olika frå-

gorna i sammanhanget. Jag avser att senare föreslå Kungl. Maj:t att en sådan översyn kommer till stånd.

Vad gäller frågorna om i vilken omfattning sjöfartsverket bör *trycka, distribuera* och *sälja* allmänna sjökort, båtsportkort och övriga publikationer anser jag att detta liksom frågan om tryckning av militära sjökort bör avgöras av sjöfartsverket efter företagsekonomiska överväganden. Verket bör härvid samråda med allmänna förlaget. Distribution av militära sjökort bör dock i fortsättningen handhas av marinen. Även handläggningen av driften och underhållet av verkets *radionavigeringsanläggningar* bör bestämmas av målsättningen om en minimering av kostnaderna.

Den *geomagnetiska verksamhet* som bedrivs vid sjöfartsverkets geomagnetiska sektion omfattar dels forskning rörande det jordmagnetiska fältet, dels den kontinuerliga registreringen av detta fält i Lovö observatorium. Båda dessa uppgifter har en naturlig anknytning till institutioner inriktade på allmän geofysik. De remissinstanser som yttrat sig i frågan delar utredningens uppfattning att verksamheten bör skiljas från sjöfartsverket. Olika förslag har framförts om den framtida placeringen. Efter samråd med cheferna för utbildnings- och industridepartementen förordar jag att sjöfartsverkets geomagnetiska verksamhet förs över till Sveriges geologiska undersökning (SGU). Härvid förutsätts att sjöfartsverkets och övriga berörda myndigheters behov av data för t. ex. magnetisk missvisning tillgodoses genom SGU:s försorg i samma omfattning som sådant material f. n. är tillgängligt.

Sjöfartsutredningen har föreslagit att det principiella ansvaret för *arbetarskyddet ombord i fartygen* skall föras över till arbetarskyddsverket. Arbete som är att hänföra till skeppstjänst är undantaget från arbetarskyddslagets tillämpning och bestämmelser härom återfinns i lagstiftningen om säkerheten på fartyg. Utredningen har vid remissbehandlingen fått stöd för sitt förslag. Flera av de remissinstanser — främst de ombordanställdas organisationer — som har yttrat sig i denna del har framfört kritik mot den nuvarande handläggningen av arbetarskyddsfrågorna för de ombordanställda och framhållit nödvändigheten av att denna blir effektivare.

Arbetsförhållandena till sjöss har under senare år alltmer kommit att närmas förhållandena i land. Den fartygstekniska utvecklingen har gått mot specialfartyg och allt större enheter med automatiserad drift av industriell typ. Denna utveckling beräknas fortsätta. Vissa skillnader står dock kvar, vilket ger arbetarskyddet ombord i fartyg en särskild betydelse. Det har också framhållits att olycksfallsfrekvensen bland de ombordanställda är hög.

Jag delar uppfattningen att åtgärder måste vidtas för att förbättra tillsynen över arbetarskyddet. I stor utsträckning är de förhållanden som rör de anställdas skydd mot ohälsa och olycksfall likartade inom sjöfarten

och andra delar av arbetslivet. Det är därför önskvärt att den erfarenhet som finns av arbetarskydd från arbetslivet i land i tillämpliga delar tas till vara på ett effektivt sätt. Detta var också syftet när i den nya lagen om säkerheten på fartyg i fråga om skyddet mot ohälsa och olycksfall togs in föreskriften att sjöfartsstyrelsen skall utöva tillsynen under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen och när i tillämpningskungörelsen föreskrevs att tillsyn utövas även av tjänsteman vid yrkesinspektionen. Dessa föreskrifter om samarbete mellan sjöfartsstyrelsen och arbetarskyddsstyrelsen synes inte hittills ha haft avsedd verkan.

Efter samråd med chefen för socialdepartementet har jag dock inte funnit skäl att f. n. förorda någon ändring i fråga om huvudansvaret för arbetarskyddet ombord i fartyg. Detta bör således alltjämt åvila sjöfartsverket, men yrkesinspektionen bör i ökad omfattning kunna utnyttjas i tillsynsverksamheten. Yrkesinspektionens möjligheter att självständigt utföra inspektioner ombord i fartygen, t. ex. i samband med tillsyn av stuveriarbete, bör alltså förbättras. För att åstadkomma detta och ge sjöfartsverket och arbetarskyddsverket större möjligheter att inom ramen för nuvarande lagstiftning effektivisera arbetarskyddet ombord i fartyg och i samband med lossning och lastning bör arbetarskyddsverkets personal förstärkas med fem tjänster på regional nivå inom yrkesinspektionen samt med en handläggande tjänsteman för att centralt arbeta för bl. a. samordning av de båda verkens uppgifter på området. Vidare anser jag att särskilda medel bör beräknas för utbildning av sjöfartsverkets fartygsinspektörer i arbetarskyddsfrågor.

I visst samband med arbetarskyddet står *sjöarbetstidsfrågorna*. Ansvar för att gällande arbetstidsbestämmelser efterlevs åvilar sjöfartsverket. 1964 års sjöarbetstidsutredning har nyligen lagt fram sitt betänkande vilket f. n. remissbehandlas. I avvaktan härpå bör med behandlingen av frågan om tillsynen över sjöarbetstidsbestämmelsernas efterlevnad m. m. anstå t. v.

Sjöfartsverket bör undersöka förutsättningarna för en överföring till statskontorets fondbyrå av förvaltningen av *sjömanshusstiftelsernas fondmedel*. De *övriga fondmedel* som f. n. förvaltas av sjöfartsstyrelsen bör också snarast möjligt föras över till statskontorets fondbyrå. I enlighet med sjöfartsutredningens förslag bör dock sjöfartsverket även i fortsättningen utse styrelseledamöter i sjömanshusstiftelserna och ha kvar tillsynen i övrigt över stiftelserna.

Förslaget att *fartygsregistret* bör föras över till Stockholms rådhusrätt har mött kritik vid remissbehandlingen. Denna kritik får anses befogad med hänsyn till att fartygsregistret i sin nuvarande offentlighetsrättsliga form har större samband med andra frågor, t. ex. skeppsmätning, än med de civilrättsliga inteckningsfrågorna. Sjöfartsverket bör därför ha kvar dessa registreringsuppgifter.

Sjöfartsstyrelsens åklagarfunktioner som innefattar vissa åtalsuppgifter

enligt bl. a. sjölagen, sjömanslagen och lagen om säkerheten på fartyg har föreslagits upphöra. Den vid sjöfartsverket placerade förste sjöfiskalen skall därvid administrativt inordnas i det allmänna åklagarväsendet. Remissinstanserna har ingen erinran mot förslaget. Det har under senare tid varit en allmän strävan att avskaffa specialåklagare och inordna dem i det allmänna åklagarväsendet. Jag tillstyrker förslaget och förordar att dessa uppgifter i fortsättningen handläggs i enlighet med riksåklagarens förslag. Detta innebär att förste sjöfiskalen förs över till Stockholms åklagardistrikt för att där handlägga stockholmsmyndighetens sjörättsmål, att åklagarverksamheten i sjörättsmål i övrigt handläggs av resp. lokala åklagarmyndigheter samt att i särskilda fall specialkompetent åklagare kan förordnas. Sjöfartsverket bör tillhandahålla behövt sjötekniskt underlag för åklagarmyndigheternas åtalsprövning.

Huvudansvaret för *åtgärder mot vattenförorening från fartyg* åvilar f. n. sjöfartsverket. Som rådgivande organ vid handläggningen av dessa frågor fungerar bl. a. oljeskyddsrådet. Sjöfartsutredningen har föreslagit att naturvårdsverket skall överta ansvaret för föroreningsfrågorna samt att oljeskyddsrådet upplöses och dess uppgifter övertas av naturvårdsverkets vattenvårdsråd. Flertalet av de remissinstanser som uttalat sig i denna fråga anser det riktigt att dessa arbetsuppgifter handläggs inom en vidare ram än som nu är fallet. Vissa remissinstanser framhåller emellertid att praktiska svårigheter avseende tillsyn m. m. torde uppstå om huvudansvaret förs över till naturvårdsverket.

För den tillsyn som är nödvändig i fråga om såväl oljeskyddsanordningar ombord i fartyg som oljedagböckerna har naturvårdsverket ingen lämplig regional organisation.

Med hänsyn bl. a. härtill finner jag att frågor rörande åtgärder mot vattenförorening från fartyg som hittills bör handläggas av sjöfartsverket. Oljeskyddsrådet bör dock som utredningen föreslagit upphöra. Dess uppgift att som rådgivande organ biträda sjöfartsverket vid handläggning av oljeskyddsfrågor bör övertas av naturvårdsverkets vattenvårdsråd, vari bör ingå en representant från sjöfartsverket. Härigenom skapas en naturlig kanal för samråd i dessa frågor mellan sjöfartsverket och naturvårdsverket.

Utredningen har påpekat behovet av en aktiv *sjösäkerhetspropaganda*. Jag förordar att ett sjösäkerhetsråd inrättas för detta ändamål. Rådet bör ha till uppgift att med inriktning på fritidsbåttrafiken bland allmänheten upplysa om och propagera för ett riktigt och säkert uppträdande till sjöss. Det ankommer på Kungl. Maj:t att besluta om instruktion för rådet och utse ledamöter i det. Antalet ledamöter bör begränsas till tio bland vilka skall ingå erfaret och kunnigt sjöfolk. Representanter för bl. a. sjöfartsverket, generaltullstyrelsen, statens naturvårdsverk, försäkringsbolagen, redarna, Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne och båtorganisationerna bör ingå i rådet. För det löpande arbetet bör finnas en hel-

tidsanställd sekreterare, som lokalt bör vara knuten till sjöfartsverket. Kostnaderna bör belasta bidragsanslaget till fritidsbåttrafiken med undantag av lokal- och kamerala kostnader.

Jag övergår nu till att närmare behandla utredningens förslag till *ny organisation av sjöfartsverket*.

Några remissinstanser — Näringslivets trafikdelegation och Sveriges redareförening m. fl. — tillstyrker förslaget att ombilda sjöfartsverket till affärsdrivande verk. Affärsverksutredningen, riksrevisionsverket och sjöfartsstyrelsen delar utredningens uppfattning att sjöfartsverkets arbete bör drivas under verksamhetsformer som främjar effektivitet och affärsrämsighet men framhåller att affärsverksformen inte är någon förutsättning härför.

Vid sjöfartsverket bedrivs f. n. försöksverksamhet med programbudgetering. Genom de nya former för budget- och redovisningsförfarande, uppföljning och planering som härvid införs får man på sikt nya styrinstrument som inom nuvarande företagsform avsevärt ökar förutsättningarna för effektiv och affärsrämsig drift. Bl. a. mot denna bakgrund har jag funnit övervägande skäl tala för att bibehålla nuvarande verksform.

I likhet med utredningen och remissinstanserna anser jag att sjöfartsverket i fortsättningen bör stå under ledning av en kollegialt beslutande lekmannastyrelse. Styrelsen bör i enlighet med förslaget bestå av personer med bred erfarenhet av näringsliv och förvaltning utan särskild anknytning till vissa intressen eller organisationer. Kungl. Maj:t bör få besluta om antalet ledamöter. Jag har för avsikt att förordna att antalet bestäms till fem med generaldirektören som ordförande.

Jag anser att utredningens organisationsförslag i stort svarar väl mot de uppgifter verket avses få. Jag förordar dock en ändring av antalet huvudenheter. Med hänsyn till den stora betydelse som var och en av de ekonomiska resp. personal- och juridiska frågorna under lång tid framöver kommer att ha inte minst på grund av förändringarna i verkets lokala organisation bör enligt min mening dessa uppgifter delas på en ekonomisk och en administrativ avdelning. Den av utredningen föreslagna farledsavdelningen benämns i det följande driftavdelningen. Slutligen anser jag att sjöfartsinspektionen bör ges en självständig ställning inom verksorganisationen vid handläggning av ärenden som rör tillsyn från sjösäkerhetssynpunkt över såväl sjöfartsverkets som andras farledsanordningar. Det ankommer på Kungl. Maj:t att i det avseendet meddela bestämmelser i instruktionen för sjöfartsverket.

För att ge riksdagen underlag för bedömningen av anslagsbehovet vill jag lämna en närmare redogörelse för mina ställningstaganden till avdelningarnas indelning i sektioner. I huvudsak finner jag utredningens förslag till sektionsindelning ändamålsenligt. På ett par punkter föreslår jag

6 — *Bihang till riksdagens protokoll 1969. 1 saml. Nr 58*

emellertid avvikelser. Den av utredningen föreslagna tekniska sektionen bör sålunda delas i en fyr- och elektrosektion och en byggnadssektion. Dessa båda områden är så artskilda och var för sig så omfattande att de tillgängliga resurserna bäst torde tas till vara med två självständiga sektioner. Byggnadssektionens verksamhet bör dimensioneras efter verkets planer att under budgetåret 1972/73 slutföra byggnadsprogrammet beträffande bottenfasta fyror och automatisering av fyror. När detta arbete avslutats bör frågan om sektionens uppgående i annan sektion tas upp till förnyad prövning. Jag anser vidare att en särskild sektion för underhålls-, inköps- och förrådsfrågor inom driftavdelningen bör ansvara för underhåll av all verkets flytande materiel samt för inköpsverksamhet och förrådshållning. Det bör från ekonomiska synpunkter vara värdefullt att ha upphandlingen av underhållstjänster för verkets samlliga fartyg samlad inom en sektion. Med hänsyn till angelägenheten av att inköps- och förrådsfrågorna handläggs i former som garanterar att de ekonomiska synpunkterna kan hävdas mot de krav som från driftsidan och den tekniska sidan ställs på materielförsörjningen kunde det i och för sig vara motiverat att lägga ansvaret för dessa uppgifter på den ekonomiska huvudenheten. Inköps- och förrådsverksamhetens nära anknytning till driftavdelningens uppgifter i fråga om drift och underhåll av verkets anläggningar och övriga tillgångar talar i detta fall för att ansvaret för dessa funktioner placeras under driftavdelningen. Detta minskar dock inte kravet på att de ekonomiska aspekterna beaktas i verksamheten.

Slutligen förordar jag att försvarskontoret anknys till administrativa avdelningen.

Sjöfartsverket bör således indelas i följande avdelningar och sektioner.

Driftavdelningen indelas i planeringssektionen, trafiksektionen, isbrytningssektionen, fyr- och elektrosektionen, byggnadssektionen och underhållssektionen. Under avdelningen sorterar också lotsdistrikten och Södertälje kanalverk.

Planeringssektionen svarar för planering av verksamheten inom avdelningen, utarbetande av budgetplaner för drift och investeringar inom avdelningens verksamhetsområde, ledning av det tekniska utvecklingsarbetet inom avdelningen samt sådana administrativa frågor som är gemensamma för hela avdelningen.

Trafiksektionen handlägger ärenden rörande lotsningsverksamheten, farleders förseende med säkerhetsanordningar från nautiska synpunkter, bestämmelser för trafiken i farleder, frågor i allmänhet av nautisk beskaffenhet och samordningsfrågor rörande sjöräddningsväsendet.

Isbrytningssektionen svarar för ledning av statens isbrytarverksamhet och därmed sammanhängande frågor samt kontakt med marinen rörande statsisbrytarnas bemanning och drift.

Fyr- och elektrosektionen handlägger frågor rörande drift och underhåll

av fyr-, elektro- och teletekniska utrustningar avseende verkets såväl fasta som flytande säkerhetsanordningar liksom drift av verkets elverkstäder.

Byggnadssektionen handlägger frågor rörande byggande, drift och underhåll av verkets fasta anläggningar, dvs. farleder, kanaler, byggnader för fyror och lotsplatser samt andra fastigheter för verkets behov, liksom hamn- och farledstekniska bedömningar i den mån sådana frågor ankommer på verket.

Underhållssektionen svarar för anskaffning, reparation, underhåll och utrustning av verkets flytande materiel med därtill hörande egen verkstadsrörelse samt för inköp av materiel och drift av förråd.

I mer komplicerade fartygstekniska frågor bör sjöfartsinspektionen konsulteras samt i frågor rörande inköp och upphandling ekonomiavdelningen.

Lotsdistrikten svarar för den regionala farledsverksamheten direkt under chefen för driftavdelningen.

Sjökarteaavdelningen får en sjömättningssektion, en kartografisk sektion och en militärkartografisk sektion.

Sjömättningssektionen svarar för planering av avdelningens verksamhet inom ramen för verkets totala planering, utarbetande av budgetplaner för drift och investeringar inom avdelningens verksamhetsområde, mätningsteknisk, operativ och administrativ ledning av civil och militär sjömätning samt handläggning av ärenden som rör den militära personalen och kontakter med marinen i frågor som rör personal och drift av den flytande sjömätningmaterielen.

Kartografiska sektionen svarar för framställning och å-jourhållning av allmänna sjökort, tryckeriverksamheten, redigering och utgivning av publikationerna Underrättelser för sjöfarande, Svensk lots och Svensk fyrlista samt sådana administrativa frågor som är gemensamma för hela avdelningen.

Militärkartografiska sektionen svarar för framställning och å-jourhållning av försvarssjökort och militära ledbeskrivningar.

Sjöfartsinspektionen indelas i en fartygssektion, en bemanningssektion, en säkerhetssektion och en skeppsmättningssektion. Under inspektionen hör sjöfartsinspektionsdistrikten.

Fartygssektionen handhar planering av sjöfartsinspektionens verksamhet, tillsyn av att fartyg byggs, vidmakthålls och utrustas enligt krav i säkerhetslagstiftningen samt för avdelningen gemensamma administrativa frågor. Sektionen samråder med arbetarskyddsstyrelsen i frågor som rör säkerheten på fartyg och med naturvårdsverket i frågor som rör vattenförorening från fartyg. Sektionen är konsult i tekniska frågor som rör verkets flytande materiel.

Bemanningssektionen handlägger ärenden rörande fartygs bemanning, sjöarbetstidsfrågor, behörighetsbevis för befäl på svenskt handelsfartyg och andra frågor som gäller rätt att utöva befäl, dispenser från socialstyrelsens

krav på sjöfolks syn- och hörselsinne samt frågor om mönstring av sjömän i den mån dessa frågor inte ankommer på arbetsmarknadsstyrelsen.

Säkerhetssektionen svarar för fastställande av säkerhetsnormer för verkets egna och övrigas farledsanordningar samt övervakning av anordningars tillförlitlighet från sjösäkerhetssynpunkt samt för sådan sjöteknisk utredningsverksamhet som f. n. handläggs av sjötekniske konsulenten.

Skeppsmätningssktionen handlägger ärenden rörande skeppsmätning.

Sjöfartsinspektionsdistrikten svarar för den regionala verksamheten direkt under chefen för sjöfartsinspektionen.

Ekonomiska avdelningen indelas i en budgetsektion och en redovisningssektion.

Budgetsektionen svarar för prognoser och analyser avseende sjöfartens struktur och utveckling till grund för planeringen inom verket, finansiella och ekonomiska planer på kort och lång sikt för hela verket, budgeteringsmetoder och budgetkontroll, ärenden angående hamntaxor och skeppsklaringer samt samordning av verkets programbudgetering, anslagsframställningar och förslag till priser och taxor. Sektionen är konsult i frågor som rör inköp och upphandling.

Redovisningssektionen handhar centrala inkomst- och utgiftsbokföringen, utanordningar och annan kassarörelse, utarbetande av årsredovisning och rapporter över den ekonomiska förvaltningen samt fakturering.

Administrativa avdelningen indelas i allmänna sektionen, personalsektionen och försvarskontoret.

Allmänna sektionen handlägger allmänna juridiska frågor, ärenden avseende verkets rätt i skadeståndsmål, hamnordningar, markfrågor samt ombudsmannaärenden i övrigt, frågor rörande åtal och disciplinär bestraffning, fartygsregistret, uppbörd och redovisning av stämpelskatt samt upprättande, redigering och utgivning av Sveriges skeppslista.

Personalsektionen svarar för utformningen av verkets personalpolitik, t. ex. de anställnings- och befodringsförhållanden som skall gälla inom verket, tolkning av de anställnings- och löneavtal m. m., löneuträkning, utarbetande av riktlinjer för och samordning av verkets utbildningsverksamhet, förvaltnings- och kontorstekniska frågor samt information inom verket gentemot olika personalgrupper och utåt gentemot allmänheten.

Försvarskontoret svarar för initiering och samordning av krigsplanläggningen för farledsväsendet, förberedelser av verkets krigsorganisation samt planläggning inom den ekonomiska försvarsberedskapens område.

Revision och kontroll. Revisionssektionen skall granska ändamålsenligheten av vidtagna åtgärder, kontrollera att verksamheten bedrivs i enlighet med fastställda riktlinjer samt utföra kameral granskning av verkets räkenskaper. Sektionen bör ansvara direkt under generaldirektören.

Mitt förslag till organisation för sjöfartsverkets centralförvaltning torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

I fråga om *personalbehovet* vill jag anföra följande.

Vid sjöfartsverkets centrala förvaltning fanns den 1 juli 1968 311 personer. Genom att vissa verksamheter enligt mitt förslag upphör eller förs över till andra myndigheter minskar personalbehovet. Minskningen uppvägs delvis av att vissa funktioner i enlighet med utredningens förslag förstärks.

För driftavdelningen beräknar jag 86 tjänster, för sjökarteavdelningen 84 tjänster, för sjöfartsinspektionen 40 tjänster, för ekonomiavdelningen 22 tjänster samt för administrativa avdelningen och revisionssektionen 51 tjänster. Härutöver förutsätts att säkerhetssektionen vid behov kan förstärkas med en lots från den lokala organisationen. Inkl. generaldirektören och dennes sekreterare blir det sammanlagda personalbehovet för sjöfartsverkets centralförvaltning 285 tjänster. Den nya organisationen innebär alltså en minskning med 26 tjänster inkl. de ca 15 tjänster för den projekterande och byggande verksamheten i fråga om hamnar, som förutsätts avvecklas. Minskningen i övrigt uppkommer i huvudsak genom att tjänster förs över till Sveriges geologiska undersökning (6), allmänna åklagarväsendet (1) och sjösäkerhetsrådet (1). Vidare tillkommer tjänster vid fiskeristyrelsen (1), naturvårdsverket (1) och arbetarskyddsverket (6).

Fem extra ordinarie tjänster för cheferna för avdelningarna bör inrättas. Följande tjänster bör utgå ur organisationen, nämligen en tjänst som överdirektör i Cp 4 och åtta tjänster som sjöfartsråd i Co 1.

I de delar anställnings- och arbetsvillkor är förhandlingsfrågor avser jag att ge statens avtalsverk förhandlingsuppdrag.

Det är angeläget att den nya organisationen genomförs så snart som möjligt. Jag räknar med att detta skall kunna ske i sin helhet under hösten 1969.

Vissa *övergångsanordningar* torde bli nödvändiga i samband med omorganisationen. I den utsträckning som behövs bör Kungl. Maj:t i samband med genomförandet kunna föra tjänster på övergångsstat och meddela erforderliga övergångsbestämmelser. Riksdagens bemyndigande att vidta sådana åtgärder bör därför inhämtas.

Sjömansregister m. m.

Sjömanshusens verksamhet bygger på sekelgamla traditioner. Förhållandena inom sjöfarten och yrkeslivet till sjöss har motiverat bestämmelser om bl. a. mönstring och registrering av sjömän. Sedan år 1961 hör sjömanshusen liksom sjömansförmedlingen administrativt under arbetsmarknadsstyrelsen som en del av den allmänna förmedlingen. Sjöfartsstyrelsen har dock huvudansvaret för mönstring och registrering. De regionala sjömansnämnderna fattar beslut om bl. a. avstängning av sjöman från sjö-tjänst. Besluten antecknas i ett avstängningsregister hos sjöfartsstyrelsen, som underrättar sjömansförmedlingar och mönstringsförrättare om besluten för beaktande.

Systemet med ett flertal sjömanshus och ett lika stort antal regionala register är orationellt och personalkrävande. Det kan också sättas i fråga om särskilda skäl fortfarande finns för en speciell registrering av sjöfolk.

Den sakkunnige finner att en registrering av svenska sjömän fortfarande behövs, men i förenklad form. Härför talar främst den omständigheten att vissa allmänna rättigheter och förmåner är knutna till mantalsskrivning eller förutsätter bosättning i riket och vidare den särställning som ges ombordanställda i värnpliktshänseende. Registreringens enda funktion blir att ange vilka som är yrkessjömän i svensk tjänst. Den som är inskriven i registret och inte är stadigvarande bosatt i utlandet skall anses ha känt hemvist i riket tills han avförs ur registret. Avregistrering föreslås ske efter ett kalenderår utan sjötjänst, men den som avförs ges ett rådrum både i fråga om mantalsskrivning och vid försäkringskassa. Den sakkunniges förslag till organisation innebär i den första etapp som nu är i fråga att ett centralt sjömansregister jämte en upplysningscentral för sjömäns adresser m. m. inrättas i Göteborg såsom en sektion vid sjömansförmedlingen där. Sjöfartsstyrelsens referens- och utlänningsregister förs också dit. Den sakkunnige föreslår vidare att sjömanshusens övriga uppgifter, dvs. mönstringsverksamheten, ingår integrerad med sjömansförmedlingen i den allmänna arbetsförmedlingens lokala organisation. En central sjömansnämnd ersätter de regionala nämnderna och övertar sjöfartsstyrelsens avstängningsregister. Sjömanshusen och även sjöfartsstyrelsens sektion för sjömansregistrering upphör. Omorganisationen föreslås ske den 1 juli 1969. Jag biträder den sakkunniges förslag och avser att föreslå Kungl. Maj:t att den centrala sjömansnämnden förläggs till Göteborg. Jag förutsätter att de uppgifter som behövs för sjömanspensioneringen skall kunna samlas vid registret på betryggande sätt.

I det principförslag till slutlig organisation som den sakkunnige lagt fram föreslås att sjömansskattekontoret övertar sjömansregistret i samband med att kontoret inför databehandling av sitt arbetsmaterial. Adressupplysningen skulle bestå i oförändrat skick. Tidpunkten för överförandet av sjömansregistret är beroende av när databehandling införs vid sjömansskattekontoret och när ett nytt pensionssystem för sjöfolk genomförs. Förslaget till slutlig organisation får tas upp till avgörande senare.

För kanslipersonal beräknar jag fem tjänster vid sjömansnämnden och sju vid sjömansregistret. Ärende som är anhängigt hos sjömansnämnd vid utgången av juni 1969 överlämnas till den nya sjömansnämnden.

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till dels förordning om ändring i mönstringsförordningen den 14 april 1961 (nr 87), dels förordning om ändring i folkbokföringsförordningen den 9 juni 1967 (nr 198).

Jag vill framhålla följande i fråga om ett par punkter i ändringsförslagen.

Enligt 8 § mönstringsförordningen i dess nuvarande lydelse avförs sjöman ur inskrivningsregistret när han, såvitt är känt, inte utövat sjömansyrket under fyra år. För nyinskriven sjöman gäller kortare tid. Med hänsyn till sjömansregistreringens syfte bör sjöman stå kvar i registret så lång tid efter avmönstring som motsvarar normalt uppehåll mellan ombordanställningar. Tiden bör inte utsträckas längre än att den avmönstrade fortfarande kan anses vara sjöman. Enligt den föreslagna lydelsen av 8 § mönstringsförordningen skall sjöman avföras ur sjömansregistret om han, såvitt är känt, inte utövat sjömansyrket under ett år.

I 28 § folkbokföringsförordningen finns nu en spärregel som innebär, att den som är inskriven på svenskt sjömanshus vid kyrkobokföring inte får överföras till obefintligregistret. Däremot kan sjöman med stöd av 27 § förordningen bokföras under rubriken utan känt hemvist. Detta får till följd att sjöman i vissa fall kan överföras till obefintligregistret tidigare än ett år efter det att han avfördes ur inskrivningsregistret. Med hänsyn till att den som är inskriven i sjömansregistret har eller skall anses ha känd adress, har i förslaget spärregeln flyttats till 27 § och givits den innebörden, att sjömannen vid kyrkobokföringen inte får anses sakna känt hemvist. Sjömannen skall i stället kyrkobokföras på fastighet eller under rubriken på församlingen skrivna. Till följd härav kommer sjömannen att kunna överföras till obefintligregistret tidigast i samband med den andra mantals-skrivningen efter det att han avfördes ur sjömansregistret.

Falsterbokanalens

Falsterbokanalens betydelse i fredstid har successivt minskat och är i dag ytterst ringa bortsett från vissa extremt svåra isvintrar då fartyg under ca 5 500 ton kan passera genom kanalen för att undvika ishinder i södra Öresund. Kanalen är inte lönsam och jag finner i likhet med den sakkunnige ingen möjlighet att ändra detta förhållande vid en fortsatt drift enligt hit-tillsvarande ordning. Kostnaderna kan inte nämnvärt begränsas och erfarenheten visar att en avgiftshöjning medför ett motsvarande trafikbortfall. Remissbehandlingen av betänkandet har emellertid givit vid handen att det främst för handelssjöfarten är av viss betydelse att ha tillgång till kanalen under tid då farvattnen runt Falsterbo kan vara stängda på grund av minfara eller blockerade av andra krigshandlingar. Med hänsyn härtill föreligger skäl att behålla kanalen åtminstone i ett sådant skick att driften av den kan återupptas med kort varsel. Vidare har bl. a. företrädarna för fritidsbåtintressena framhållit behovet av båtplatser i regionen och förordnat att kanalen upplåts för sådant ändamål. Kanalen beräknas kunna rymma ca 600 båtar.

Vid överväganden angående kanalens framtid måste beaktas att staten i enlighet med föreskrift i det av vattendomstolen fastställda avtalet om upplåtelse av marken för kanalen är skyldig att inlösa marken. Överens-

kommelse med nuvarande ägare om inlösen av marken har ännu inte träffats. Vidare gäller att viss bemanning t. v. erfordras för att reglera trafiken över den kombinerade järnvägs- och landsvägsbron vid Höllviken. I den vattendom som reglerade kanalbygget föreskrevs dessutom att tångrensning regelbundet skall företas samt att en badbrygga skall sättas ut och tas in vår och höst.

Efter att ingående ha prövat olika lösningar förordar jag efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet att kanaldriften i nuvarande form läggs ned den 1 november 1969. Statens naturvårdsverk övertar därefter förvaltningen av kanalen och svarar för att kanalluckorna och klaffbron med tillhörande maskineri hålls i sådant skick att driften vid behov med relativt kort varsel kan återupptas. Naturvårdsverket svarar även för de förpliktelser som föreskrivits i vattendom. Kanalen upplåts för småbåtshamnsändamål och kan sommartid i begränsad omfattning hållas öppen för fritidsbåtar. Eventuella underskott vid förvaltningen av kanalen tills småbåtshamnen byggts ut och järnvägstrafiken lagts ned bör bestridas från bidragsanslaget till fritidsbåttrafiken. Därefter bör täckning för kostnaderna, inkl. kapitalkostnaderna för marken, kunna erhållas genom inflytande avgifter för båtplatser m. m. I den mån kanalens utnyttjande för handelssjöfarten påkallas bör givetvis särskilda avgifter erläggas härför. Eventuella överskott bör tillföras nyssnämnda anslag. Innan kostnadstäckning uppnås bör kapitalkostnaderna för marken, som bör bokföras på sjöfartsverkets fond, betalas av handelssjöfarten, till hälften som en totalförsvarskostnad.

Anslag m. m.

För budgetåret 1968/69 finns för sjöfartsverkets verksamhet följande anslag uppförda på riksstaten, nämligen Sjöfartsstyrelsen: Förvaltningskostnader, Fartygsinspektion m. m., Sjösäkerhet, Sjömätning m. m., Isbrytning, Underskott vid vissa statliga hamnar och farleder, Bidrag till fiskehamnar m. m., Bidrag till småbåtshamnar m. m. Med undantag av de två sistnämnda, till vilka jag återkommer i det följande, är anslagen uppförda med sammanlagt ca 97,6 milj. kr. Sjöfartsstyrelsens anslagsframställning för budgetåret 1969/70 ansluter sig till programbudgetmetodikens principer och omfattar tre förslagsanslag: Allmänna sjövägar, Säkerheten på fartyg och Övrig verksamhet. Styrelsen föreslår att anslagen förs upp med 103 509 000 kr., 5 748 000 kr. resp. 4 496 000 kr. eller sammanlagt ca 113,7 milj. kr., vilket innebär en ökning med ca 16,2 milj. kr. Bland de större ökningsposterna kan nämnas 14,5 milj. kr. till pensioner m. m., drygt 2 milj. kr. till vardera löneomräkning, reviderade kapital- och underhållskostnader samt isbrytning. Behovet av medel minskas främst genom rationaliseringsåtgärder inom lots- och fyrväsendet motsvarande ca 4,3 milj. kr.

Jag finner sjöfartsstyrelsens förslag till programbudgetinriktade anslag väl anpassat till det organisationsförslag jag förordat i det föregående

och förordar att styrelsens förslag till ändrat anslagssystem genomförs med verkan fr. o. m. budgetåret 1969/70 i tillämpliga delar. Ett sådant anslagssystem torde öka verksledningens möjligheter att från bl. a. ekonomiska synpunkter effektivt planera och styra verksamheten.

Jag beräknar medelsbehovet för budgetåret 1969/70 under anslaget *Allmänna sjövägar* till 103 120 000 kr. Vid bifall till vad jag förordat i det föregående angående Falsterbokanalen bortfaller det av sjöfartsverket beräknade underskottet med undantag av den kapitaltjänstkostnad som följer av markinlösen. Kostnader för arvoden m. m. för styrelsen har jag beräknat till 25 000 kr. Vidare har jag räknat ned sjöfartsverkets förslag med sammanlagt ca 175 000 kr.

Anslaget *Säkerheten på fartyg* beräknar jag till 5 610 000 kr. Jag har därvid räknat bort kostnader för nuvarande sjömansnämnder och särskilda mönstringsförrättare (263 000 kr.) samt nuvarande sjömansregistrering vid sjöfartsverket (125 000 kr.) Kostnaderna för den nya sjömansnämnden beräknar jag till 240 000 kr. och för utbildning av fartygsinspektörer i arbetarskydd beräknar jag 10 000 kr.

Anslaget *Övrig verksamhet* beräknar jag till 3 993 000 kr. Jag har därvid minskat anslaget med kostnader för den geomagnetiska verksamheten (413 000 kr.) och för förste sjöfiskalen (90 000 kr.).

I enlighet med vad jag anfört i det föregående om överförande den 1 juli 1969 av de statliga fiskehamnarna samt bidragsgivningen i fråga om övriga fiskehamnar och småbåtshamnar till fiskeristyrelsen resp. statens naturvårdsverk förordar jag efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet att reservationsanslagen *Bidrag till fiskehamnar m. m.* och *Bidrag till småbåtshamnar m. m.* redovisas under nionde huvudtiteln. Benämningen på det senare anslaget bör ändras till *Åtgärder för fritidsbåttrafiken*. Detta anslag bör avräknas mot automobilskattemedlen. Vid utgången av innevarande budgetår befintliga reservationer under de äldre anslagen bör föras över till de nya. Med hänsyn till beräknade reservationer (den 1 juli 1968 6,1 resp. 8,2 milj. kr.) bör vart och ett av anslagen för budgetåret 1969/70 föras upp med formellt belopp av 1 000 kr. Från dessa reservationsanslag bör bestridas sjöfartsverkets beräknade kostnader under budgetåret 1969/70 för underhåll och drift av fiskefyrar (50 000 kr.), för fritidsbåttrafikens andel i kostnaden för fyrar och andra säkerhetsanstalter (209 000 kr.), för fiskets och fritidsbåttrafikens andel i sjöräddningsväsendet (78 000 kr. resp. 298 000 kr.), för kanaler och fördjupade farleder (67 000 kr.) samt för sjösäkerhetsrådet (200 000 kr.). Beträffande anslaget *Bidrag till småbåtshamnar m. m.* är i princip hela den befintliga reservationen bunden genom beviljade bidrag. Utbetalningarna från sjöfartsstyrelsen äger dock ofta rum avsevärd tid efter det bidrag beviljats. Vidare förekommer att vissa beviljade bidrag inte tas i anspråk. Med hänsyn härtill behövs inte ny medelsanvisning för nästa budgetår. Däremot förordar jag att Kungl. Maj:t inhämtar riksdagens bemyndigande att under budgetåret 1969/70 bevilja

bidrag till byggande av småbåtshamnar med sammanlagt högst 4 milj. kr.

Avlöningar och omkostnader för de i det föregående beräknade personalförstärkningarna vid fiskeristyrelsen och statens naturvårdsverk, som föranleds av överförandet av arbetsuppgifterna rörande fiskehamnar resp. småbåtshamnar, beräknas för budgetåret 1969/70 till vardera 70 000 kr. inkl. lönekostnadspålägg, lokalhyra och kostnader av engångskaraktär.

Vid bifall till förslagen angående förstärkning av arbetarskyddet ombord i fartyg uppkommer ett ökat medelsbehov för arbetarskyddet. Kostnaderna vid arbetarskyddsstyrelsen för budgetåret 1969/70 beräknas på samma sätt till 70 000 kr. Kostnaderna vid yrkesinspektionen beräknas till 293 000 kr., varav för avlöningar (inkl. lönekostnadspålägg) 237 000 kr., för sjukvård 1 000 kr., för reseersättningar 30 000 kr., för expenser (inkl. lokalhyra) 15 000 kr. och för engångskostnader 10 000 kr.

Vidare uppkommer ett ökat medelsbehov för Sveriges geologiska undersökning vid bifall till förslaget att den 1 juli 1969 dit överföra den geomagnetiska verksamheten vid sjöfartsstyrelsen. Kostnaderna för budgetåret 1969/70 beräknas till 424 000 kr., varav för avlöningar (inkl. lönekostnadspålägg) 293 000 kr., för sjukvård 1 000 kr., för reseersättningar 30 000 kr., för expenser 24 000 kr., för lokalhyra m. m. 66 000 kr. och för engångskostnader 10 000 kr.

Vid överförande av förste sjöfiskalen till allmänna åklagarväsendet uppkommer under budgetåret 1969/70 ett ökat anslagsbehov av 90 000 kr. för läns- och distriktsåklagarväsendet.

För täckning av nu uppräknade kostnader förordar jag att på riksstaten under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1969/70 förs upp ett förslagsanslag av 1 017 000 kr. kallat *Vissa kostnader i samband med ny organisation av sjöfartsverket*. Av praktiska skäl bör emellertid fiskeristyrelsens, statens naturvårdsverks, arbetarskyddsverkets, Sveriges geologiska undersöknings och läns- och distriktsåklagarväsendets kostnader för avlöningar och omkostnader m. m. bestridas från ifrågakommande anslag för dessa ändamål. Dessa anslag kommer härigenom att belastas med högre belopp än som beräknats i statsverkspropositionen. Det av mig här förordade anslaget kommer i fråga om dessa kostnader att fungera som s. k. täckningsanslag.

Jag uppskattar kostnaderna under budgetåret 1969/70 för det centrala sjömansregistret till ca 350 000 kr. och för de särskilda mönstringsförrättarna till ca 120 000 kr. Dessa kostnader skall i fortsättningen bestridas från det under elfte huvudtiteln uppförda anslaget Arbetsförmedlingen. För budgetåret 1969/70 kommer besparingar att uppkomma under detta anslag till följd av den föreslagna centraliseringen av sjömansregistret och sjömansnämndernas verksamhet. Hänsyn måste dock tas till kostnaden för erforderliga övergångsanordningar under nämnda budgetår. Helårseffekten av denna besparing beräknas i den första etappen till ca 600 000 kr. Chefen för inrikesdepartementet avser att förordna att Kungl. Maj:t föreslår höstriksdagen att sjömanshusen läggs ned och att sjömansförmedlingsexpeditionerna

omorganiseras den 1 januari 1970. De ekonomiska konsekvenserna härav kan f. n. inte närmare anges. Kostnaderna för det centrala sjömansregistret och mönstringsförrättarna beräknas i stort komma att uppvägas av besparingar under budgetåret 1969/70 under anslaget Arbetsförmedlingen. Några medel härför behöver således inte anslås.

VIII. Hemställan

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t

1. föreslår riksdagen att antaga förslag till ändring i folkbokföringsförordningen den 9 juni 1967 (nr 198),

2. inhämtar riksdagens yttrande över förslag till ändring i mönstringsförordningen den 14 april 1961 (nr 87),

3. föreslår riksdagen att godkänna de riktlinjer som jag angett för organisation m. m. av sjöfartsverket,

4. föreslår riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att vid sjöfartsverket inrätta fem extra ordinarie tjänster för chefer för avdelningar,

5. föreslår riksdagen att besluta att den 1 juli 1969 skall inrättas ett centralt sjömansregister och en central sjömansnämnd i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag förordat i det föregående,

6. föreslår riksdagen att godkänna vad jag förordat rörande Falsterbo-kanalen,

7. föreslår riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidta de övergångs-anordningar och åtgärder i övrigt, som behövs för att genomföra förslagen,

8. föreslår riksdagen att för budgetåret 1969/70 på driftbudgeten under sjätte huvudtiteln anvisa

a) till *Allmänna sjövägar* ett förslagsanslag av 103 120 000 kr.,

b) till *Säkerheten på fartyg* ett förslagsanslag av 5 610 000 kr.,

c) till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag av 3 993 000 kr.,

d) till *Vissa kostnader i samband med ny organisation av sjöfartsverket* ett förslagsanslag av 1 017 000 kr.,

9. föreslår riksdagen att bemyndiga Kungl. Maj:t att under budgetåret 1969/70 bevilja bidrag till småbåtshamnar med sammanlagt högst 4 000 000 kr.

10. föreslår riksdagen att för budgetåret 1969/70 på driftbudgeten under nionde huvudtiteln anvisa

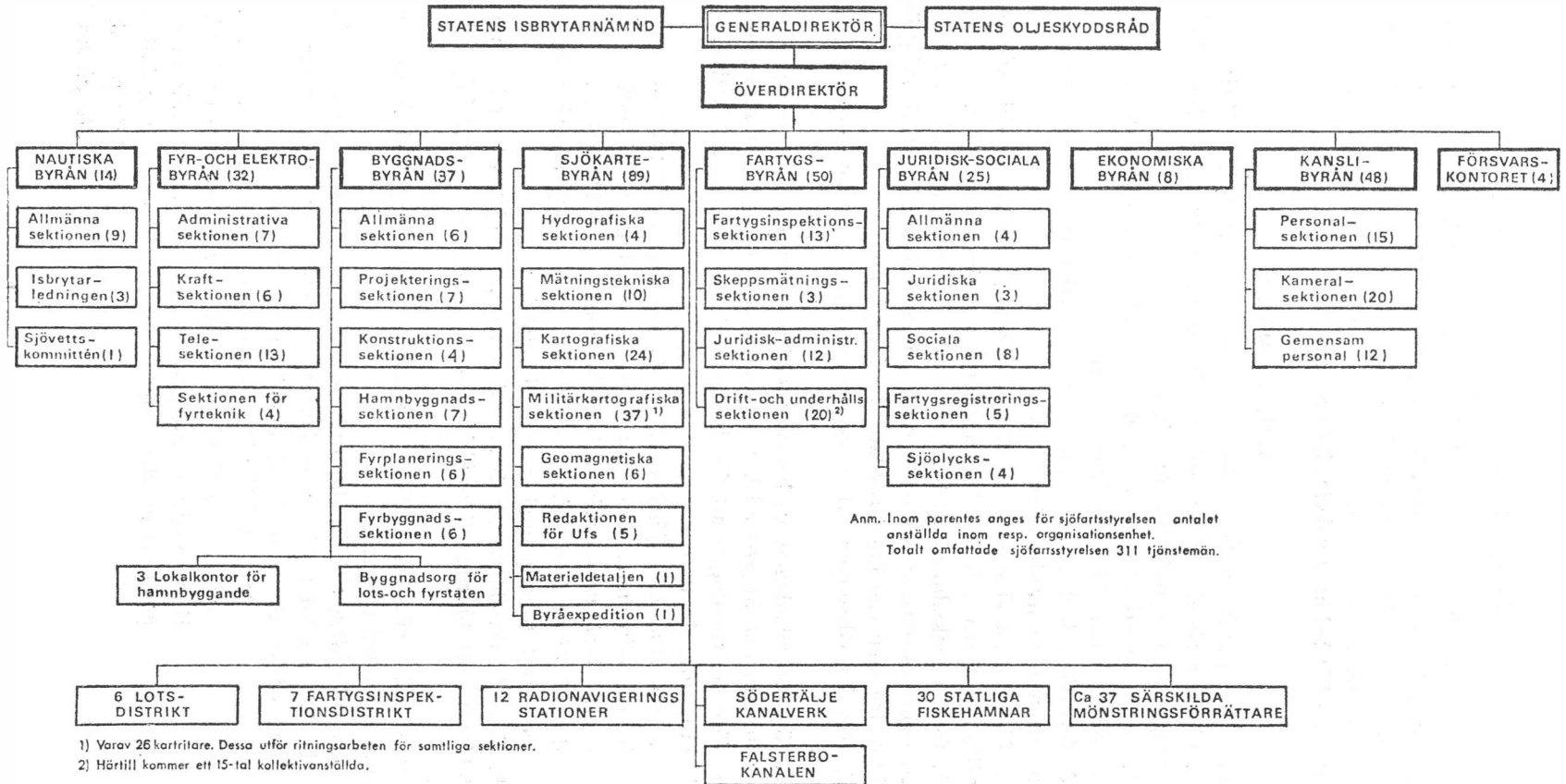
a) till *Bidrag till fiskehamnar m. m.* ett reservationsanslag av 1 000 kr.,

b) till *Åtgärder för fritidsbåttrafiken* ett reservationsanslag av 1 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

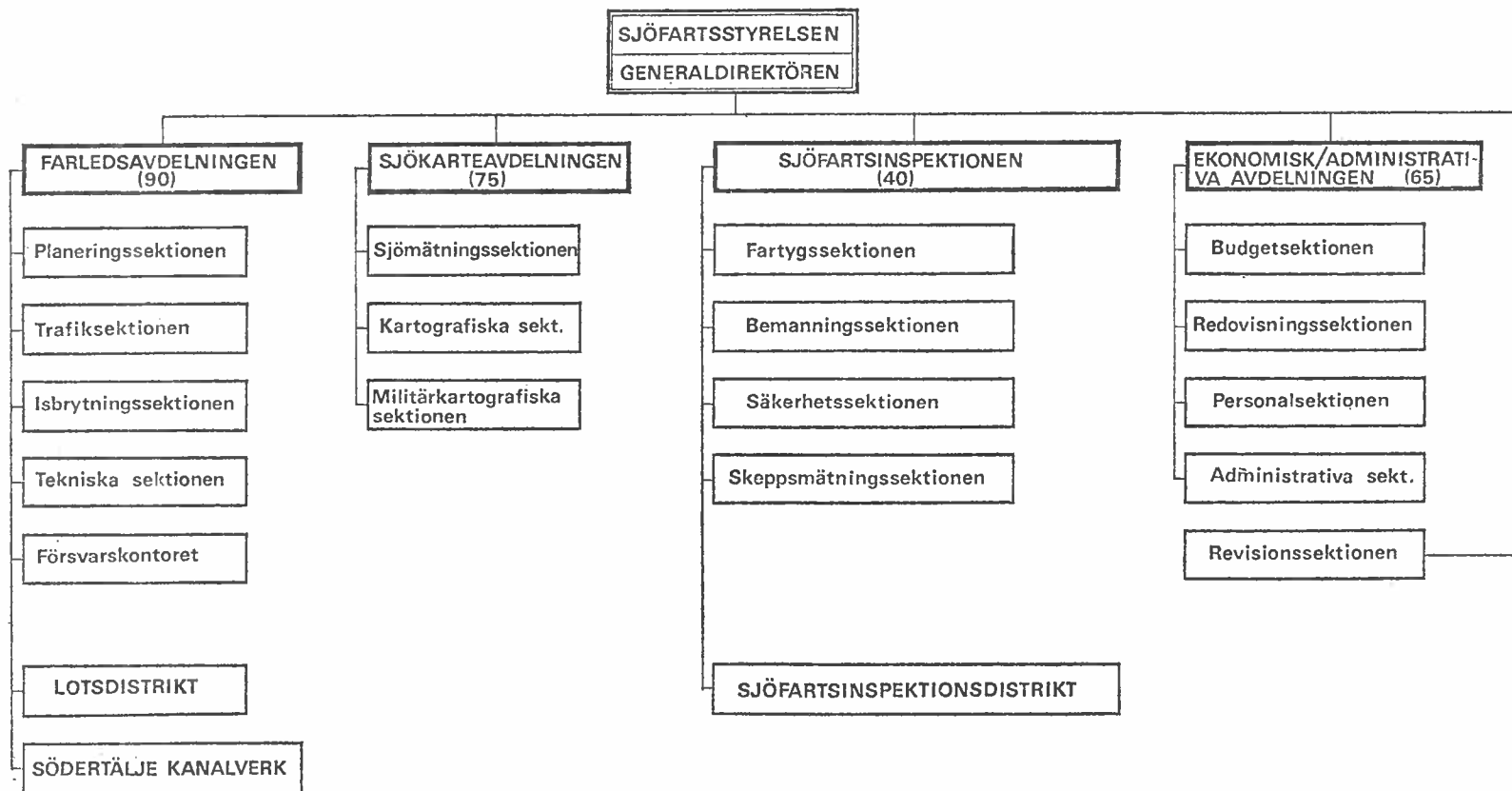
Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
Margit Edström

SJÖFARTSVERKET'S NUVARANDE ORGANISATION (1JULI 1968)

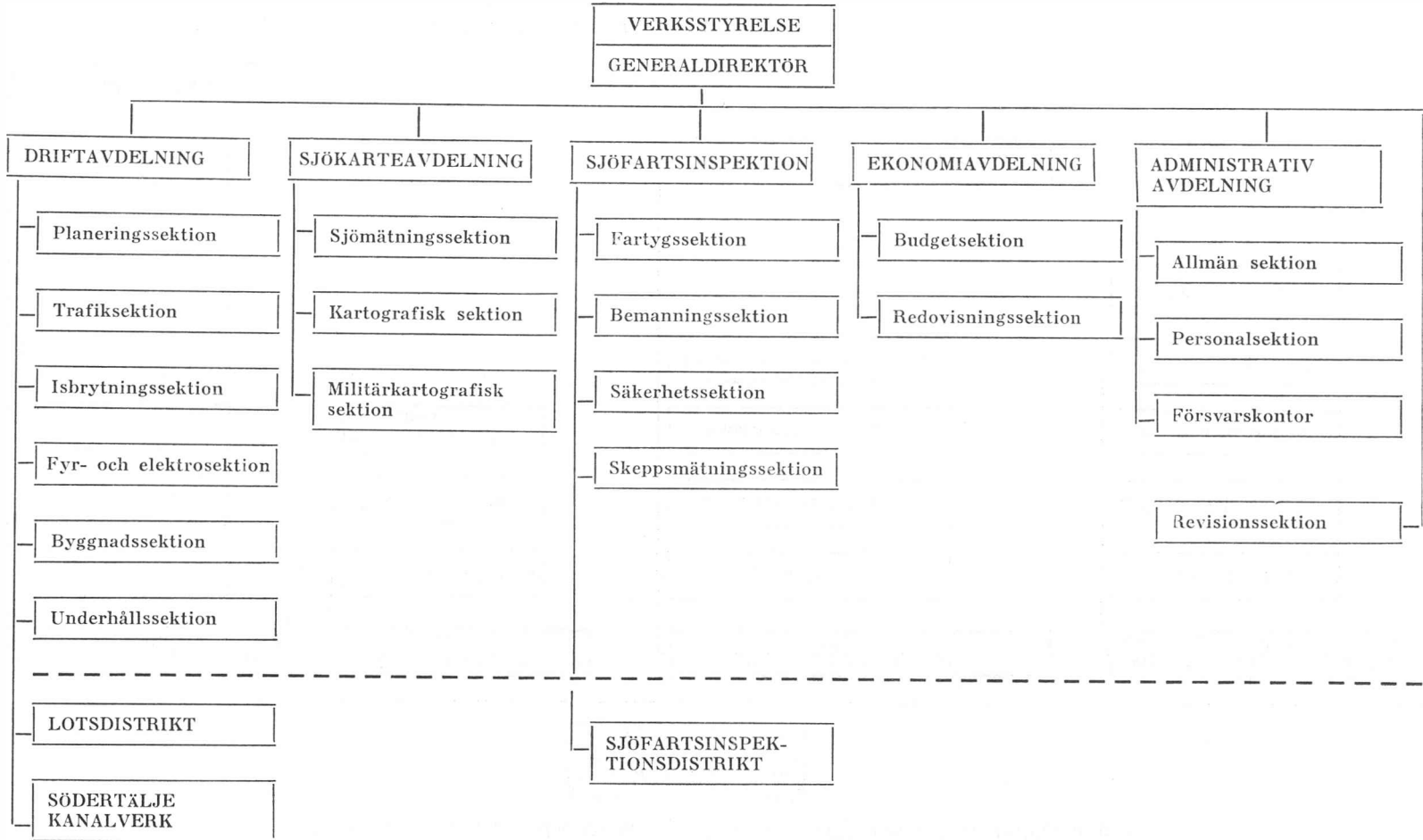


Sjöfartsutredningens förslag till ny organisation för sjöfartsverkets centralförvaltning



Anm. Centralförvaltningens personal beräknas totalt omfatta ca. 270 personer.
Inom parentes anges den ungefärliga fördelningen av personalen på huvudenheterna.

Departementschefens förslag till organisation för sjöfartsverkets centralförvaltning



Innehållsförteckning

| | |
|--|----|
| Propositionens huvudsakliga innehåll..... | 1 |
| Författningsförslag..... | 3 |
| I. Inledning..... | 15 |
| II. Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation | |
| 1. Nuvarande förhållanden..... | 16 |
| 2. Sjöfartsutredningen | |
| Allmänna förutsättningar för sjöfartsverket arbetsuppgifter | 18 |
| Avgränsning av sjöfartsverkets uppgifter..... | 19 |
| Synpunkter på ny organisation..... | 26 |
| Förslag till ny organisation | 30 |
| III. Sjömansregister m. m..... | 35 |
| IV. Falsterbokanalen..... | 38 |
| V. Sjöfartsstyrelsens anslagsframställning för budgetåret 1969/70 | |
| Programbudget | 40 |
| Utvecklingen inom sjöfartsverket..... | 43 |
| Anslag för budgetåret 1969/70..... | 46 |
| VI. Remissyttranden | |
| 1. Sjöfartsverkets arbetsuppgifter och organisation..... | 48 |
| 2. Sjömansregister m. m..... | 61 |
| 3. Falsterbokanalen..... | 63 |
| VII. Departementschefen | |
| Sjöfartsverket | 66 |
| Sjömansregister m. m. | 77 |
| Falsterbokanalen..... | 79 |
| Anslag m. m. | 80 |
| VIII. Hemställan..... | 83 |
| Bilaga 1. Sjöfartsverkets nuvarande organisation och personalens fördelning på olika organisationsenheter | |
| Bilaga 2. Sjöfartsutredningens förslag till ny organisation för sjöfartsverkets centralförvaltning | |
| Bilaga 3. Departementschefens förslag till ny organisation för sjöfartsverkets centralförvaltning | |