

Regeringens proposition

1980/81: 83

om förenklad mönstring på färjor;

beslutad den 11 december 1980.

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

ULF ADELSON

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att intendenturpersonal på passagerarfärjor med svensk bashamn befrias från skyldigheten att mönstra på och av fartygen. Detta medför både minskad byråkrati och besparingar för rederinäringen.

Förslag till

Lag om ändring i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)

Härigenom föreskrivs att i förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen)¹ skall införas en ny paragraf, 50 §, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*50 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från denna förordning för intendentpersonal på fartyg som går i regelbunden färjetrafik med svensk baskamn. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar de föreskrifter som behövs för sådan personal.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Förordningen omtryckt 1979: 37.

² Paragrafen upphävd genom 1973: 287.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1980-12-11

Närvarande: statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Bohman, Wikström, Mogård, Dahlgren, Åsling, Söder, Krönmark, Burenstam Linder, Johansson, Wirtén, Holm, Andersson, Boo, Winberg, Adelson, Danell, Petri, Eliasson

Föredragande: statsrådet Adelson

Proposition om förenklad mönstring på färjor

1 Inledning

Genom beslut den 1 mars 1979 bemyndigade regeringen chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att se över lagstiftningen om mönstring och registrering av sjömän. Utredaren¹, som har antagit beteckningen mönstringsutredningen (K 1979:02), har i en skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 8 september 1980 hemställt att regeringen inhämtar riksdagens medgivande till att undantag får göras från förordningen (1961:87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen, omtryckt 1979:37) för intendenturpersonal på vissa passagerarfärjor. Skrivelsen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

2 Nuvarande förhållanden

Enligt mönstringsförordningen skall sjömän som tillträder befattningar på svenska handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera påmönstras fartyget om det går i utrikes fart. Påmönstring skall också – med vissa inskränkningar – ske på svenska passagerarfartyg som går i inrikes fart. När en påmönstrad sjöman frånträder sin befattning skall han avmönstras. Både påmönstring och avmönstring utförs av mönstringsförrättare. Dessa utses inom riket av arbetsmarknadsstyrelsen (AMS) och

¹ Särskild utredare: landshövding Astrid Kristensson.

tjänstgör i många fall på sjömansförmedlingar. Vid påmönstring skall kontrolleras bl. a. att sjömannen är inskriven i sjömansregistret, att han har sjöfartsbok, att han inte på grund av hälsoskäl är olämplig för den aktuella befattningen och att han innehar föreskriven behörighet. Vid avmönstring skall mönstringsförrättaren bl. a. se till att sjömannen har fått lön och övriga förmåner enligt anställningsavtalet.

För färjetrafiken, där avlösningssystem enligt tjänstgöringsschema tillämpas, har sjöfartsverket i provisoriska anvisningar medgett förenklingar av mönstringen med hänsyn till de praktiska svårigheterna att där tillämpa samma ordning som inom den övriga sjöfarten. En förutsättning för att det förenklade mönstringsförfarandet skall få tillämpas är, att färjedriften utgörs av passagerartrafik och att den har svensk baskamn, som enligt turlista regelbundet besöks minst en gång under loppet av tre dygn. Dessutom skall arbetstagarna tillhöra hos rederiet fast anställd sjöpersonal för vilka kollektivavtal gäller. På fartyg där dessa förutsättningar råder tjänstgör som regel två eller flera besättningar skiftesvis. Om en sjöman enligt schema tjänstgör på flera fartyg, som ägs av samma rederi och går i samma trafik, påmönstras han enligt det förenklade systemet ett av fartygen men antecknas dessutom som påmönstrad i sjömansrullan för övriga i tjänstgöringsschemat ingående fartyg. Lämnar sjömannen ett av fartygen för att enligt tjänstgöringsschemat tjänstgöra på ett annat behöver han inte avmönstras det förra fartyget och sedan påmönstras det senare. Lämnar sjömannen fartyget för att enligt schemat tillbringa ledighet i land behöver han inte avmönstras. För att en sjöman alljämt skall anses ha kvar sin befattning får bortovaron inte överstiga den tid som tillämpas i avlösningssystemet och inte i något fall omfatta mer än 20 dagar i följd. I fartygets skeppsdagbok skall finnas anteckning om tjänstgöringsförhållandena och hos rederiet skall finnas möjlighet att rekonstruera den vid varje tillfälle ombordvarande besättningen.

Det förenklade mönstringsförfarandet kan även tillämpas för personal som vikarierar för sjöman ombord. Förutsättningen härför är att vikarien kan anses vara anställd hos rederiet såsom ständigt återkommande vikarie. Är vikarien tillfällig, dvs. vid ett enstaka tillfälle uppehåller vikariatsanställning hos rederiet, skall han påmönstras i vanlig ordning för att åter avmönstras då han lämnar vikariatet.

3 Tidigare reformförslag

I betänkandet (Ds K 1974: 11) Mönstring av sjömän föreslogs vissa lättnader i fråga om mönstringen, bl. a. ett slopande av avmönstringen. För personalen på färjor föreslogs ett system benämnt tidmönstring. Enligt detta skulle sjöfartsverket kunna medge att en sjöman som ingår i ett fastställt avlösningssystem inte skall behöva mönstras varje gång han

påbörjar tjänstgöringen ombord. För en sådan sjöman borde mönstringen kunna äga rum endast då sjömannen inträder i avlösningssystemet och gälla för hela den tid han ingår i systemet.

För intendenturpersonal på passagerarfärjor föreslogs en annan ordning. Mot bakgrund av att huvuddelen av denna personal uteslutande är avdelad för service av olika slag åt passagerarna och då arbetsförhållandena i stort kan jämföras med den landanställda restaurangpersonalens föreslogs en befrielse från mönstringskyldighet för de flesta fall. Sådan befrielse skulle lämnas av sjöfartsverket efter prövning av omständigheterna i de särskilda fallen.

Förslagen i betänkandet har inte genomförts.

Sveriges redareförening hemställde i skrivelse den 5 december 1975 till chefen för kommunikationsdepartementet – sedan man erfarit att någon ny mönstringsförordning inte kunde förväntas under år 1976 – om dispens från förordningens krav på mönstring av ekonomipersonal sysselsatt i färjetrafik. Föreningen framhöll att färjerederierna under de senaste åren hade upplevt mönstringen som alltmer otidsenlig. Problemen var mest accentuerade för ekonomipersonalen, som utgör en väsentlig del av antalet anställda inom färjetrafiken. De ständigt återkommande på- och avmönstringarna upplevdes som ansträngande och medförde kostnader, som inte kunde negligeras.

Inte heller detta förslag har genomförts.

4 Mönstringsutredningens förslag

Av mönstringsutredningens skrivelse framgår att det är Sveriges redareförening som inom utredningen har aktualiserat frågan om att slopa kravet på mönstring av intendenturpersonal i färjetrafik.

I skrivelsen framhålls att intendenturpersonalen på färjor är dimensionerad främst för att tillgodose passagerarnas behov. Till skillnad från vad som gäller för övrig personal ställs det i förordningen (1980:465) om behörigheter för sjöpersonal inga formella krav på utbildning eller praktik av intendenturpersonal. Arbete i en färjas intendenturavdelning utgör heller inte grund för behörighet som fartygsbefäl eller maskinbefäl. Sådant arbete är mer att jämställa med arbete inom hotell- och restaurangbranschen i land. Utredningen anser därför att det bör vara möjligt att lösa mönstringsfrågorna för intendenturpersonal på färjor innan de mera komplicerade förhållandena kring mönstring av övriga befattningshavare behandlas. Utredningen strävar efter att så snart som möjligt få bort onödig byråkrati och begränsa mönstringskostnaderna. Därför bör den stora grupp av befattningshavare som intendenturpersonal på färjor utgör i förväg befrias från mönstringskyldighet. Därigenom kan kostnadsbesparingar göras för i vart fall rederinäringen utan att säkerheten till sjöss blir sämre.

Den nu föreslagna ordningen bör enligt utredningens mening tillämpas på samtliga passagerarfärjor som drivs av svenska redare och som har svensk bashamn, således även på inhyrda utländska färjor. Befrielse bör dock inte ges för personal på färjor med dubbla certifikat, dvs. passagerarfartygscertifikat och fartcertifikat för lastfartyg. En reform torde beröra ett 40-tal fartyg. Den personal utredningen avser är all intendenturpersonal på färjorna, dvs. den personal som inte tillhör någon av grupperna fartygsbefäl, maskinbefäl, telegrafister, däckspersonal eller maskinpersonal. Även den intendenturpersonal som ingår i fartygets minimibesättning bör befrias från mönstring.

Om man undantar intendenturpersonalen på färjor från mönstringsskyldigheten måste åtskilliga kontrollåtgärder överföras från mönstringsförrättarna till andra. I sin skrivelse anger utredningen hur man kan lösa de viktigaste kontrollåtgärderna, däribland kontroll av pass, läkarintyg, ev. påmönstringsförbud, intyg från vårdnadshavare, anställnings- eller arbetstillstånd samt befattning med tjänstgöringsbesked, sjömansrulla och sjöfartsbok. För en närmare beskrivning av dessa frågor får jag hänvisa till utredningens skrivelse.

5 Föredraganden

Under år 1979 utfördes 68 935 mönstringar i Sverige. Ca 30 000 avsåg mönstring på färjor, varav drygt 21 000 gällde mönstring av intendenturpersonal. Den personalkategori som enligt mönstringsutredningen nu bör undantas från mönstring svarar således för omkring 30 procent av alla på- och avmönstringar som utfördes i Sverige år 1979.

I direktiven för mönstringsutredningen (Dir 1979: 10) uttalades att det i fråga om mönstring av sjömän föreligger ett sedan länge känt reformbehov, som tar sig uttryck i önskemål om avbyråkratisering, förenklingar och effektivisering i syfte att utnyttja tillgängliga resurser på bästa möjliga sätt. Det förslag utredningen lämnat syftar till att ta bort onödigt byråkrati och minska mönstringskostnaderna. Det ligger således helt i linje med direktiven. Jag ser därför positivt på förslaget och förordar att det behandlas innan regeringen tar ställning till utredningens kommande förslag.

För egen del håller jag med utredningen om att just mönstringen av intendenturpersonal på passagerarfärjor framstår som otidsenlig. Redan i 1974 års betänkande föreslogs att denna personalkategori skulle befrias från mönstringsskyldighet. Skälen härför var desamma som har anförts nu, nämligen att huvuddelen av personalen är avdelad uteslutande för service åt passagerarna och att arbetsförhållandena i stort kan jämföras med den landanställda restaurangpersonalens. Jag finner det tillfredställande att det inom mönstringsutredningen – där såväl sjöfartsverket och AMS som redarnas och de ombordanställdas organisationer finns representerade –

råder enighet om att intendenturpersonalen på färjor bör befrias från mönstringsskyldighet. Enligt min mening medför förslaget minskad byråkrati och minskade kostnader utan att sjösäkerheten fördenskull eftersätts. Jag förordar därför att förslaget genomförs.

Såsom utredningen har funnit bör förslaget tillämpas på alla passagerarfärjor, dock inte sådana med dubbla certifikat, som drivs av svenska redare och som har svensk bashamn. All intendenturpersonal på dessa bör befrias från mönstringsskyldighet.

Mönstringsutredningen avlämnar i dagarna principbetänkandet (Ds K 1980: 13) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän. Detta innehåller inte några författningsförslag. Sådana kommer att lämnas i utredningens slutbetänkande hösten 1981. Mönstringsförordningen kommer därför att finnas kvar ytterligare någon tid. Det lämpligaste sättet att befria den aktuella intendenturpersonalen från mönstringsskyldighet finner jag vara att i mönstringsförordningen ta in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att föreskriva eller i enskilda fall medge undantag från förordningen för denna personal. Bemyndigandet bör vidare innefatta rätten att meddela de föreskrifter som behövs för sådan personal. En bestämmelse med detta innehåll bör tas in i 50 § mönstringsförordningen.

Med hjälp av ett sådant bemyndigande kan regeringen göra de undantag från mönstringsförordningen som behövs för berörd intendenturpersonal. Grundläggande är självfallet undantag från bestämmelserna om påmönstring och avmönstring. Däremot blir det till följd av internationella arbetsorganisationens (ILO) konventioner nr 16 och 73 även i fortsättningen nödvändigt för intendenturpersonalen att ha giltiga läkarintyg för att få tjänstgöra ombord. I allt väsentligt kan de kontrollåtgärder som nu utförs av mönstringsförrättarna – såsom utredningen funnit – utföras av rederierna och befälhavarna. Självfallet skall efterlevnaden av reglerna kunna kontrolleras av myndighet genom besök ombord eller på annat sätt.

Trafiken med passagerarfärjorna har sin högsäsong sommartid och en stor del av mönstringarna infaller under denna period. Jag finner det angeläget att de av mig förordade lättnaderna genomförs till dess kommande färjesäsong startar på allvar. Regeringen bör därför få bemyndigande att sätta den föreslagna bestämmelsen i kraft snarast möjligt efter riksdagens beslut. En riktpunkt för ikraftträdandet bör vara den 1 maj 1981.

Den av mig förordade lagstiftningen är författningstekniskt så okomplicerad att lagrådets hörande saknar betydelse.

6 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om ändring i förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen).

7 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

MÖNSTRINGSUTREDNINGEN

K 1979: 02

1980-09-08

Till
kommunikationsdepartementet

Mönstringsutredningen har arbetat omkring ett år. Övervägande skäl talar för att mönstringsförrättarna bör avskaffas och att vissa av deras uppgifter kan övertas av befälhavare och rederier. Om detta genomförs kommer byråkratin kring mönstringen att minskas samtidigt som rederinäringens och det allmännas kostnader för mönstringen skärs ner.

Myndigheternas medverkan vid bemanningskontrollen kan dock inte avvaras. Utredningen anser därför att två villkor måste uppfyllas innan den nuvarande mönstringen kan slopas. För det första måste sjömansregistret föras med hjälp av ADB och utformas så att det – förutom att registrera de ombordvarandes tjänstgöringstider – också kan ge besked om besättningen på ett visst fartyg vid en viss tidpunkt. Efterföljande bemanningskontroller kan då göras på sjömansregistret. För det andra måste kontrollen på sjömansregistret kompletteras med en förstärkt bemanningskontroll direkt på fartygen, förslagsvis utförd av sjöfartsinspektionen. Den inbesparing av statliga medel som görs genom att mönstringsförrättarna avskaffas kan användas till finansiering av den utökade bemanningskontrollen.

I september 1974 överlämnade "Utredningen om mönstring av sjömän" sitt betänkande till kommunikationsdepartementet (Ds K 1974: 11). Utredningen föreslog bl. a. att s. k. tidmönstring skulle införas i viss färjetrafik och att mönstringsskyldigheten skulle slopas för intendenturpersonal i färjetrafik. I en skrivelse till kommunikationsdepartementet 1975-12-05 hemställde Sveriges Redareförening om dispens från gällande mönstringsförordning vad avser ovannämnda intendenturpersonal. Denna hemställan gjordes mot bakgrund av att det då stod klart att någon ny mönstringsförordning inte kunde förväntas under 1976. Föreningens hemställan remissbehandlades. Med undantag för sjöfartsverket tillstyrkte remissinstanserna över lag förslaget. Sjöfartsverket hänvisade bl. a. till de provisoriska mönstringsanvisningar för viss färjetrafik som utfärdades 1973 och framhöll att dessa anvisningar i stora drag motsvarar den tidmönstring föreningen tog upp som andrahandsyrkande i sin skrivelse. Ärendet föranledde ingen ytterligare åtgärd från kommunikationsdepartementets sida. Efter som förslagen från 1974 inte realiserades gäller de provisoriska färjeanvisningarna fortfarande men dessa får inte tillämpas på flertalet vikarier som

tjänstgör i den personalintensiva färjetrafiken. Från rederierna framhålls att anvisningarna inte innebär någon lösning av de stora administrativa och praktiska svårigheter som mönstringen innebär för färjetrafiken. Mönstringen sägs också utgöra en inte oväsentlig ekonomisk belastning för rederierna. Sveriges Redareförening har beräknat färjerederiernas kostnader för mönstring av intendenturpersonal till omkring en miljon kronor under år 1979.

Sveriges Redareförening, som är representerad i mönstringsutredningen, har hos utredaren hemställt att utredaren som ett led i sitt arbete hos departementet föreslår att kravet på mönstring av intendenturpersonal i färjetrafik slopas. Enligt Redareföreningen borde en sådan reform ske snarast. Utredaren har övervägt Redareföreningens hemställan och inhämtat rikspolisstyrelsens, socialstyrelsens och arbetsmarknadsstyrelsens syn på frågorna. Därefter har utredaren beslutat göra en framställning till departementet av följande sakinnehåll.

I sitt betänkande avser utredaren att föreslå att systemet med mönstringsförrättare slopas för all sjöpersonal samtidigt som ett moderniserat sjömansregister tas i bruk och den operativa bemanningskontrollen görs effektivare. Ett sådant förslag kan dock genomföras först om två-tre år.

I ett fartygs minimibesättning ingår vanligen viss intendenturpersonal med huvudsaklig uppgift att svara för övriga ombordanställdas kosthåll. Intendenturpersonalen i färjor är dock främst dimensionerad för att tillgodose passagerarnas behov och får anses ha mindre betydelse för säkerheten ombord än den övriga besättningen. Till skillnad mot vad som gäller för övrig personal ställs på intendenturpersonal inga formella krav på utbildning eller praktik, dvs. behörighet. Arbete i en färjas intendenturavdelning utgör heller inte grund för behörighet som fartygs- eller maskinbefäl. Således är sådant arbete mera att jämföras med arbete inom hotell- och restaurangbranschen i land. Det bör därför vara möjligt att lösa mönstringsfrågorna för intendenturpersonal i färjor innan de mera komplicerade förhållandena kring mönstring av övriga befattningshavare åtgärdas. Utredaren strävar efter att så snart som möjligt få bort onödig byråkrati och begränsa mönstringskostnaderna. Utredaren anser därför att den stora grupp befattningshavare som utgörs av intendenturpersonal i färjor i förväg bör befrias från mönstringskyldighet. Därigenom kan kostnadsbesparingar göras för i vart fall rederinäringen utan att säkerheten till sjöss blir sämre.

Den här föreslagna ordningen bör enligt utredarens mening tillämpas på samtliga passagerarfärjor som drivs av svenska redare och som har svensk bashamn, således även inhyrda utländska färjor. Befrielse bör dock inte ges för personal på färjor med dubbla certifikat, dvs. passagerarfartygscertifikat och fartcertifikat för lastfartyg. En reform torde beröra ett 40-tal fartyg. Statligt ägda färjor – på vilka mönstringsförordningen inte tillämpas – är inte medräknade. Den personal utredaren avser är *all intenden-*

turpersonal i färjorna, dvs. den personal som inte tillhör grupperna fartygsbefäl, maskinbefäl, telegrafister, däckspersonal eller maskinpersonal. Även den intendenturpersonal som omfattas av ett fartygs minimibesättningsbeslut anser utredaren bör befrias från mönstring.

Om intendenturpersonalen i färjor skulle undantas från mönstringsplikten måste åtskilliga mönstringsåtgärder överföras från mönstringsförrättarna till andra. Många av de lösningar utredaren har för avsikt att föreslå för att hela det gamla mönstringssystemet skall kunna avskaffas bör kunna tillämpas även vid en delreform som denna. Nedan redogörs för hur en del praktiska frågor kan lösas.

Kontroll av pass. Om en utomnordisk medborgare mönstrar av i svensk hamn åligger det enligt utlänningsförordningen (1980: 377) befälhavaren att se till att anmälan därom görs till polisen. Mönstringsförrättaren skall kontrollera att befälhavaren gjort denna anmälan. Som rikspolisstyrelsen angett i sin skrivelse till mönstringsutredningen kan den kontrollen slopas.

Kontroll av läkarintyg. Utredningen har tagit upp frågan om huruvida läkarintyg enligt livsmedelskungörelsen kunde godtas för intendenturpersonal i färjor. Reglerna om hälsoundersökning av sjöfolk skall emellertid ses över av utredningen i ett senare skede. Det är därför olämpligt att f. n. ändra de bestämmelserna. — Myndigheternas enda effektiva kontroll av intygens giltighet utförs i dag av mönstringsförrättarna. Den som anställts via sjömansförmedlingarna har dock fått sina handlingar kontrollerade även där. Enligt avtal mellan Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Redareförening skall anställning av bl. a. intendenturpersonal i färjor ske genom sjömansförmedlingarna. Av olika anledningar går dock inte alla nyanställningar genom sjömansförmedlingarna. Mönstringsförrättarnas kontroll av läkarintyg och andra handlingar kan alltså inte avskaffas med motiveringen att kontroll ändå sker på förmedlingarna. Ytterst ankommer det på fartygets befälhavare att se till att de ombordanställda har giltigt läkarintyg men även på rederiernas personalavdelningar kontrolleras intygen i samband med nyanställning.

Om mönstringsskyldigheten för intendenturpersonal i färjetrafik avskaffas bör kontrollen av deras läkarintyg kunna hållas på en tillräckligt hög nivå av befälhavarna och rederiernas personalavdelningar. Därtill kommer den kontroll som i många fall görs på sjömansförmedlingarna. Att systemet med bemanningskontroll via ADB-register och direktkontroller ombord ännu inte genomförts bör inte hindra att mönstringsskyldigheten redan nu får upphöra för denna speciella kategori ombordanställda. Viss ytterligare myndighetskontroll underlättas emellertid om tjänstgöringsbeskeden för den från mönstring befriade intendenturpersonalen i färjetrafik förvaras separat sedan de kommit in till sjömansregistret.

Kontroll av eventuellt påmönstringsförbud. Rederierna får efter beställning tillgång till sjömansnämndens förteckning över personer som är avstängda från sjötjänst. Hela ansvaret för kontrollen av att den tillträdande

inte har påmönstringsförbud bör kunna åvila rederierna. Till saken hör också att även sjömansnämndens framtida verksamhet skall tas upp av utredningen och kan komma att upphöra.

Kontroll av intyg från vårdnadshavare. Kontrollen av att omyndiga har sin vårdnadshavares tillstånd att ta tjänst till sjöss kan också utföras av rederierna. Uppvisade intyg bör förvaras hos sjömansregistret.

Anställnings- eller arbetstillstånd. Liksom de tidigare nämnda kontrollåtgärderna bör ansvaret för kontrollen av att utlänningar har tillstånd att tjänstgöra ombord kunna läggas på rederierna. Till detta kommer också polismyndighetens kontroller.

Tjänstgöringsbesked. Rederiet eller befälhavaren åläggs att omedelbart efter anställningens till- eller frånträde skicka kopior av tjänstgöringsbeskeden till sjömansregistret.

Båtmansintyg. Som en påminnelse för befälhavare och rederi och för att ge tillfälle till kontroll i land bör på tjänstgöringsbeskedet anges om den anställde har båtmansintyg.

Sjömansrullan. Intendenturpersonalen bör inte antecknas i den bundna rullan. I stället kan tjänstgöringsbeskeden för tjänstgörande intendenturpersonal förvaras i en särskild pärm ombord. Pärmerna fungerar då som en lösbladsrulla vid sidan av den bundna rullan.

Sjöfartsbok. Den personal det här är fråga om gör inte sådana resor att behov av sjöfartsbok föreligger och bör därför befrias från skyldigheten att ha sjöfartsbok under förutsättning att de har pass eller annan inom Norden giltig legitimationshandling. Sjöfartsbok måste dock utfärdas om sjömannen begär det. På tjänstgöringsbeskedet bör rederiet ange "Mönstrad utan sjöfartsbok" e. d.

Inskrivning i sjömansregistret. Om sjöfartsbok inte skall utfärdas för denna intendenturpersonal behövs inte personlig inställelse vid inskrivning i registret. Tjänstgöringsbeskedet innehåller alla nödvändiga uppgifter om sjömannen och kan därmed fungera som inskrivningshandling.

Mönstringsförrättarnas bemanningskontroll. Kontroll av att bemanningen uppfyller minimibesättningsbeslutets krav berör i mindre utsträckning intendenturpersonalen i färjor. De individuella kontroller som behövs inom intendenturavdelningen kan enligt vad som anförts här ovan utföras av rederierna eller befälhavarna. Som villkor bör dock föreskrivas att rederiet vid behov skall kunna redovisa vilken besättning som finns ombord. För att uppfylla detta krävs att man på rederiet har en aktuell besättningslista.

Som ovan har framhållits skulle slopande av mönstringskyldigheten för intendenturpersonal i färjor innebära beaktansvärda besparingar för rederinäringen. Motsvarande fördelar för det allmänna torde inte uppnås genom en sådan delreform. Eftersom de flesta av dessa mönstringar utförs av ordinarie mönstringsförrättare, men utom arbetstid, kan organisationen än så länge knappast ändras. Ersättning för sådana mönstringar betalas nu av rederierna.

Eftersom mönstring av intendenturpersonal i färjetrafik innebär onödig byråkrati och medför kostnader för sjöfarten anser utredaren och experterna att ett sådant system inte skall behållas längre än nödvändigt och att den delreform som här föreslås bör kunna genomföras redan innan mönstringen i sin helhet tas upp. Utredaren hemställer därför att regeringen inhämtar riksdagens medgivande till att undantag från mönstringsförfordningen får göras för den angivna kategorin intendenturpersonal. Inom utredningen har diskuterats om slopande av mönstring för intendenturpersonal i färjor skulle ske i form av försöksverksamhet. Utredningen anser sig emellertid inte få någon nytta av en försöksverksamhet, eftersom resultatet kommer att visa sig först sedan utredningens arbete i det närmaste avslutats. Därför förordar utredaren en lösning av permanent slag vilket dock inte hindrar att utfallet av den nu föreslagna reformen kan vara till ledning vid eventuell remiss- och riksdagsbehandling av utredarens slutliga förslag.

Sveriges Redareförenings skrivelser i ärendet samt rikspolisstyrelsens, socialstyrelsens och arbetsmarknadsstyrelsens utlåtanden bifogas.¹

Astrid Kristensson
särskild utredare

¹ Bilagorna uteslutna här.

