

Regeringens proposition

1983/84: 1

om mönstring av sjömän;

beslutad den 16 juni 1983.

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

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

Riksdagen har våren 1982, på grundval av prop. 1981/82: 74, beslutat att den nuvarande ordningen i fråga om mönstring och registrering av sjömän skall ändras på ett genomgripande sätt. Beslutet innebär bl. a. att den nuvarande formen av mönstring utförd av statligt anställda mönstringsförrättare avskaffas. En del av kontrollåtgärderna tas bort medan andra överförs på rederierna och befälhavarna. Vidare skall det manuellt förda sjömansregistret bli ADB-baserat. Huvudmannaskapet för registret skall överföras från arbetsmarknadsstyrelsen till sjöfartsverket.

I propositionen lämnas förslag till den lagstiftning som behövs för att reformen skall kunna genomföras. En ny och förenklad lag om mönstring av sjömän föreslås ersätta den nuvarande mönstringsförordningen. Förslag läggs också fram om ändringar i sjölagen och vissa andra lagar.

Propositionens lagförslag

1 Förslag till

Mönstringslag

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även i fråga om andra fartyg.

2 § Lagen gäller inte i fråga om fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från lagens tillämpning.

3 § Begreppet sjöman används i denna lag i samma betydelse som i sjömanslagen (1973: 282). Med sjöman jämställs den som har befattning ombord utan att vara arbetstagare.

Med handelsfartyg menas i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten, såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

4 § Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagar sidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökningen prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underrätta den som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Krav på sjömannen

5 § För att få tillträda en befattning ombord skall en sjöman

1. ha giltig sjöfartsbok,
2. inte på grund av sitt hälsotillstånd vara olämplig för befattningen eller sjömansyrket,
3. ha föreskriven behörighet för befattningen,
4. uppfylla de villkor i övrigt för att inneha befattning ombord, som kan ha föreskrivits i andra författningar.

6 § Den som tillhör intendenturpersonalen på passagerarfartyg som går i regelbunden färjetrafik mellan nordisk hamn och annan hamn inom fartområdena inre fart, stor kustfart eller nordsjöfart behöver inte ha sjöfartsbok om han har pass eller annan likvärdig identitetshandling. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från kravet på innehav av sjöfartsbok.

7 § Sjömannen skall med ett sådant läkarintyg som avses i 18 § visa att hinder på grund av hans hälsotillstånd inte föreligger mot tjänstgöringen.

8 § Den som är under 18 år skall visa att hans vårdnadshavare har lämnat sitt tillstånd till att han tjänstgör till sjöss.

Skyldigheter för redaren och befälhavaren

9 § I samband med att en sjöman tillträder en befattning ombord skall redaren och befälhavaren förvissa sig om att sjömannen uppfyller kraven i 5–8 §§.

10 § När en sjöman tillträder eller frånträder en befattning ombord skall redaren omedelbart rapportera detta till sjömansregistret genom att skicka in en kopia av det tjänstgöringsbesked som avses i 15 § sjömanslagen (1973: 282).

Rapporteringen får också ske på annat sätt som godkänts av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

11 § För den intendenturpersonal som avses i 6 § skall rapporteringen till sjömansregistret ske när sjömannen börjar och slutar sin anställning i rederiet.

12 § På fartyget skall finnas en sjömansrulla. I sjömansrullan skall finnas kopior av samtliga sjömans tjänstgöringsbesked. Befälhavaren skall se till att rullan är ordnad så att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av särskilda skäl, föreskriva eller i enskilda fall medge att sjömansrullan förs och förvaras i land. Därvid svarar redaren för att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

13 § Redaren skall se till att anteckningar om tjänstgöringen ombord förs in i sjömannens sjöfartsbok.

14 § Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

Fackliga företrädare för sjömän ombord på fartyget har motsvarande rätt att ta del av handlingarna rörande bemanningen.

Sjöfartsbok

15 § Sjöfartsbok utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg. Sjömannen skall vara personligen närvarande när sjöfartsbok utfärdas för honom eller när boken utlämnas till honom.

16 § I sjöfartsboken skall finnas identifieringsuppgifter rörande sjömannen och uppgifter om dennes behörighet.

I sjöfartsboken skall också fortlöpande göras anteckningar om innehavarens tjänstgöring på olika fartyg.

17 § Sjöfartsboken är giltig i tio år efter utfärdandet.

Hälsundersökning av sjömän

18 § Sjömän skall genomgå regelbundna läkarundersökningar. Efter en undersökning skall läkaren utfärda ett särskilt intyg.

För sjömän på fartyg som uteslutande används i inre fart får läkarundersökningen begränsas till syn- och hörsel förmåga.

19 § Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörsel förmåga får dock gälla i fyra år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

20 § Har en sjömans hälsotillstånd påtagligt försämrats under läkarintygets giltighetstid får redaren eller befälhavaren begära att sjömannen skall förete ett nytt läkarintyg innan befattningen tillträds.

Om det finns särskilda skäl till det, får sjöfartsverket besluta att en sjöman skall genomgå ny läkarundersökning. Visar denna att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sin befattning eller sjömansyrket får sjöfartsverket efter samråd med socialstyrelsen förklara att ett redan utfärdat läkarintyg inte skall gälla vid tillämpningen av 7 §. Sjöfartsverket får meddela sådan förklaring också om sjömannen inte efterkommer beslutet att han skall genomgå läkarundersökning.

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg.

Sjömansregistret

22 § Sjöfartsverket skall med hjälp av automatisk databehandling föra ett register över sjömän och handelsfartyg där sjömän tjänstgör (sjömansregistret).

23 § Sjömansregistret skall innehålla uppgifter om de enskilda sjömännens identitet och kvalifikationer samt om fartygen. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas. Kontroll av fartygets bemanning skall kunna göras med hjälp av uppgifterna i sjömansregistret.

24 § Utöver vad som annars har föreskrivits om skyldighet att lämna uppgifter till sjömansregistret skall redaren och befälhavaren på begäran av sjöfartsverket till registret lämna sådana uppgifter om anställda sjömän som är av betydelse för registreringen.

25 § Sjömannen skrivs in i sjömansregistret när sjöfartsbok utfärdas för honom eller när tjänstgöringsbesked för honom första gången kommer in till registret.

Övriga bestämmelser

26 § Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

27 § Har beslut i frågor som avses i denna lag meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär. Har beslutet meddelats av sjöfartsverket eller av någon annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet får det överklagas hos regeringen genom besvär.

Beslut i frågor som avses i lagen gäller omedelbart om inte annat föreskrivs i beslutet eller, om beslutet överklagats, den högre myndigheten förordnar annorlunda.

28 § Om den som fått ett medgivande enligt 4 § eller fartygets befälhavare uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter något villkor i medgivandet eller försummar att lämna underrättelse enligt 4 § tredje stycket, döms han till böter.

29 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 9–14 §§ eller 24 § döms till böter.

30 § I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall 336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1) tillämpas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer, då förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen) skall upphöra att gälla. De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 330 § sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

330 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig för tjänst på fartyg, för vilkens utövande särskilda villkor gälla, skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig behörighet att utöva sådan tjänst.

Meddelas förklaring enligt första stycket, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen besluta att han för viss tid eller för alltid inte skall ha rätt att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas ett sådant beslut, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Vidtas åtgärd för att anställa åtal, får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagkraftägande dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, förordnar annorlunda. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Rätten till besvär hos regeringen över sjöfartsverkets beslut är inte inskränkt till viss tid.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1975: 1289.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk utlandsmyndighet att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1978: 109.

4 Förslag till

Lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)

Härigenom föreskrivs att 15 § sjömanslagen (1973: 282) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §¹

När sjöman tillträder befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När *sjöman* lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

När *en* sjöman tillträder *en* befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När *sjömannen* lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får föreskriva och i enskilda fall besluta att bestämmelserna om tjänst-

¹ Senaste lydelse 1975:739.

Nuvarande lydelse

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Föreslagen lydelse

göringsbesked skall tillämpas även på sådana arbetstagare som avses i 2§ första stycket och på inhyrda utländska fartyg samt medge undantag från bestämmelserna om tjänstgöringsbesked.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av sjöfartsverket. Verket meddelar också i övrigt närmare föreskrifter om tjänstgöringsbesked.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-03-17

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden I. Carlsson, Lundkvist, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Petersson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström

Föredragande: statsrådet Boström

Lagrådsremiss om mönstring av sjömän

1 Inledning

I april 1979 tillkallades en särskild utredare¹ med uppdrag att se över lagstiftningen om mönstring och registrering av sjömän. Utredaren, som antog namnet mönstringsutredningen (K 1979: 02), avlämnade i december 1980 principbetänkandet (Ds K 1980: 13) *Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän*. Efter remissbehandling av betänkandet föreslog regeringen i prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän att den nuvarande ordningen på detta område ändras på ett genomgripande sätt. Förslaget godkändes av riksdagen (TU 1981/82: 10, rskr 1981/82: 134).

Mönstringsutredningen avlämnade i november 1981 sitt slutbetänkande (Ds K 1981: 10) *Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän*, Del II. Vissa delar av detta betänkande behandlades i prop. 1981/82: 138 om avskaffande av påmönstringsförbud för sjömän, som har godkänts av riksdagen (TU 1981/82: 33, rskr 1981/82: 336). Genom riksdagens beslut upphävdes reglerna om påmönstringsförbud och varning för misskötsamma sjömän i förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen). Beslutet innebar vidare att den nämnd som prövade sådana frågor – sjömansnämnden – avvecklades.

Utöver de frågor som togs upp i prop. 1981/82: 138 innehåller mönstringsutredningens slutbetänkande ett avsnitt som handlar om hälsoundersökning av sjömän samt förslag till den lagstiftning som behövs för att genomföra förslagen i utredningens båda betänkanden. Till protokollet i detta ärende bör som *bilaga I* fogas den sammanfattning av förslagen som finns intagen i slutbetänkandet. I denna finns även en översiktlig redogörelse för förslagen i principbetänkandet.

¹ Landshövdingen Astrid Kristensson.

Utredningens slutbetänkande har remissbehandlats. En sammanställning av remissyttrandena i vad avser de delar som inte behandlades i prop. 1981/82: 138 bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Genom beslut den 11 mars 1982 uppdrog regeringen åt sjöfartsverket att svara för utvecklingen av ett ADB-baserat sjömansregister enligt de riktlinjer som redovisades i prop. 1981/82: 74 s. 18–20. Sjöfartsverket har den 18 februari 1983 till regeringen överlämnat en huvudstudierapport om ett ADB-baserat sjömansregister. Av rapporten framgår bl. a. att ett ADB-baserat sjömansregister i enlighet med mönstringsutredningens intentioner kan byggas upp och drivas inom de ekonomiska ramar som drogs upp i avsnitt 2.8 i prop. 1981/82: 74. Det nya registret planeras kunna vara i drift den 1 oktober 1984, varefter det nuvarande registret kan vara helt avvecklat vid årsskiftet 1984/85.

I det följande avser jag att ta upp frågan om den lagstiftning som behövs för att genomföra den nya ordningen för mönstring och registrering av sjömän. Till protokollet i detta ärende bör som *bilaga 3* fogas mönstringsutredningens förslag till lag om mönstring av sjömän och utredningens övriga lagförslag. Det bör dock framhållas att de föreslagna ändringarna i 231 § sjölagen (1891: 35 s. 1) och 19, 20, 26 och 62 §§ sjömanslagen (1973: 282) redan har genomförts.

2 Föredragandens överväganden

2.1 Allmänna synpunkter

Riksdagens beslut om godkännande av prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän innebär bl. a.

- att den nuvarande formen av mönstring utförd av statliga mönstringsförrättare skall avskaffas
- att vissa av de kontrollåtgärder som mönstringsförrättarna utför avskaffas medan andra överförs på rederierna och befälhavarna
- att den bundna sjömansrullan ersätts av en lösbladsrulla
- att den nuvarande manskapsförteckningen slopas
- att sjöfartsboken behålls och att den, i modifierad form, skall kunna utfärdas för utländska medborgare som tjänstgör i den svenska handelsflottan
- att bemanningskontrollen skall effektiviseras genom att det manuellt förda sjömansregistret blir ADB-baserat
- att huvudmannaskapet för registret övergår från arbetsmarknadsstyrelsen till sjöfartsverket.

Den av mönstringsutredningen föreslagna lagstiftningen bygger till viss del på den nuvarande mönstringsförordningen, men den återspeglar självfallet de förändringar som riksdagen, i enlighet med vad jag nyss framhållit, redan har beslutat om. I stället för den nuvarande mönstringsförord-

ningen, som till stora delar är riksdagsbunden och därmed enligt nya regeringsformen har karaktär av lag, föreslås lagstiftningen uppdelad i en lag om mönstring av sjömän och i en förordning i samma ämne. Den föreslagna lagstiftningen medför en rad förenklingar och leder till att onödiga byråkrati tas bort. En följd av detta är också att antalet bestämmelser i lagstiftningen kan minskas väsentligt.

Remissinstanserna har i allt väsentligt tillstyrkt utredningens författningsförslag eller lämnat dessa utan erinran. Kritiska synpunkter har uttalats enbart i ett mindre antal fall beträffande enskilda frågor. Till dessa och till framförda förslag till andra lösningar av speciella frågor återkommer jag i det följande.

Jag kan inledningsvis konstatera att det råder en bred enighet bland berörda myndigheter och organisationer om att den av utredningen föreslagna lagstiftningen i allt väsentligt tillgodoser de önskemål som kan ställas på en lagstiftning på det aktuella området. Vad som är särskilt glädjande är att det även i fråga om förslagen i utredningens slutbetänkande rått full enighet mellan redarnas, de ombordanställdas och berörda myndigheters representanter.

2.2 Förslaget till lag om mönstring av sjömän

2.2.1 Lagens tillämpningsområde

Fram till våren 1981 omfattade mönstringsförordningens regler om kontrollerande åtgärder i form av mönstring och registrering i princip alla sjömän ombord på svenska handelsfartyg med en nettodräktighet av minst 20 registerton. Med verkan från den 1 maj 1981 befriades intendenturpersonal på passagerarfärjor med svensk baskamn från skyldigheten att mönstra på och av fartygen (prop. 1980/81: 83, TU 1980/81: 10, rskr 1980/81: 150, SFS 1981: 202–204). Genom de lagändringar som genomfördes till följd av att 1969 års internationella skeppsmätningskonvention trädde i kraft den 18 juli 1982 ändrades tillämpningsområdet i 1 § mönstringsförordningen från svenska sjömän anställda på svenska handelsfartyg med en nettodräktighet av 20 registerton eller mera till svenska sjömän anställda på svenska handelsfartyg med en bruttodräktighet av 50 eller mera. För fartyg vars dräktighet enligt gällande mätbrev beräknats enligt kungörelsen (1954: 550) angående skeppsmätning skulle dock äldre bestämmelser gälla (prop. 1981/82: 87, TU 1981/82: 18, rskr 1981/82: 176, SFS 1982: 258).

I de inledande paragraferna i förslaget till lag om mönstring av sjömän har utredningen angett tillämpningsområdet för lagstiftningen. Enligt 1 § skall bestämmelserna i lagen gälla mönstring och registrering av sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare. Lagen skall dock inte, enligt vad som föreslås i 2 §, gälla på fartyg med mindre bruttodräktighet än 20

registerton och inte på fartyg som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Som framgår av prop. 1981/82:74 om enklare mönstring av sjömän (s. 19 n) föreslog mönstringsutredningen i sitt principbetänkande att alla svenska passagerarfartyg och alla andra svenska handelsfartyg om minst 20 ton brutto utom vissa statsfartyg skulle omfattas av sjömansregistrering. I sitt remissvar påpekade sjöfartsverket att antalet passagerarfartyg under 20 ton brutto är större än utredningen antagit och förordade att sådana inte behövde redovisas till registret, om fartygen uteslutande selsätts i svensk inre fart. Föredraganden anslöt sig till sjöfartsverkets förslag. I avsnitt 6.5 i slutbetänkandet har utredningen återkommit till och modifierat sitt tidigare förslag, så att registreringen inte alls skall omfatta svenska passagerarfartyg under 20 ton brutto.

I sitt remissvar över slutbetänkandet framhåller sjöfartsverket att verkets tidigare framförda förslag delvis var betingat av uttrycken "sea-going ships" och "maritime navigation" i internationella konventioner. Möjligheter till direktkontroll ombord finns emellertid även i fråga om såväl lastfartyg som passagerarfartyg under 20 ton brutto i stor kustfart. Sjöfartsverket tillstyrker därför utredningens slutliga förslag, som i stort sett fångar upp de handelsfartyg som går i stor kustfart eller vidsträcktare fart.

För egen del får jag anföra följande.

Av vad jag inledningsvis anført i detta avsnitt framgår att det genom ändrad lagstiftning på senare tid skett vissa förändringar i tillämpningsområdet för mönstringsförordningen. Vad gäller den speciella lagstiftningen om intendenturpersonal på färjor rör det sig egentligen om vissa lättnader i fråga om mönstring och rapportering till registret för en personalkategori, vars tjänstgöring ombord inte behöver registreras lika fullständigt som för andra ombordanställda. Huvuddragen av den reglering som f. n. finns i förordningen (1981: 204) om intendenturpersonal på färjor återfinns i 6 och 11 §§ i utredningens förslag till mönstringslag. Vad beträffar de av skeppsmätningsskonventionen betingade ändringarna i fråga om angivande av fartygs dräktighet vill jag framhålla att bruttodräktigheten numera för svenskt vidkommande ansetts böra vara den enda parametern med anknytning till ett fartygs dräktighet. Eftersom bruttodräktigheten enligt 1969 års internationella skeppsmättningsregler anges i ett sortlöst tal och inte längre mäts i ton, skall den endast anges med en siffra.

Förändringen i 1 § mönstringsförordningen från 20 nettoregisterton till en bruttodräktighet av 50 var, som framgår av s. 25 i prop. 1981/82:87, betingad av en strävan att så nära som möjligt "översätta" det tidigare gällande nettodräktighetstalet till nytt bruttodräktighetstal. Det var i detta sammanhang inte aktuellt att ta upp den av utredningen förordade utvidgningen av mönstringsskyldigheten.

Även efter de förändringar i lagstiftningen som påkallats av 1969 års

skeppsmättningskonvention kvarstår bruttodräktighetsgränsen 20 i 6 kap. lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg, som reglerar fartygens bemanning, och i lagstiftningen om behörigheter för sjöpersonal (SFS 1982: 892). Mönstringslagstiftningen har sina främsta beröringspunkter med bemannings- och behörighetsreglerna och gränsen bör därför vara densamma. Som utredningen föreslagit i sitt slutbetänkande bör gränsen dras vid en bruttodräktighet av 20 både för lastfartyg och för passagerarfartyg. För den sistnämnda kategorin finns det ingen anledning att göra någon skillnad beroende på om fartygen brukas i skilda fartområden.

4 § i den av utredningen föreslagna mönstringslagen gör det möjligt för regeringen eller den myndighet som regeringen utser att medge att lagen inte skall gälla för sådana svenska fartyg som helt eller delvis hyrts ut till en utlänning. En motsvarande bestämmelse finns i 59 § sjömanslagen (1973: 282) och i fartygsmiljöutredningens förslag till ny lag om säkerheten på fartyg i betänkandet (Ds K 1982: 2–3) Ny sjösäkerhetslag.

Svenska maskinbefälsförbundet uttalar i sitt remissyttrande att Sverige har synnerligen liberala regler när det gäller att dispensera från nationella lagbestämmelser vid s. k. bare-boat charter eller skeppslega av svenskt fartyg till utlänning. Det är sällsynt att andra nationer ger möjlighet till dispens från nationella offentligrättsliga regler när en redare vill chartra bort ett fartyg till en utlänning. Förbundet anser att företeelsen bare-boat charter behöver utredas i ett större sammanhang. Bl. a. behöver noga undersökas i vad mån samhället skall främja denna typ av charter genom att dispensera från offentligrättslig lagstiftning. Innan en sådan utredning är genomförd kan förbundet inte acceptera att dispensmöjligheter införs i olika lagar. Maskinbefälsförbundet anser således att 4 § skall utgå ur lagtexten.

Jag håller med maskinbefälsförbundet om att företeelsen bare-boat charter medför problem i en rad avseenden. Vissa av dessa problem har behandlats i promemorian (Ds K 1978: 8) Skeppslega till utlänning (bare-boat charter). Utgångspunkten för denna var de formellt otillfredsställande förhållanden som kan inträda, om ett svenskt fartyg hyrs ut till utlänning genom avtal som i huvudsak utformats enligt internationell förebild. Ett sådant avtal förutsätter vanligen att åtminstone vissa svenska offentligrättsliga föreskrifter inte tillämpas trots att någon dispens inte har getts eller kunnat ges. De enda möjligheterna till sådan dispens ges i 59 § sjömanslagen och i kungörelsen (1974: 262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg. Regeringen har i ett flertal fall medgivit undantag från tillämpningen av sjömanslagen. Sådana undantag torde i många fall ha lett till att t. ex. den svenska mönstringslagstiftningen inte kunnat tillämpas fullt ut i praktiken. Det finns exempel på att en befälhavare har blivit åtalad i sådant sammanhang. Domstolen meddelade påföljdseftergift, eftersom befälhavaren under de förhållanden som rådde haft ringa eller ingen möjlighet att fullgöra sina skyldigheter enligt lagstiftningen. För att råda bot på

de påtalade missförhållandena föreslogs i 1978 års promemoria en ny lag om skeppslega till utlänning. Med stöd av denna skulle regeringen vid bare-boat charter till utlänning efter en samlad prövning kunna medge undantag, helt eller delvis, från en rad i en bilaga uppräknade författningar. Förslagen i promemorian har hittills inte lett till någon lagstiftning. Underhandskontakter från regeringens sida med andra västeuropeiska stater till vilka bare-boat charter varit aktuell har visat vilka svårigheter som föreligger att vid en utchartring få den stat där inchartraren hör hemma att känna ansvar för och utöva tillsyn över verksamheten på fartyget. Mot denna bakgrund har gjorts vissa undersökningar av möjligheterna att för bare-boat-fallen införa dubbel registrering och sålunda låta ett utchartrat fartyg byta flagg under den tid chartern gäller. Även i detta hänseende föreligger en rad svårigheter, bl. a. i fråga om tillämpningen av 1967 års sjöpanträttskonvention. Jag tvingas därför konstatera att det f. n. inte finns någon bra lösning på de aktuella problemen.

Bare-boat charter till utlänning under kortare eller längre tid har under senare år i många fall blivit ett instrument för svenska redare att med bibehållen äganderätt få sysselsättning till sina fartyg när alternativet annars har varit försäljning utomlands. Frågan uppmärksammades från sjöfartspolitiska utgångspunkter redan av flaggutredningen, som i betänkandet (SOU 1976: 44) Sjöfart och flagg bl. a. anförde följande (s. 124).

För en svensk redare som till följd av det internationella konkurrensläget finner det omöjligt att sysselsätta ett fartyg kan en uthyrning på bareboat basis till utländsk befraktare framstå som ett alternativ till en försäljning. Även ur allmän synpunkt kan ett sådant arrangemang vara att föredra, eftersom fartyget då kan behållas under svensk flagg med möjlighet att sedermera åter tas i drift av den svenske redaren. För att möjliggöra bareboat charter i de särskilda fall då detta kan vara motiverat krävs att dispensmöjligheter införs även beträffande andra tillämpliga svenska bestämmelser än de i sjömanslagen och 1974 års kungörelse. Utredningen vill därför förordna att systematiskt uppbyggda regler för bareboat charter genomförs.

Som framgår av vad jag nyss anfört finns det ett antal olösta frågor på detta område. Det synes inte lämpligt att utan vidare överväganden genomföra den lagstiftning som föreslogs i 1978 års promemoria. Jag ansluter mig i stället till Svenska maskinbefälsförbundets åsikt att frågan bör utredas i ett större sammanhang. Det är ännu för tidigt att ta ställning till hur en sådan utredning bör bedrivas och hur utredningsuppdraget skall utformas. Jag har för avsikt att återkomma i denna fråga sedan jag inhämtat synpunkter på den från redarnas och de ombordanställdas organisationer.

Vad angår den av mönstringsutredningen föreslagna möjligheten till dispens enligt 4 § lagförslaget finner jag att den inte kan undvaras så länge det är möjligt att chartra ut fartyg till utlandet på bare-boat basis. Det är t. ex. uppenbart att det i allmänhet inte bör ske någon rapportering till det

nya sjömansregistret av uppgifter om utländska sjömäns tjänstgöring ombord på ett av en utländsk redare förhyrt svenskt fartyg. Registret skall inte belastas med uppgifter om sjömän som endast tillfälligtvis och utan någon annan kontakt med Sverige råkar tjänstgöra på ett svensklagat fartyg. Även i andra avseenden måste det finnas en legal möjlighet att medge att mönstringslagen inte skall gälla. Jag förordar följaktligen att en motsvarighet till 59 § sjömanslagen tas in i den nya mönstringslagen.

2.2.2 Mönstringsåtgärder

I avsnitt 2.3 i prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän behandlades vissa mönstringsåtgärder. Det konstaterades där att det nuvarande avmönstringsinstitutet kan avskaffas och att mönstringsförrättarnas kontrollerande åtgärder i samband med påmönstring kan övertas av andra, främst rederierna och befälhavarna. Lagförslaget i utredningens slutbetänkande är utformat i enlighet med dessa tankegångar.

Utredningen har behållit det hävdvunna uttrycket mönstring i lagförslaget. Med detta avses enligt 3 § de åtgärder som enligt 9 och 10 §§ skall vidtas av redare och befälhavare. Enligt min mening finns det goda skäl att behålla termen mönstring i lagstiftningen även efter det att mönstringsförrättarna har upphört med sin verksamhet. Härigenom kan uttryck som påmönstring och avmönstring utan olägenhet kvarstå i annan lagstiftning och användas för att beteckna tillträde och frånträde av befattning ombord. Jag biträder således utredningens förslag i denna del.

Bland de mönstringsåtgärder som ankommer på redare och befälhavare anges i 9 § att de skall förvissa sig om att en sjöman uppfyller kraven i 5–8 §§ när han skall tillträda en befattning ombord. Kraven på sjömannen innefattar bl. a. att han skall ha giltig sjöfartsbok, att han med läkarintyg skall styrka att han inte på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för befattningen eller sjömansyrket och att han skall ha föreskriven behörighet för befattningen. Viss lättnad i skyldigheten att ha sjöfartsbok skall gälla för intendenturpersonal på färjor inom närtrafikområdet. Den som är under 18 år skall visa intyg från vårdnadshavare att han har dennes tillstånd att tjänstgöra till sjöss. I redarens skyldigheter ingår vidare att enligt 10 § i lagförslaget svara för rapporteringen till sjömansregistret när sjömän till- och frånträder befattning ombord.

Remissinstanserna har godtagit utredningens förslag i dessa delar. Även jag ställer mig bakom förslagen. Jag återkommer dock i specialmotiveringen till vissa frågor av mer detaljartad natur.

2.2.3 Sjömansrulla

Frågor rörande sjömansrullan behandlades i avsnitt 2.4 i prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän. Det förordades där att den nuvarande bundna sjömansrullan ersätts av en lösbladsrulla, i vilken man förvarar de ombordvarande sjömannens tjänstgöringsbesked. Förslaget,

som godkändes av riksdagen, innefattade också att den manskapsförteckning som skall föras på sådana fartyg i inrikes trafik som saknar rulla skulle avskaffas.

Bestämmelser om sjömansrullan återfinns i 12 och 14 §§ utredningens lagförslag. På sådana fartyg som omfattas av lagen skall finnas en sjömansrulla. I den skall finnas ett exemplar av sjömannens tjänstgöringsbesked. Befälhavaren skall se till att beskeden är ordnade så att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas. Om det behövs av särskilda skäl skall medgivande kunna lämnas till att rullan förs och förvaras i land. Denna dispensmöjlighet är avsedd främst för sådan färjetrafik och offshore-verksamhet där alla personalfrågor handläggs i land. Enligt lagförslaget 14 § är redaren och befälhavaren skyldiga att hålla sjömansrullan och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet.

Inte heller i fråga om sjömansrullan har några invändningar framförts från remissinstansernas sida.

Genom den av utredningen föreslagna ordningen sker välbehövliga förändringar i lagstiftningen. De nyss angivna bestämmelserna i mönstringslagen ersätter 34–42 §§ i mönstringsförordningen, vilka innehåller förhållandevis detaljerade föreskrifter om sjömansrulla, mönstringsbevis och manskapsförteckning. Jag tillstyrker därför utredningens förslag.

2.2.4 Sjöfartsbok

Riksdagens beslut om godkännande av prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän innebär bl. a. att sjöfartsboken skall behållas och att den också, i modifierad form, skall kunna utfärdas för utländska medborgare som tjänstgör i den svenska handelsflottan. Frågor rörande sjöfartsboken behandlades i avsnitt 2.5 i propositionen.

I utredningens lagförslag finns regler om sjöfartsboken upptagna i 15–17 §§. Sjöfartsboken skall innehålla uppgifter om sjömannens identitet och om hans behörighet. Anteckningar skall fortlöpande göras i den om innehavarens tjänstgöring på olika fartyg. Sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg. Därvid skall sjömannen vara personligen närvarande. En sjöfartsbok skall gälla tio år från utfärdandet.

Redan tidigare har framhållits att en sjöman skall ha giltig sjöfartsbok för att få tillträda en befattning ombord. Enligt 13 § i lagförslaget skall redaren se till att anteckningar om tjänstgöring ombord förs in i sjömannens sjöfartsbok.

Som framgår av prop. 1981/82: 74 avvisade flera remissinstanser då förslaget att sjöfartsbok skall kunna utfärdas för utländska medborgare med hänsyn till de konsekvenser detta skulle få enligt ILO-konventionen nr 108. Riksdagens ställningstagande innebär dock att sjöfartsbok skall kunna utfärdas för utländska medborgare. För att undvika vissa negativa

effekter skall då uttryckligen anges att sjöfartsboken för den utländske medborgaren inte är en nationell identitetshandling i enlighet med konvention nr 108.

Rikspolisstyrelsen vidhåller sin tidigare avvisande inställning till förslaget om sjöfartsbok för utländska medborgare. Även statens invandrarverk avstyrker förslaget, som dock tillstyrks av sjöfartsverket. ILO-kommittén framhåller att, om det anges att sådan bok inte är en identitetshandling enligt konvention nr 108, artikel 5 i konventionen angående utländska medborgares hemortsrätt inte blir tillämplig. Därmed faller invändningen att kravet på sjöfartsbok för utlänningar skulle stå i strid med svenska invandringsbestämmelser.

För egen del anser jag att det inte finns anledning att frånga den bedömning som gjordes i prop. 1981/82: 74.

I nyssnämnda proposition diskuterades också frågan om vem som skall utfärda sjöfartsböcker. Min företrädare anförde därvid att det då var för tidigt att ta ställning till vem som skulle göra detta. Utredningen har i sitt slutbetänkande (6 § i förslaget till förordning om mönstring av sjömän) föreslagit att sjöfartsbok utfärdas av sjöfartsverket eller av en passmyndighet i Sverige eller utomlands.

Rikspolisstyrelsen vidhåller sin tidigare redovisade uppfattning att uppgiften att utfärda sjöfartsbok inte faller inom ramen för den huvudsakliga polisiära verksamhet som polisstyrelserna skall ägna sig åt.

Även jag finner att det är för tidigt att ta slutlig ställning i frågan. Jag avser att senare återkomma till regeringen med ett förslag. I detta sammanhang kan emellertid påpekas att sjöfartsverket i sin nyligen avlämnade huvudstudie om det ADB-baserade sjömansregistret (s. 62) ansett det fullt möjligt att låta sjöfartsinspektionsdistrikten och vissa utlandsmyndigheter utfärda och lämna ut sjöfartsböcker i de fall som är särskilt brådskande. I övriga fall kan registret utfärda böckerna och skicka dessa till en lämplig passmyndighet, där sjömannen kan inställa sig personligen för att få ut boken.

Remissinstanserna har i övrigt godtagit de föreslagna bestämmelserna om sjöfartsboken. Jag biträder utredningens förslag i dessa delar.

Jag vill slutligen framhålla att utländska sjöfartsböcker i princip bör kunna godtas när utländska medborgare tjänstgör i den svenska handelsflottan.

2.2.5 Hälsundersökning av sjömän

Inledningsvis talade jag om att mönstringsutredningen behandlade frågorna rörande hälsundersökning av sjömän först i slutbetänkandet (avsnitt 5). Följaktligen innehöll inte prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän några överväganden i dessa avseenden.

Reglerna i mönstringsförordningen om hälsundersökning av sjömän reviderades år 1979 (prop. 1978/79: 10, TU 1978/79: 7, rskr 1978/79: 62, SFS

1979: 37). Ändringarna innebar bl. a. att kravet på att läkarintyg skulle utfärdas av speciella s. k. sjömansläkare, vilka skulle ha "förvärvat erfarenhet av sjöfolks arbetsförhållanden", togs bort. Bakgrunden till detta var den stora bristen på sjömansläkare, något som lett till svårigheter för sjömän att få läkarintyg utfärdade. Numera kan läkarintyg utfärdas av alla legitimerade läkare i Sverige. Det är även möjligt att genomgå läkarundersökning i vissa utländska hamnar. Utrikesdepartementet utser behöriga läkare utom riket och tillhandahåller en förteckning över dessa. 1979 års ändringar innebar vidare att det infördes ett enhetligt system med läkarundersökning vartannat år i stället för två typer av läkarundersökningar med olika giltighetstid för läkarintygen. Nya regler gavs vidare om läkares anmälan till myndighet när läkaren finner att en sjöman på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig att utöva sjömansyrket.

Under hänvisning till att de föreskrifter om hälsoundersökning av sjöfolk som socialstyrelsen utfärdade år 1979 är ganska nya föreslår utredningen inte några förändringar när det gäller innehållet i läkarundersökningen eller läkarintygets giltighetstid. I sammanhanget ifrågasätter utredningen dock om lungundersökning bör vara obligatorisk för alla sjömän och föreslår att socialstyrelsen ser över bestämmelserna om detta.

I sitt remissyttrande uttalar socialstyrelsen att den är medveten om behovet av en översyn. Styrelsen avser fördenskull arbeta om föreskrifterna om lungundersökning.

När det gäller läkarintygets utformning efterlyser utredningen en möjlighet för läkaren att redovisa en sammanfattande tjänstbarhetsbedömning för sjömannen och även ett utrymme för särskilda anmärkningar, där läkaren kan ange t. ex. olämplighet för särskilt tungt fartygsarbete.

Socialstyrelsen har den 2 september 1982 beslutat nya föreskrifter m. m. om hälsoundersökning av sjöfolk (SOSFS(M) 1982: 21). I den läkarintygsblankett som fastställts då har utredningens önskemål i dessa avseenden helt tillgodosetts. Jag vill också nämna att läkarintyget även har anpassats till de nya syn- och hörselkrav som gäller enligt sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1981: 56) med bestämning av syn- och hörselkraven för sjöfolk. Det bör dock påpekas att socialstyrelsens nya föreskrifter inte innefattar några ändringar i fråga om kraven på lungundersökning.

Ett annat förslag från utredningens sida är att behovet av särskilda föreskrifter om läkarundersökning av personal ombord på fartyg med farlig last övervägs av en särskild arbetsgrupp.

Sjöfartsverket tillstyrker utredningens förslag. Socialstyrelsen föreslår att sjöfartsverket ges rätt att, efter samråd med bl. a. socialstyrelsen, meddela ifrågavarande särskilda föreskrifter. Detta överensstämmer med motsvarande förfarande för den övriga arbetsmarknaden, där arbetsmarknadsstyrelsen¹ efter samråd med socialstyrelsen utfärdar anvisningar.

¹ Skall vara arbetarskyddsstyrelsen.

För egen del finner jag det angeläget att en undersökning görs av behovet av särskilda föreskrifter på detta område. På fartyg hanteras en rad kemikalier och andra farliga laster, vilka kan påverka de anställdas hälsotillstånd på ett ogynnsamt sätt. Det bör därför nog övervägas vilka behov av särskilda undersökningar som finns. En särskild arbetsgrupp med företrädare för bl. a. sjöfartsverket, socialstyrelsen samt redarnas och de ombordanställdas organisationer bör därför se över dessa frågor. Sjöfartsverket bör ta initiativet till att arbetsgruppen påbörjar sitt arbete utan att avvakta riksdagsbehandlingen av detta ärende. Om det krävs något särskilt bemyndigande för att utfärda de föreskrifter som kan bli aktuella, kan regeringen besluta därom genom ändring i förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk. Det kan annars bli aktuellt med lagstiftning som täcker detta när förslagen i fartygsmiljöutredningens slutbetänkande genomförs.

I avsnitt 5.2.1 i slutbetänkandet föreslår utredningen att skyldigheten att ha giltigt läkarintyg skall gälla för befattningshavare ombord på alla svenska handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 20.

I sitt yttrande anser sjöfartsverket att det "stora" läkarintyget med två års giltighetstid liksom i dag bara skall fordras i stor kustfart och vidsträcktare fart. Ett mera vittgående krav skulle enligt verket vara svårt att genomdriva och medföra onödig byråkrati.

För egen del är jag benägen att hålla med sjöfartsverket om att utredningens krav går för långt. Läkarintyg enligt mönstringslagstiftningen bör följaktligen inte gälla sådana fartyg som enbart sysselsätts i fartområdet inre fart. På sådana fartyg skall det, liksom f. n., räcka med det fyraåriga syn- och hörselintyg som finns föreskrivet i 6 kap. 3 § förordningen (1965:908) om säkerheten på fartyg (ändrad 1980:299). Vad jag nu har framhållit leder till att 18 § i lagförslaget får formuleras om så att kravet på läkarundersökningar bara gäller på fartyg som nyttjas i stor kustfart eller vidsträcktare fart.

Utredningen anför i avsnitt 5.2.2 att socialstyrelsen i sina kontakter med utredningen ansett att sådan servicepersonal i färjetrafiken, som inte är sjömän i traditionell mening och delaktiga i fartygets framförande eller liknande och inte heller direkt verksamma i livsmedelshanteringen, helt kan undantas från kravet på läkarintyg. Enligt utredningen lägger dock ILO-konventionen nr 73 hinder i vägen för detta. Konventionen föreskriver nämligen att läkarintyg skall finnas för varje person som är sysselsatt ombord. Man måste också, framhåller utredningen, beakta att intendenturpersonalen ofta har en roll i säkerhetsorganisationen ombord.

I sitt remissyttrande vidhåller socialstyrelsen att personalgrupper såsom kiosk- och städpersonal på färjor kan undantas från kravet på läkarintyg. Sjöfartsverket instämmer däremot i utredningens slutsats att kravet på läkarintyg också måste gälla intendenturpersonal.

Som utredningen har anfört medger inte ILO-konventionen nr 73 någon

möjlighet till de undantag socialstyrelsen förordar. Även om det ligger något i vad styrelsen anfört kan Sverige inte medvetet åsidosätta konventionens krav. Frågan har inte heller den betydelsen att det kan komma i fråga att överväga att säga upp konventionen.

F. n. skall sjömannen förete läkarintyg dels när han skall skrivas in i sjömansregistret, dels när han skall tillträda en befattning på fartyg. Utredningen föreslår i avsnitt 5.2.4 att läkarintyg inte skall behöva visas upp i samband med inskrivning i sjömansregistret. I framtiden bör därför läkarintyg krävas endast i samband med tjänstgöringen ombord. Utredningen har vidare övervägt om det behövs någon motsvarighet till bestämmelsen i 16 § mönstringsförordningen, som i trängande fall medger undantag från skyldigheten att visa läkarintyg vid påmönstring utomlands. Utredningen har, efter att i principbetänkandet föreslagit en annan lösning, stannat för att möjligheten till tillfällig befrielse från kravet på läkarintyg utomlands kan slopas.

Remissinstanserna har inte haft något att invända mot utredningens förslag. För egen del biträder jag förslagen.

Om en läkare vid undersökning av en sjöman finner att denne på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sjömansyrket skall läkaren anmäla detta för sjöfartsverket. Med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet får läkaren dock underlåta att göra anmälan. Detta s. k. läkarförbud, som innefattar att läkaren vägrar utfärda intyg för sjömannen och därmed faktiskt avstänger honom från tjänstgöring till sjöss, kan överklagas till socialstyrelsen. Ett läkarförbud skall av sjöfartsverket snarast möjligt meddelas till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna.

Avsikten med läkarförbudet har varit att förhindra att den som av hälsoskäl är olämplig för sjömansyrket skall kunna gå från läkare till läkare och kanske få det intyg han behöver av någon läkare som inte upptäcker bristerna. Antalet läkarförbud är litet. Under år 1980 förekom endast 14 anmälningar. Under de senaste sex åren har bara framställts en begäran om överprövning av läkarförbud hos socialstyrelsen. Socialstyrelsen har för utredningen framhållit att anmälningsskyldigheten är oförenlig med det förhållande mellan läkare och patient som bör råda vid undersökningen. Utredningen har mot denna bakgrund övervägt om det behöver finnas kvar något anmälningsförfarande i framtiden och därvid funnit att systemet kan avskaffas. Enligt utredningen bör alla gällande läkarförbud upphävas samtidigt som möjligheten att utfärda nya förbud avskaffas.

De remissinstanser som uttalat sig i frågan tillstyrker att det s. k. läkarförbudet avskaffas. Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller dock att upphävandet av gällande förbud kan komma att orsaka sjömansförmedlingarna merarbete och ökat ansvar genom att personer, som tidigare avstängts från möjligheten att påmönstra, nu åter kan komma att uppträda som arbetssökande vid sjömansförmedlingarna. Trots sådana eventuella svårigheter vill arbetsmarknadsstyrelsen inte motsätta sig att förbuden upphävs då det, som utredningen påpekat, finns goda skäl härför.

Efter en jämförelse med körkortslagstiftningen och bl. a. de möjligheter som finns för vissa myndigheter att få ta del av belastningsuppgifter ur körkortsregistret anför sjöfartsverket.

Med det anförda har sjöfartsverket velat visa hur statsmakterna beträffande andra trafikgrenar ser på registrering av och hänsynstagande till belastningsuppgifter. Om läkarnas skyldighet att anmäla olämplighet av hälsoskäl att utöva sjömansyrket upphävs, bör det undersökas om den hälsodeklaration som föregår en läkarundersökning för friskintyg, kan göras mer täckande. Detta torde ankomma på socialstyrelsen i samråd med sjöfartsverket. Härutöver bör verket kunna förordna om läkarundersökning när anledning därtill finns, t. ex. vid utredning av sjöolycka. Det finns skäl att ytterligare diskutera vilka befogenheter verket bör ha, men såvitt det gäller återkallelse av behörigheter räcker det med de befogenheter som verket föreslås få enligt 330 § sjölagen. I sammanhanget bör nämnas, att sjöfartsverket, när STCW-konventionen träder i kraft, torde bli skyldigt att infordra läkarintyg i samband med utfärdande eller förnyelse av behörighetsbevis. Eventuellt bör verket även i dessa fall kunna förordna att läkarundersökningen skall avse bl. a. något visst förhållande.

För egen del får jag anföra följande.

Av mönstringsutredningens slutbetänkande framgår att antalet läkarförbud blivit allt färre på senare år. Parallellen med påmönstringsförbuden är tydlig. I grunden beror detta på omstruktureringen av handelsflottan och de ökade krav arbetsgivarna har kunnat – och med hänsyn till de minskade besättningsstorlekarna har nödgats – ställa på sina ombordanställda. Den numera förhärskande anställningsformen inom handelsflottan, rederianställning, innebär i sig ett bättre skydd mot att sjömän, som av hälsoskäl är olämpliga att tjänstgöra ombord, kommer ut till sjöss än den tidigare anställningsformen fartygsanställning, då sjömännen bara var anställda för tjänstgöring på ett visst fartyg och då ofta för en resa i taget. Ett avskaffande av läkarförbuden innebär, liksom det redan genomförda slopandet av instituten påmönstringsförbud och varning, att det läggs ett större ansvar på redaren när han anställer sjöpersonal. Jag finner en sådan utveckling riktig och förordar att läkares anmälningsskyldighet avskaffas. De gällande läkarförbuden bör upphävas i samband med att den föreslagna lagstiftningen träder i kraft.

Som sjöfartsverket har anfört i sitt yttrande finns det en rad andra möjligheter att kontrollera att sjömän, som av hälsoskäl är olämpliga att utöva sjömansyrket, inte ges möjlighet att tjänstgöra i handelsflottan. En förbättring som redan genomförts av socialstyrelsen är den tidigare omnämnda förändringen av läkarintygsblanketten, som ger läkaren bättre möjlighet att i sin tjänstbarhetsbedömning ställa den undersöktes prestationsförmåga i relation till den avsedda befattningen ombord samt dessutom möjlighet att anteckna medicinska anmärkningar beträffande yrkesutövningen. Andra sätt kan vara att, som sjöfartsverket nämner, göra hälso-

deklarationen mer täckande. I fråga om behörigheter för sjöpersonal har skärpta krav inträtt från den 1 januari 1983. I 5 kap. 3 § förordningen (1982: 892) om behörigheter för sjöpersonal stadgas att behörighetsbevis utfärdas för en tid av högst fem år. Någon generell tidsbegränsning av behörighetsbevis för sjöpersonal har inte funnits förut. Den nu införda tidsbegränsningen är föranledd av bestämmelser av motsvarande innehåll i 1978 års internationella konvention om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning, den s. k. STCW-konventionen. Denna kräver också viss tids yrkesutövning eller utbildning för att sjömannen skall få giltighetstiden för ett behörighetsbevis förlängd. Dessa nya regler innebär förbättrade möjligheter att via behörighetsgivningen tillgodose önskemålen att medicinskt olämpliga personer inte kommer ut till sjöss. Jag kan i detta sammanhang också nämna att behörighetsbevis enligt äldre författningar enbart medför rätt att uppehålla befattning på fartyg längst intill utgången av år 1987 (p. 4 i ikraftträdandebestämmelserna till behörighetsförordningen).

Den av sjöfartsverket efterlysta möjligheten för verket att förordna om läkarundersökning när anledning därtill föreligger bör tillgodoses genom ett tillägg till 20 § i lagförslaget. Med stöd av denna bestämmelse kan sjöfartsverket i sådana fall, då det finns tydliga tecken på att en sjöman på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för befattningen eller sjömansyrket, besluta att sjömannen skall genomgå en ny läkarundersökning och detta trots att sjömannen innehar ett giltigt läkarintyg. Sedan kravet på att läkarintyg skall utfärdas av sjömansläkare slopades har naturligtvis risken ökat för att olämpliga personer får läkarintyg och därmed möjlighet att tjänstgöra till sjöss. Genom den nu föreslagna bestämmelsen ges en möjlighet att korrigera eventuella missbedömningar genom en noggrann undersökning av t. ex. en av socialstyrelsen särskilt anvisad läkare. Skulle en sådan undersökning leda till att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd anses olämplig för den aktuella befattningen eller sjömansyrket, bör sjömannen självfallet inte få tillträda befattningen respektive tjänstgöra ombord. Om sjömannen redan innehar ett giltigt läkarintyg måste detta kunna förklaras ogiltigt. Sjöfartsverket bör därför tillerkännas rätt att, efter samråd med socialstyrelsen, ogiltigförklara läkarintyg. Denna rätt bör verket ha oavsett om den nya läkarundersökningen har tillkommit genom beslut av redaren eller befälhavaren enligt paragrafens första stycke eller genom beslut av sjöfartsverket enligt paragrafens andra stycke. Rätten att ogiltigförklara läkarintyg bör självfallet utnyttjas med stor varsamhet.

Jag återkommer i det följande till den av sjöfartsverket omnämnda befogenheten till interimistisk indragning av behörighet enligt 330 § sjölagen.

Besättningarna på fiskefartyg behöver f. n. inte ha fullständigt läkarintyg. Intyg om syn och hörsel har ansetts tillräckligt. Enligt utredningen framstår de redan nu tillämpade syn- och hörselkraven som den viktigaste

delen av hälsoundersökningen när det gäller fiskefartyg. Med hänsyn härtill och till att ILO-konventionen nr 73 inte gäller för fiskefartyg förordar utredningen att reglerna på detta område inte ändras.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot utredningens förslag. För egen del ansluter jag mig till detta.

2.2.6 Sjömansregistret

Frågor rörande sjömansregistrering och övergången till ett ADB-baserat sjömansregister behandlades utförligt i avsnitten 2.7 och 2.8 i prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän. I inledningen till förevarande remiss har jag nämnt att sjöfartsverket nyligen avlämnat en huvudstudierapport om ett ADB-baserat sjömansregister. Rapporten avser främst tekniska och ekonomiska frågor och skall därför inte vidare behandlas i detta sammanhang. Som utgångspunkt för den vidare diskussionen vill jag dock nämna att sjöfartsverkets rapport bekräftar eller snarare förstärker värdet av utredningens förslag om en övergång till ADB-registrering.

I utredningens slutbetänkande behandlas sjömansregistreringen, bortsett från den tidigare behandlade frågan om registrets omfattning (jfr avsnitt 2.2.1), bara i lagförslaget och specialmotiveringen till detta. De föreslagna lagreglerna återfinns i 22–25 §§, som innebär i huvudsak följande. Sjöfartsverket skall föra ett ADB-register över sjömän (sjömansregistret), som skall innehålla uppgifter om enskilda sjömans identitet och kvalifikationer samt uppgifter om fartyg. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas. Med hjälp av uppgifterna i registret skall fartygens bemanning kunna kontrolleras. Redaren och befälhavaren skall på begäran av registret vara skyldiga att lämna sådana uppgifter om sina anställda sjömän som är av betydelse för registreringen. En sjöman blir inskriven i registret när sjöfartsbok först utfärdats för honom eller när det första tjänstgöringsbeskedet för honom har kommit in till registret.

Remissinstanserna har inte haft något att erinra mot de föreslagna bestämmelserna. Datainspektionen erinrar dock om att det enligt 3 § datalagen (1973: 289) skall särskilt beaktas att inte andra uppgifter registreras än sådana som står i överensstämmelse med ändamålet med registret. Detta innebär, under förutsättning att inspektionen tolkat registrets ändamål på ett riktigt sätt, att uppgifter om kvalifikationer enbart får avse sådana uppgifter som har betydelse för bedömningen av sjömannens tjänstgöring eller fartygs bemanning. Det är således, framhåller datainspektionen, av stor betydelse från integritetssynpunkt att inte registret belastas med några i förhållande till ändamålet artfrämmande uppgifter, såsom exempelvis uppgifter om löner och hälsotillstånd.

För egen del tillstyrker jag utredningens lagförslag. Med anledning av datainspektionens yttrande vill jag framhålla att registret inte skall innehålla några för ändamålet artfrämmande uppgifter om sjömän. De uppgifter som skall registreras hänför sig huvudsakligen till sjömans utbildning,

behörigheter och sjötjänstgöring. Vidare skall anges om sjömannen har giltigt läkarintyg eller inte.

Handelsflottans pensionsanstalt (HPA) framhåller vikten av att registrets arkiv behålls intakt så att detsamma kan utnyttjas såväl för beräkning av sjömannens påmönstrade tid före den 1 januari 1973 som för förfrågningar från sjömän i samband med pension från pensionsanstalten.

Redan i prop. 1981/82: 74 framhölls (s. 20) att det är nödvändigt att det nuvarande arkivet förvaras i nära anslutning till registret. Även i övrigt måste det nya registret planeras så att HPA får de uppgifter anstalten behöver för att kunna bedöma en sjömans rätt till pensionsförmåner.

2.2.7 Övriga bestämmelser

Förslaget till mönstringslag avslutas med bestämmelser om tillsyn (26 §), besvär (27 §), ansvar (28–29 §§) och forum i brottmål (30 §).

I 26 § sägs att tillsyn över efterlevnaden av lagen och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet regeringen utser. Av 8 § i förslaget till förordning om mönstring av sjömän framgår att utredningen avser att sjöfartsverket skall vara tillsynsmyndighet i Sverige och att särskilt förordnade utlandsmyndigheter skall handha tillsynen utom riket.

Sjöfartsverket påpekar i sitt yttrande att det i många fall torde bli ogörligt att skilja ut den verksamhet som utgör tillsyn enligt mönstringslagen från den verksamhet som utgör tillsyn enligt lagen om säkerheten på fartyg. Tillsynen av att mönstringslagen efterlevs syftar ju bl. a. till en kontroll av att fartygen är betryggande bemannade, dvs. en kontroll enligt lagen om säkerheten på fartyg.

Jag håller med sjöfartsverket om att tillsynsuppgifter enligt förslaget till mönstringslag och lagen om säkerheten på fartyg i viss utsträckning kan vara svåra att särskilja. Eftersom mönstringslagstiftningen i flera hänseenden är avsedd som ett instrument för bemanningskontroll och därmed ett komplement till de materiella bemanningsreglerna i 6 kap. lagen om säkerheten på fartyg är detta naturligt och knappast till någon nackdel. Den föreslagna bestämmelsens främsta syfte är dock att täcka de områden där något tillsynsansvar inte finns. Det gäller här främst de skyldigheter som ålagts redaren och befälhavaren.

De föreslagna besvärstämmelserna innebär

- att beslut som meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får överklagas hos sjöfartsverket genom besvär
- att beslut som meddelats av sjöfartsverket eller annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet får överklagas hos regeringen genom besvär
- att beslut enligt lagen gäller omedelbart, om inte annat föreskrivs i beslutet eller besvärmyndighet förordnar annorlunda.

Sjöfartsverket har i sitt remissyttrande frågat sig hur bestämmelsen i

paragrafens första stycke, dvs. den första att-satsen ovan, skall tolkas i förhållandet mellan sjöfartsverkets centralförvaltning och verkets regionala organ. Om utredningen med sitt förslag avser att sjöfartsverkets centralförvaltning skall vara besvärinstans i förhållande till sjömansregistret och inspektionsdistrikten, bör det enligt sjöfartsverket framhållas dels att detta inte torde framgå vid en korrekt tolkning av lagtexten, dels att systemet inte överensstämmer med den organisation av sjöfartsverket som genomfördes den 1 juli 1969. Sjöfartsverket inklusive dess regionala organ utgör nämligen en enda myndighet. -

Efter en utförlig diskussion av hithörande frågor förordar sjöfartsverket slutligen att 27 § första stycket ges följande lydelse:

Har ett beslut enligt denna lag utanför sjöfartsverket beslutats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet, får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär. Ett beslut i första instans av sjöfartsverket kan på begäran omprövas av verket och får inte överklagas förrän verket tagit ställning i omprövningsärendet.

Jag vill till att börja med framhålla att utredningen med sitt förslag inte avsett annat än vad som står i förslaget. Avsikten har således aldrig varit att sjöfartsverkets centralförvaltning skall vara besvärinstans i förhållande till exempelvis sjömansregistret eller sjöfartsinspektionsdistrikten. Jag kan följaktligen inte ansluta mig till sjöfartsverkets synpunkter i denna fråga. Inte heller finner jag någon anledning till att ändra lagförslaget i den riktning verket har förordat. I stället får sjöfartsverket, som utgör en enda myndighet, genom att rätt avväga beslutsnivån inom sin organisation sörja för att besluten blir så välgrundade som är möjligt. Någon allmän möjlighet till omprövning i stället för besvär synes inte acceptabelt. Detta hindrar självfallet inte att det i vissa fall kan göras omprövning av redan fattade beslut efter förnyad framställning i saken.

Övriga paragrafer har enbart föranlett några mindre påpekanden från remissinstansernas sida. Jag återkommer till dessa i specialmotiveringen.

I förslaget till mönstringslag finns inte intagen någon motsvarighet till 19 § mönstringsförordningen eller den s. k. tvåtredjedelsregeln. Bakgrunden till detta framgår av avsnitt 6.1 i utredningens slutbetänkande.

Enligt 19 § mönstringsförordningen skall det vid påmönstring ses till att besättningen till minst två tredjedelar består av nordiska medborgare. Bestämmelsen har sin grund i tanken att handelsflottan vid en internationell konflikt måste kunna få tillräckligt stora inhemska besättningar. Till detta har kommit arbetsmarknadspolitiska skäl och önskemålet att undvika språksvårigheter ombord.

Eftersom de nu angivna skälen inte har någon praktisk betydelse i dag förordar utredningen att regeln slopas. Förslaget tillstyrks eller lämnas utan erinran av remissinstanserna. Det bör enligt min mening godtas.

2.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Såsom framhållits inledningsvis har förslaget till ändring av 231 § sjölagen redan genomförts. Vad som här är aktuellt att ta ställning till är utredningens förslag till ändring av lagens 330 §, som handlar om indragning av en sjömans behörighet.

Utredningen har diskuterat möjligheten av en interimistisk indragning av behörighet i avsnitt 4.4 i principbetänkandet samt i avsnitt 6.4 och i specialmotiveringen i slutbetänkandet.

I principbetänkandet förordade utredningen att sjöfartsverket ges möjlighet att interimistiskt dra in en befälhavares behörighet sedan man konstaterat brott mot bemanningsbestämmelserna. Utredningen har senare kommit fram till att interimistisk indragning av behörighet bör kunna ske inte bara när det gäller befälhavare utan även för andra befattningshavare. Vidare bör möjligheterna till behörighetsindragning inte begränsas enbart till brott mot bemanningsbestämmelserna utan sådan indragning skall även kunna vidtas när befattningshavaren begått vissa andra allvarligare brott enligt sjölagen.

Remissinstanserna har tillstyrkt förslaget eller lämnat det i huvudsak utan erinran.

För egen del finner jag att utredningens förslag till lydelse av paragrafens första stycke är bättre anpassat till annan lagstiftning på sjöfartens område än den nu gällande lydelsen. Den föreslagna möjligheten till interimistisk indragning av behörighet i tredje stycket ger sjöfartsverket ett viktigt instrument vid mer flagranta överträdelser av vissa grundläggande regler i sjölagen. Den kan även, som utredningen angett, vara till fördel för en befälhavare som utsätts för påtryckningar från redaren att t. ex. bryta mot bemanningsbestämmelserna. Jag förordar följaktligen att förslaget genomförs.

2.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Utredningens förslag innebär att tredje stycket i 1 kap. 3 § upphävs. I detta stadgas att tillsyn över fartygs bemanning utövas även av mönstringsförrättare. Ändringen är en följd av att systemet med mönstringsförrättare skall avskaffas. Jag biträder därför förslaget.

Sjöfartsverket har i sitt yttrande ifrågasatt om man inte också bör göra ett tillägg till lagens 6 kap. 7 §, som bl. a. handlar om rapportering till sjöfartsverket av s. k. befälhavarebeslut, dvs. beslut om avsteg från minimibesättningsbeslut vid sjukdom eller vissa andra oförutsedda händelser. Enligt sjöfartsverket måste det klart sägas ut, att befälhavarens och rederiets ansvar för ett fartygs bemanning inte till någon del kan ersättas enbart genom normal rapportering till sjömansregistret. Verket hade tänkt sig ett sådant påpekande i en mönstringsförfattning men anser att det skulle

kunna införas som ett tillägg till 6 kap. 7 § sjösäkerhetslagen och ges förslagsvis följande lydelse: "Rapportering till sjömansregistret enligt lagen (19 :) om mönstring av sjömän anses ej utgöra sådan underrättelse som föreskrivits här."

För egen del finner jag att det är självklart att befälhavarens och rederiets ansvar för fartygets bemanning inte kan ersättas genom rapportering till sjömansregistret. Det har ju inte på något sätt gjorts inskränkningar i de skyldigheter som åvilar redare och befälhavare enligt sjölagen och sjösäkerhetslagen med avseende på fartygets bemanning. Jag kan här hänvisa till bl. a. 58 § sjölagen samt 6 kap. 1 och 5 §§, 9 kap. 1 § och 10 kap. 2 § sjösäkerhetslagen. Enligt min mening behövs inte någon föreskrift av det slag sjöfartsverket efterlyst.

2.5 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)

De av utredningen föreslagna ändringarna i 19, 20, 26 och 62 §§ sjömanslagen har redan lett till lagstiftning.

Utredningen har i 15 § sjömanslagen föreslagit ett nytt fjärde stycke. Enligt detta skall sjöfartsverket få föreskriva att bestämmelserna om tjänstgöringsbesked skall tillämpas även på sådana arbetstagare som avses i 2 § första stycket, dvs. stats- och kommunalanställda sjömän, eller medge undantag från bestämmelserna om tjänstgöringsbesked.

Skälen för förslaget framgår av specialmotiveringen i slutbetänkandet.

Förslaget har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av remissinstanserna. För egen del ansluter jag mig till förslaget. Dock bör bemyndigandet gälla för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer. När det gäller skyldigheter för t. ex. SJ:s personal på tågfärjor är det lämpligast att regeringen meddelar de föreskrifter som behövs. Den avsedda bestämmelsen bör tas in som ett nytt tredje stycke i 15 § sjömanslagen och det nuvarande tredje stycket bör placeras sist i paragrafen.

Sjöfartsverket har framfört förslag om vissa ytterligare tillägg till paragrafen.

I anslutning till den föreslagna 1 § i mönstringslagen har verket påpekat att det torde behövas en särskild bestämmelse om tjänstgöringsbesked i de fall då lagen tillämpas på inhyrda utländska fartyg. För egen del finner jag att även detta fall kan inarbetas i det föreslagna nya tredje stycket.

Sjöfartsverket påpekar vidare att sjömannens namnteckning på tjänstgöringsbeskedet inte är obligatorisk enligt gällande lydelse av 15 § sjömanslagen. Vid tillträde av befattning är sjömannen emellertid skyldig att teckna sitt namn i fartygets sjömansrulla. Då sjömansrullan i framtiden skall bestå av besättningsens tjänstgöringsbesked, måste 15 § sjömanslagen enligt verkets mening utformas så att sjömannen på beskedet skall bekräfta tillträdet av befattningen.

Det sagda ger vid handen att det kan behövas verkställighetsföreskrifter

rörande tjänstgöringsbesked i flera avseenden. I stället för att belasta lagtexten med detaljer av ifrågavarande och liknande slag anser jag det lämpligt att sjöfartsverket erhåller bemyndigande att meddela närmare föreskrifter om tjänstgöringsbesked.

Efter ett påpekande från sjöfartsverket vidtas vidare en ändring i 2 § sjömanslagen, varvid en hänvisning till den numera upphävda statstjänstemannalagen ersätts av hänvisning till lagen (1976: 600) om offentlig anställning.

2.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt

Utredningens förslag till modifiering av bestämmelsen i 7 § 2 mom. lagen är föranlett av att kravet på sjömansrulla i mönstringslagen blir så generellt att det inte längre kan användas för att skilja mellan olika kategorier av fartyg i sjömansskattehänseende.

Förslaget har tillstyrkts av sjöfartsverket och riksskatteverket och biträds i princip av mig. Emellertid bör bl. a. av lagtekniska skäl den föreslagna lagändringen anstå till dess att tidpunkten för ikraftträdandet av reformen i övrigt närmare kan bestämmas. Jag har inhämtat att chefen för finansdepartementet återkommer med förslag i denna fråga vid ett senare tillfälle.

2.7 Ikraftträdande

Det är ännu för tidigt att ta ställning till när lagförslagen skall träda i kraft. Enligt tidplanen i sjöfartsverkets huvudstudierapport om det ADB-baserade sjömansregistret skall det nya registret vara i drift hösten 1984 och det gamla registret helt avvecklat vid årsskiftet 1984/85. Med hänsyn till den osäkerhet som råder beträffande reformens genomförande bör regeringen bemyndigas att sätta den föreslagna lagstiftningen i kraft. Med tanke på den ovisshet som gäller beträffande behovet av att tidsmässigt differentiera ikraftträdandet av skilda delar av lagstiftningen bör bemyndigandet vad gäller mönstringslagen även innefatta rätt att sätta lagen i kraft vid olika tidpunkter och att meddela de övergångsbestämmelser som kan behövas.

3 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om mönstring av sjömän,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,

4. lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282).

Det under 2 angivna förslaget har upprättats i samråd med chefen för justitiedepartementet.

Förslagen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

4 Specialmotivering

Jag anser inte att det behövs någon utförligare specialmotivering till den föreslagna lagstiftningen. I stället får jag hänvisa till specialmotiveringen i utredningens slutbetänkande. Till protokollet i detta ärende bör därför som *bilaga 5* fogas utredningens specialmotivering till den föreslagna mönstringslagen och till förslaget till ändring av 330 § sjölagen. I det följande tar jag endast upp några smärre frågor beträffande förslaget till mönstringslag.

1 §

I anslutning till denna paragraf har sjöfartsverket uttalat att det kan föreligga behov av en särskild bestämmelse om tjänstgöringsbesked i de fall då mönstringslagen skall tillämpas på inhyrda utländska fartyg. Frågan har behandlats i avsnitt 2.5. Sjöfartsverkets önskemål har tillgodosetts genom ett tillägg till bestämmelsen i 15 § sjömanslagen.

2 §

I anslutning till denna paragraf har sjöfartsverket tagit upp och förordat att det i lagen skall finnas en motsvarighet till bestämmelsen i 13 § mönstringsförordningen. Enligt denna äger fartygsbefälhavare låta påmönstra sjöman eller annan person som medföljer fartyget, oaktat mönstringsskyldighet inte föreligger. Det kan enligt sjöfartsverket finnas behov av att t. ex. resereparatörer eller sjömäns anhöriga kan tas in i fartygets sjömansrulla för att svårigheter beträffande dem inte skall uppstå vid kontakten med myndigheter i främmande hamnar.

Erfarenheten visar att sådana problem som sjöfartsverket antytt kan uppstå. Det synes dock vara fel utväg att behålla den frivilliga mönstringen. Detta skulle förorsaka problem med terminologin i lagen. Enligt 3 § skall ju med mönstring förstås de åtgärder som enligt 9–11 §§ skall vidtas av redare och befälhavare, dvs. kontrollåtgärder och rapportering till sjömansregistret.

Problemet torde i många fall kunna lösas genom att de medföljande personerna förs upp på den förteckning (s. k. "crew list") som skall finnas ombord enligt 6 kap. 9 § förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg (senaste lydelse 1980: 299). Det torde även i viss utsträckning vara möjligt för sjöfartsverket att förebygga problem genom att utnyttja det föreslagna bemyndigandet i 15 § sjömanslagen att meddela närmare föreskrifter om tjänstgöringsbesked.

4 §

Bestämmelserna i denna paragraf har behandlats i avsnitt 2.2.1 i lagrådsremissen.

5–6 §§

I anslutning till dessa paragrafer har sjöfartsverket tagit upp frågan om möjlighet till undantag från kravet på sjöfartsbok. Sjöfartsverkets önskemål har tillgodosetts genom ett tillägg till 6 §.

9 §

Sjöfartsverket har föreslagit att ordet "redaren" i lagtexten byts ut mot "arbetsgivaren", då arbetsgivaren i det enskilda fallet kan vara en entreprenör.

Verkets förslag har inte föranlett någon ändring i lagtexten. Även om det finns en entreprenör för exempelvis intendenturavdelningen på ett fartyg, är avsikten att det är redaren som skall vara ansvarig enligt 9 §. Frågan om vem som är redare i t. ex. bare-boat-situationer får bedömas efter sedvanliga tolkningsregler (jfr prop. 1982/83: 87 s. 52 f).

14 §

Svenska maskinbefälsförbundet har förordat en jämkning av lagtexten så att det klart skall framgå att även ombordanställdas fackliga företrädare, vilka inte är påmönstrade fartyget, har rätt att ta del av sjömansrulla och andra handlingar rörande fartygets bemanning.

Någon ändring av lagtexten har inte vidtagits, eftersom den klart anger att fackliga företrädare för ombordanställda – utan inskränkning – har rätt att ta del av de aktuella handlingarna.

20 §

Förslagen i andra och tredje stycket grundar sig på de överväganden som har gjorts i avsnitt 2.2.5 i lagrådsremissen.

Övrigt

Sjöfartsverket har efterlyst en bestämmelse, vari det uttalas att det varv som är ansvarigt för en provtur med ett fartyg också är ansvarigt för provtursbesättningens antal och kvalifikationer och för att det finns vederbörliga läkarintyg.

Frågan hänger mer ihop med bemanningslagstiftningen i lagen om säkerheten på fartyg än med mönstringslagstiftningen och bör därför beredas tillsammans med fartygsmiljöutredningens förslag i slutbetänkandet (Ds K 1982: 2–3) Ny sjösäkerhetslag.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över förslagen till

1. lag om mönstring av sjömän,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
4. lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282).

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

*Bilaga I***Sammanfattningen i mönstringsutredningens slutbetänkande (Ds K 1981: 10) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän, Del II**

Detta betänkande utgör fortsättning på det av mönstringsutredningen tidigare avgivna principbetänkandet Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän (Ds K 1980: 13). I principbetänkandet har utredningen redogjort för hur man anser att mönstringen och registreringen av sjömän bör utformas i framtiden. I detta betänkande behandlas i huvudsak tre i utredningsuppdraget kvarvarande frågor. Dessa är sjömansnämnden och påmönstringsförbudet, fartygsnämndernas verksamhet och hälsoundersökningen av sjöfolk. Utredningen lämnar i detta betänkande också författningsförslag som omfattar innehållet i båda betänkandena.

Förslagen i principbetänkandet

För närmare studium av utredningens tidigare förslag hänvisas till principbetänkandet. Förslagen innebär i stora drag följande.

Systemet med mönstringsförrättare avskaffas. Ansvar för att en tillträdande sjömans kvalifikationer svarar mot ställda krav skall åvila redaren och befälhavaren. Rederierna övertar ansvaret för rapporteringen till sjömansregistret.

Manskapsförteckningarna slopas. Alla fartyg skall ha sjömansrulla som skall föras enligt lösbladssystem.

Sjöfartsboken skall utfärdas av sjömansregistret eller av de svenska passmyndigheterna inom eller utom Sverige. Sjöfartsbok skall utfärdas även för utländska medborgare. Intendenturpersonal i viss färjetrafik behöver inte ha sjöfartsbok.

Bemanningskontrollerna skall i framtiden bestå dels av kontroll med hjälp av sjömansregistret, dels av utökad kontroll direkt ombord på fartygen.

Sjömansregistret skall föras med hjälp av ADB. Huvudmannaskapet överförs från arbetsmarknadsstyrelsen till sjöfartsverket.

De nya bestämmelserna skall med vissa undantag gälla alla svenska handelsfartyg om minst 20 bruttoton och inhyrda utländska fartyg som bemannas av förhyraren. Fiskefartyg berörs inte.

Sjömansnämnden och påmönstringsförbudet

Regler om påmönstringsförbud och varning och om sjömansnämndens verksamhet finns i 28–33 §§ mönstringsförordningen. En sjöman som på grund av grov misskötsamhet under anställning ombord befinner vara

olämplig att utöva sjömansyrket kan meddelas påmönstringsförbud för viss tid – högst sex år – eller, om särskilda omständigheter föranleder det, tills vidare. Den för vilken påmönstringsförbud gäller får inte tjänstgöra på mönstringspliktiga fartyg. Ett påmönstringsförbud skall hävas så snart det förekommer skälig anledning till det. En sjöman kan i stället för påmönstringsförbud meddelas varning. Frågor om påmönstringsförbud och varning handläggs av sjömansnämnden som har sin verksamhet i Göteborg. Ordföranden i nämnden skall vara lagfaren. Övriga ledamöter utses av arbetsmarknadens parter. Beslut om påmönstringsförbud skall anmälas till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna. Det bör understrykas att påmönstringsförbud inte är en disciplinär påföljd utan ”en socialt betingad spärr” för att hindra dokumenterat olämpliga sjömän att tjänstgöra ombord. I praktiken uppfattas påmönstringsförbudet dock ofta som en bestraffning.

Antalet ärenden hos sjömansnämnden har minskat kraftigt under senare tid. Från att i början på 1970-talet ha handlagt över 1 000 ärenden årligen hade sjömansnämnden år 1980 endast 120 ärenden att behandla. Man kan anta att minskningen har sin grund i att det nu faktiskt begås färre förseelser ombord än tidigare och att befälhavare och rederier ofta föredrar andra tillvägagångssätt än anmälan till sjömansnämnden när det gäller att komma till rätta med den misskötsamhet som ändå förekommer ombord. Dessutom är påmönstringsförbudet inte helt effektivt som avstängningsinstrument. Det förekommer att avstängda sjömän återfinns i befattningar ombord på fartyg. Det finns alltså flera skäl för att ifrågasätta påmönstringsförbudets – och därmed också sjömansnämndens – framtid. Genom att slopa nämnden skulle administrativa och ekonomiska fördelar nås samtidigt som en icke önskvärd särbehandling av sjöfolk skulle upphöra.

Enligt 1973 års sjömanslag har befälhavaren *möjlighet* att snabbt inskrida mot den sjöman som är en fara för sjösäkerheten genom att skilja denne från befattningen. På så vis kan de akuta problemen ombord klaras av. Hur det sedan skall gå med anställningen blir en fråga för arbetsmarknadens parter. Uppsägning från arbetsgivarens sida får ske om uppsägningen är sakligt grundad. Saklig grund för uppsägning föreligger inte om det skäligen kan krävas att arbetsgivaren bereder arbetstagaren annat arbete hos sig. Enligt utredningens uppfattning bör parterna vid eventuell uppsägning ta hänsyn till de speciella förhållanden som råder vid fartygsarbete. Lämpliga omplaceringar kan vara svåra att genomföra. Om en ombordanställd visar sig vara en sjösäkerhetsrisk bör detta i regel vara saklig grund för uppsägning. För att man i land skall få ett ordentligt beslutsunderlag när man prövar anställningsfrågorna är det dock nödvändigt att åtgärder vidtas så att utredningsorganet ombord – fartygsnämnderna – fungerar bättre än hittills. För att en olämplig sjöman inte skall kunna gå till sjöss i ett annat rederi är det vidare viktigt att rederierna skaffar sig ordentlig information om den person man avser att anställa.

Utredningen föreslår att påmönstringsförbudet och sjömansnämnden avskaffas. Anställnings- och tjänstgöringsfrågorna kan helt överlämnas till arbetsmarknadens parter. Sjösäkerheten tillgodoses genom befälhavarens möjlighet att skilja någon från hans befattning. Åtgärder bör vidtas för att fartygsnämnderna skall fungera bättre. Lagen om anställningsskydd kan redan i dag tillämpas med erforderlig hänsyn till de särskilda förhållanden som råder vid tjänstgöring ombord på fartyg. Rederierna får ett större ansvar i samband med nyanställningar.

Fartygsnämnden

Fartygsnämnden är ett samråds- och undersökningsorgan vars verksamhet regleras i 20–28 §§ sjömanslagen. Fartygsnämnd skall finnas på fartyg som har en besättning om minst åtta anställda. Befälhavaren är ordförande. Nämnden skall i övrigt bestå av ett befäl och två från den övriga personalen. Fartygsnämnden skall sammankallas om det blir aktuellt att befälhavaren skall skilja en sjöman från befattningen eller vid ordningsförelser ombord. Förutom att undersöka vad som inträffat eller att tjäna som samrådsorgan får sjömansnämnden tilldela sjömannen en erinran. Om en sjöman grovt misskött sig under anställningen ombord skall fartygsnämnden anmäla saken till sjömansnämnden. Vid misstanke om brott skall anmälan ske till svensk åklagare eller polismyndighet.

Utredningen föreslår inga förändringar i fråga om fartygsnämndernas sammansättning eller arbetsuppgifter bortsett från att skyldigheten att göra anmälan till sjömansnämnden bortfaller. Sjömansnämnden föreslås ju bli avskaffad. För att verksamheten i fartygsnämnderna skall bli bättre i framtiden föreslår utredningen dock att vissa åtgärder vidtas. Anvisningarna för fartygsnämnd bör ses över. Ändamålsenliga blanketter för protokollering bör utformas. Informationen och utbildningen rörande nämndens arbetsuppgifter bör förbättras.

Utredningen anser vidare att den kategori fartyg som skall ha fartygsnämnd bör utökas så att nämnd skall finnas ombord på fartyg med minst sex anställda och att på fartyg med färre antal anställda visst samråd skall ske.

Hälsoundersökning av sjöfolk

Sjömansyrket anses vara förenat med särskilda hälsorisker och sjösäkerheten kräver att de som tjänstgör ombord på fartyg har god hälsa. Därför finns bl. a. i mönstringsförordningen och förordningen (1979: 38) om läkarintyg för sjöfolk bestämmelser om hälsoundersökning av sjömän. De svenska bestämmelserna har utformats med hänsyn till internationella konventioner.

Som villkor för att en sjöman skall bli inskriven i sjömansregistret eller

få tillträda en befattning ombord på ett fartyg gäller att han med ett läkarintyg kan visa att han på grund av sitt hälsotillstånd inte är olämplig för sjömansyrket eller befattningen. Läkarintyget får vara högst två år gammalt eller, för den som är under 18 år, högst ett år. Skilda krav på syn- och hörselförmåga gäller i olika befattningar. Den som söker in till styrmans- eller maskinteknikerutbildning måste också fylla uppställda syn- och hörselkrav.

Om en läkare vid undersökning finner att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sjömansyrket skall läkaren anmäla detta till sjöfartsverket. Med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet får läkaren dock underlåta att göra anmälan. Detta s. k. läkarförbud kan överklagas hos socialstyrelsen. Ett läkarförbud skall snarast möjligt meddelas till sjömansförmedlingarna och mönstringsförrättarna. För att en sjöman som fått ett läkarförbud skall få tjänstgöra ombord krävs att han kan uppvisa ett läkarintyg enligt vilket hans hälsotillstånd inte längre utgör hinder mot anställning ombord på fartyg.

De av socialstyrelsen utfärdade föreskrifterna om hälsoundersökning av sjöfolk är ganska nya och utredningen föreslår inga förändringar när det gäller innehållet i läkarundersökningen eller intygets giltighetstid. Dock föreslår utredningen att läkarundersökning beträffande personal ombord på fartyg med farlig last övervägs i särskild ordning. I fråga om intygets utformning framlägger utredningen också vissa förslag.

Utredningen anser att kravet på läkarintyg skall utökas att gälla för alla de sjömän som enligt de nya reglerna skall vara inskrivna i sjömansregistret. I stora drag skulle därmed kravet på läkarintyg gälla för sjömän som tjänstgör ombord på handelsfartyg om minst 20 bruttoton. Alla personalkategorier ombord på dessa fartyg bör omfattas av samma skyldighet att inneha giltigt läkarintyg.

F. n. skall sjömannen förete läkarintyg dels när han skall skrivas in i sjömansregistret, dels när han skall tillträda en befattning. Utredningen föreslår att läkarintyg i fortsättningen inte skall behöva uppvisas i samband med inskrivning i sjömansregistret. Någon möjlighet till befrielse från kravet på läkarintyg kommer inte att finnas i fortsättningen.

Avsikten med läkarförbudet har varit att förhindra att den som av hälsoskäl är olämplig för sjömansyrket skall kunna gå från läkare till läkare och kanske få erforderligt intyg av någon läkare som inte upptäcker bristerna. Antalet läkarförbud är litet. Under 1980 förekom endast 14 anmälningar. Man bör mot den bakgrunden överväga om ett över hela landet gällande anmälningsförfarande behöver finnas kvar för ett så litet antal fall.

Utredningens förslag gör det i fortsättningen praktiskt taget omöjligt för den som inte har läkarintyg att få tjänstgöra i den svenska handelsflottan. Kategorin icke mönstringspliktiga fartyg på vilka frågan om läkarintyg kanske inte ägnats så stort intresse upphör. Därmed bortfaller ett av skälen för att bibehålla läkarförbudet. Ett annat skäl för förbudet – risken att en

läkare gör ett misstag – anser utredningen inte väga särskilt tungt. Vidare kan principiella invändningar göras mot läkarnas skyldighet att rapportera. Socialstyrelsen har framhållit att anmälningsskyldigheten är oförenlig med det förhållande mellan läkare och patient som bör råda vid undersökningen. Det skulle också uppstå svårigheter att få ut information om gällande läkarförbud när systemet med mönstringsförrättare slopats. Utredningen föreslår av dessa skäl att läkarförbudet avskaffas.

Vissa avvikelser och kompletteringar av förslagen i utredningens principbetänkande (Ds K 1980: 13)

Sedan principbetänkandet avgavs har utredningen kommit fram till att vissa av förslagen i principbetänkandet bör modifieras eller kompletteras i något avseende.

Utredningen behandlade i principbetänkandet bl. a. frågan om hur efterlevnaden av den s. k. tvåtredjedelsregeln skulle kontrolleras. Den regeln innebär att fartygets besättning till minst två tredjedelar skall bestå av nordiska medborgare. Utredningen har senare kommit fram till att tvåtredjedelsregeln bör slopas. Likaså kan möjligheten till befrielse utomlands från kravet på läkarintyg upphöra.

En nyhet i principbetänkandet är att sjöfartsbok skall kunna utfärdas även för utländska medborgare. Den nuvarande sjöfartsboken, som utfärdas endast för svenska medborgare, utgör en identitetshandling enligt ILO-konvention (nr 108) angående nationella identitetshandlingar för sjömän. Skulle en sådan identitetshandling utfärdas för en utländsk medborgare skulle denne med stöd av artikel 5 i konventionen ha rätt att återvända till Sverige inom viss tid. Detta kan komma att stå i strid mot svenska invandringsbestämmelser. Utredningen föreslår därför att sjöfartsbok för utlänningar utfärdas på ett särskilt formulär varav tydligt framgår att den sjöfartsboken inte är en identitetshandling enligt ILO-konvention nr 108.

För att ytterligare rationalisera verksamheten vid vissa utlandsmyndigheter föreslår utredningen att frågor om anställningstillstånd för utlänning i fortsättningen inte skall handläggas vid dessa myndigheter utan endast vid sjömansförmedlingen i Göteborg.

Utredningen har i principbetänkandet förordat att sjöfartsverket ges möjlighet att interimistiskt dra in befälhavares behörighet sedan man konstaterat brott mot bemanningsbestämmelserna. Utredningen har senare kommit fram till att interimistisk indragning av behörighet bör kunna ske inte bara när det gäller befälhavare utan även när det gäller andra befattningshavare. Vidare bör möjligheterna till behörighetsindragning inte begränsas enbart till brott mot bemanningsbestämmelserna utan sådan indragning skall även kunna göras när befattningshavaren begått vissa andra allvarigare brott enligt sjölagen.

I principbetänkandet har utredningen föreslagit att uppgifter från bl. a.

alla svenska passagerarfartyg skall tas in i sjömansregistret, således även från passagerarfartyg under 20 bruttoton. Efter ytterligare överväganden har utredningen kommit fram till att tjänstgöring på dessa små fartyg inte bör omfattas av sjömansregistreringen.

Ekonomiska konsekvenser

Utredningen har i principbetänkandet föreslagit genomgripande reformer när det gäller mönstring och registrering av sjömän. Samtidigt har utredningen gjort beräkningar av vad förslagen ekonomiskt skulle innebära. Genom att slopa det nuvarande mönstringssystemet och utöka den operativa bemanningskontrollen skulle staten sammantaget göra en besparing av ca 500 000 kr. om året. Av denna summa skulle omkring 400 000 kr. om året behöva tas i anspråk för det nya, ADB- baserade sjömansregistret. Statens besparingar skulle då stanna vid omkring 100 000 kr. årligen. Rederinäringen skulle spara ca 400 000 kr. om året.

När det sedan gäller förslagen i detta betänkande sparar staten omkring 600 000 kr. om året genom att avskaffa sjömansnämnden och påmönstringsförbudet. I övrigt innebär förslagen varken särskilda kostnadsökningar eller besparingar för staten, rederinäringen, kommuner eller enskilda. Dock uppnår man exempelvis genom att avskaffa läkarförbudet att onödig byråkrati kring tjänstgöring till sjöss minskar.

Utredningen anser med hänsyn till de beräkningar man gjort att det finns goda ekonomiska förutsättningar att genomföra samtliga åtgärder som föreslås i de båda betänkandena. Dessutom innebär reformerna att man anpassar bestämmelserna på området till den modernare syn på tjänstgöringen till sjöss som nu råder. Samtidigt uppnår man fördelen av att byråkratin minskar kring den svenska sjöfarten. Utredningens förslag får ses som en helhetslösning. Det går därför inte att vidta endast de kostnadsbesparande reformerna. Samtidigt måste även de kostnadskrävande delarna genomföras.

Bilaga 2

Sammanställning av remissyttranden över mönstringsutredningens slutbetänkande (Ds K 1981: 10) Enklare mönstring och bättre registrering av sjömän, Del II

1 Remissinstanser

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av rikspolisstyrelsen, datainspektionen, värnpliktsverket, socialstyrelsen, statens järnvägar (SJ), statens vägverk, sjöfartsverket, handelsflottans pensionsanstalt, generaltullstyrelsen, riksskatteverket, universitets- och högskoleämbetet, arbetsmarknadsstyrelsen, statens invandrarverk, ILO-kommittén, statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), statistiska centralbyrån (SCB), Aktiebolaget trafikrestauranger, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet.

Handelsflottans kultur- och fritidsråd och Statsanställdas förbund har avstått från att yttra sig över betänkandet.

Genom utrikesdepartementets försorg har yttranden inkommit från ambassaderna i Köpenhamn och London, generalkonsulaten i Antwerpen, Hamburg och Montreal samt konsulatet i Rotterdam.

2 Remissyttrandena

2.1 Allmänna synpunkter

Remissinstanserna redovisar genomgående en positiv inställning till förslagen i betänkandet även om kritiska synpunkter framkommer i enskilda frågor.

Arbetsmarknadsstyrelsen finner att utredningens överväganden och förslag i slutbetänkandet, likaväl som i principbetänkandet, överensstämmer med vad som sades i sjöfartsverkets och arbetsmarknadsstyrelsens hemställan till kommunikationsdepartementet och tillstyrker därför förslagen.

RRV ansluter sig till utredningens förslag medan *statens vägverk*, *universitets- och högskoleämbetet* samt *Svenska sjöfolksförbundet* förklarar att de inte har något att erinra mot de framlagda förslagen.

Statskontoret tillstyrker utredningens förslag och anför vidare.

Utredningen erinrar också om förslagen i principbetänkandet (Ds K 1980: 13) om bl. a. ökade resurser för den operativa bemanningskontrollen. Statskontoret anser att man i första hand bör pröva om dessa kan rymmas inom sjöfartsverkets ordinarie verksamhetsramar. I sammanhanget kan uppmärksammas att överväganden om bl. a. kustbevakningens och sjöfartsverkets framtida verksamhet och förslagen i betänkandet (Ds K 1981: 17) Samordnad säkerhetstillsyn i fartyg, kan förändra förutsättningarna för interna omprioriteringar av resurser inom sjöfartsverket.

Ambassaden i London ser en ändring i enlighet med betänkandet som något positivt. Enligt *ambassaden i Köpenhamn* finns det skäl att helhjärtat tillstyrka de i betänkandet framförda förslagen, som bl. a. kommer att befria utlandsmyndigheterna från att handlägga ärenden rörande anställningstillstånd för utländska sjömän. Även slopandet av tvåtredjedelsregeln är ett steg i rätt riktning eftersom den överlevt sig själv.

Generalkonsulatet i Montreal:

Med rubricerade skrivelse har generalkonsulatet fått ta del av mönstringsutredningens slutbetänkande. Det är glädjande att se att denna utredning utmynnar i ett realistiskt slutbetänkande som säkerligen kommer att för alla parter, såväl arbetsgivare som sjöfartens personalorganisationer och mönstringsmyndigheter innebära en avsevärd förenkling av det gamla tunga mönstringsförfarandet. Generalkonsulatet vill därför ansluta sig till det framlagda betänkandet.

SJ:

Med hänsyn till de möjligheter förslaget öppnar till undantag och dispens synes de bestämmelser som eljest kunde vara ägnade att vålla problem i tågfärjetrafiken kunna lämnas utan erinran i vad på SJ ankommer. För SJ är det bl. a. angeläget att kunna bibehålla nu tillämpat system för personalregistrering utan skyldighet att föra sjömansrulla.

2.2 Förslaget till lag om mönstring av sjömän

2.2.1 Lagens tillämpningsområde

Svenska maskinförbund anför beträffande 4 § i lagförslaget, vari det anges att dispens skall kunna ges helt eller delvis från lagen vid s. k. bare-boat charter till utlänning.

Förbundet har kunnat konstatera att Sverige har synnerligen liberala regler när det gäller att dispensera från nationella lagbestämmelser vid bareboat-charter av svenskt fartyg till utlänning. Det är sällsynt att andra nationer ger möjlighet till dispens från de nationella offentligrättsliga lagreglerna när en redare vill bortchartra fartyg till utlänning. Förbundet anser, att företeelsen bare-boat charter behöver utredas i ett större sammanhang. Bl. a. behöver noga undersökas i vad mån samhället skall främja denna typ av charter genom att dispensera från offentligrättslig lagstiftning. Innan en sådan utredning är genomförd kan inte förbundet acceptera att dispensmöjligheter införs i olika lagar. Förbundet anser således, att 4 § skall utgå ur lagtexten.

2.2.2 Sjöfartsbok

När det gäller förslaget att passmyndighet skall utfärda sjöfartsbok vidhåller *rikspolisstyrelsen* sin tidigare redovisade uppfattning att uppgiften inte faller inom ramen för den huvudsakliga polisiära verksamheten. Utredningens förslag avstyrks därför.

Delade meningar har framförts rörande utredningens förslag om utfärdande av sjöfartsbok för utlänningar. *Sjöfartsverket* tillstyrker förslaget och *ILO-kommittén* uttalar sig positivt om detta. *Rikspolisstyrelsen* och *statens invandrarverk* avstyrker förslaget.

ILO-kommittén har närmare utvecklat sin syn på frågan.

Kommittén noterar med tillfredsställelse att principbetänkandets förslag angående utländska medborgares sjöfartsbok nu modifierats. Sjöfartsboken för utlänningar föreslås utfärdas på särskilt formulär, där det uttryckligen framgår att sjöfartsboken inte är en identitetshandling enligt konventionen nr 108. Med ett sådant förfaringssätt blir artikel 5 i konventionen angående utländska medborgares hemortsrätt inte tillämplig. Därmed faller invändningen att kravet på sjöfartsbok för utlänningar skulle kunna stå i strid med svenska invandringsbestämmelser.

Som redan framförts i kommittéyttrandet över principbetänkandet medger konvention nr 108 inga undantag beträffande medlemsstats skyldighet att utfärda sjöfartsbok. I slutbetänkandets förslag till lag om mönstring av sjömän heter det i 16 § (s. 22) att "sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg". Enligt kommitténs bedömning bör denna formulering i praktiken innebära att alla befattningshavare på fartyg omfattas av kravet på sjöfartsbok.

Rikspolisstyrelsen:

Utredningen föreslår att sjöfartsbok skall utfärdas även för utlänningar men att denna sjöfartsbok skall skilja sig från sjöfartsbok för svenskar genom att det tydligt skall framgå att den inte är att betrakta som en nationell identitetshandling enligt ILO-konventionen nr 108.

Om det anses nödvändigt med en särskild handling, som skulle utgöra ett samlingsdokument, anser RPS att det vore olyckligt att använda samma benämning på två typer av handlingar, varav den ena har internationell status och berättigar innehavaren till vissa fördelar vid besök i såväl svenska som utländska hamnar. Även om det beträffande den handling som utfärdats för en utlänning tydligt framgår att den inte är upprättad med stöd av konventionen, kan benämningen sjöfartsbok orsaka missförstånd hos myndigheter och enskilda. RPS motsätter sig sålunda att en handling som benämns sjöfartsbok utfärdas för annan än svensk sjöman.

Statens invandrarverk (SIV) begränsar sitt yttrande till utredningsförslaget att svensk sjöfartsbok skall kunna utfärdas även för utländska medborgare.

I sin numera modifierade utformning innebär förslaget att två slags sjöfartsböcker skall finnas. För en svensk sjöman utfärdas en "vanlig" sjöfartsbok medan en utländsk sjöman får en sjöfartsbok på ett särskilt formulär av vilket det tydligt framgår att boken inte är en sådan nationell identitetshandling som avses i ILO-konvention nr 108. Därigenom har rätten för utlänningen avskurits att med åberopande av sjöfartsboken återvända till Sverige.

SIV – som i och för sig är angeläget om att en utlänning inte enbart genom innehav av svensk sjöfartsbok ges rätt att återvända till Sverige i

strid mot invandringsbestämmelserna – vill ändå ifrågasätta om ett system med två slags sjöfartsböcker är lämpligt.

En betydande olägenhet för en utländsk sjöman, utan hemlandspass eller annan giltig passhandling men med svensk sjöfartsbok, är att han inte lagligen kan uppehålla sig i Sverige. Inte heller kan han resa in i landet för av- eller påmönstring. Sjöfartsboken blir därigenom i praktiken endast en tjänstgöringsbok. Detta torde strida mot vad som är allmänt vedertaget i fråga om sjöfartsböcker och kan komma att orsaka förvirring.

Det senare gäller inte minst vid passkontroll och utfärdande av sjömansvisering som handhas av polisen. Kunskaperna om innehållet i ILO-konvention nr 108 kan förmodas vara begränsade inom polisen och risken för förväxling mellan sjöfartsböcker av olika "dignitet" får anses som stor.

Mot bakgrund av vad som ovan sagts avstyrker SIV förslaget om att svensk sjöfartsbok skall utfärdas för utländsk medborgare. Finns behov av ett samlingsdokument för utländska sjömän i svensk tjänst, bör detta kunna tillgodoses genom att en tjänstgöringsbok utfärdas.

2.2.3 Hälsoundersökning av sjömän

Socialstyrelsen har utförligt kommenterat detta avsnitt. Styrelsen anför.

Sjömansyrket anses vara förenat med särskilda hälsorisker och sjösäkerheten kräver att de som tjänstgör ombord på fartyg har god hälsa. Som villkor för att en sjöman skall bli inskriven i sjömansregistret eller få tillträda en befattning ombord på ett fartyg gäller att han med ett läkarintyg kan visa att han på grund av sitt hälsotillstånd inte är olämplig för sjömansyrket eller befattningen.

Om en läkare vid undersökning finner att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sjömansyrket skall läkaren anmäla detta till sjöfartsverket. Med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet får läkaren dock underlåta att göra anmälan. Detta s.k. *läkarförbud* kan överklagas hos socialstyrelsen. Under 1980 förekom 14 anmälningar till sjöfartsverket. Någon överklagning av beslut till socialstyrelsen har inte skett de senaste fem åren. Utredningen föreslår att läkarförbudet avskaffas. Styrelsen tillstyrker detta.

Beträffande läkarintygets utformning avser socialstyrelsen att se över föreskrifterna om hälsoundersökning av sjöfolk SOSFS (M) 1979:22.

Styrelsen ställer sig positiv till utredningens förslag att omarbета blanketten "Läkarintyg för sjöfolk" för att införa ett utrymme för "särskilda anmärkningar". Det skulle ge möjlighet till information om läkarens bedömning av hälsotillståndet i förhållande till sökt befattning. Denna förändring av blanketten kan ske i samband med införandet av förändringarna av syn- och hörselkraven.

Utredningen föreslår att giltigt läkarintyg skall gälla för samtliga befattningshavare ombord på alla svenska handelsfartyg om minst 20 brutoton. Socialstyrelsen har i sina kontakter med utredningen ansett att servicepersonal, som inte är sjöman i traditionell mening och delaktiga i fartygets framförande eller liknande och inte heller direkt verksamma i livsmedels hanteringen ombord i färjetrafiken helt kan undantas från kravet på läkarintyg. Styrelsen har som exempel nämnt kiosk- och städpersonal och samtidigt påpekat att s.k. allmänna hälsokontroller är av begränsat värde. Som ytterligare ett skäl för återhållsamhet med krav på läkarintyg har styrelsen angett den rådande läkarbristen. Styrelsen vidhåller att sådana personalgrupper kan undantas från kravet på läkarintyg.

I 1974 års betänkande föreslogs att socialstyrelsen i samråd med sjöfartsverket skulle få möjlighet att meddela särskilda bestämmelser om läkarundersökning av personal ombord på fartyg med farlig last. I sitt remissvar förklarade sig socialstyrelsen beredd att utfärda anvisningar för sådana läkarundersökningar. Mönstringsutredningen anser det angeläget att sådana läkarundersökningar kommer till stånd.

Med hänsyn till att socialstyrelsen omorganiserats och vidkänts betydande personalminskningar föreslår styrelsen att sjöfartsverket ges rätt att efter samråd med bl. a. socialstyrelsen meddela ifrågavarande särskilda bestämmelser. Detta överensstämmer också med motsvarande förfarande på den övriga arbetsmarknaden där arbetsmarknadsstyrelsen efter samråd med socialstyrelsen utfärdar anvisningar.

Utredningen föreslår vidare att socialstyrelsen ser över bestämmelserna om lungundersökning av sjömän. Styrelsen är medveten om frågan och avser omarbета dessa föreskrifter.

Även *sjöfartsverket* har uppehållit sig utförligt vid avsnittet om hälsoundersökning av sjöfolk. Verket har i sitt yttrande följt den i betänkandet gjorda dispositionen av avsnitt 5. Verket anför.

5.2.1 Vilka fartyg?

Utredningen anför att det i sjösäkerhetsförordningen stadgas, att föreskriven syn- och hörselförmåga skall finnas hos dem som tjänstgör på handels- och fiskefartyg om minst 20 brt. Enligt sjöfartsverkets uppfattning är emellertid den korrekta tolkningen av de aktuella reglerna (6 kap. 1 och 3 §§ säkerhetsförordningen), att besättningen på varje handelsfartyg, oavsett bruttodräktighet, och dessutom besättningen på fiskefartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton, skall ha läkarintyg om syn- och hörselförmågan. Detta får till följd, att även om man, som utredningen, fordrar fullständigt läkarintyg på handelsfartyg om minst 20 brt, en enhetlig behandling av alla handelsfartyg inte uppnås.

Utredningen har också, med hänvisning till ILO-konventionen nr 73 angående läkarundersökning av sjömän, anført att de nuvarande svenska reglerna inte överensstämmer med de bestämmelser som Sverige genom sin ratifikation har åtagit sig att följa. Konventionen är tillämplig på "sjögående fartyg" om minst 200 brt, dock ej på t.ex. fiskefartyg. Enligt konventionen skall genom nationell lagstiftning fastställas när ett fartyg skall anses såsom sjögående. Mönstringsplikten och det därav följande kravet på fullständigt läkarintyg har bland annat gällt alla handelsfartyg i *utrikes fart* med en nettodräktighet av minst 20 registerton. Bedömningarna av vilka fartyg som är sjögående kan givetvis variera, men verket ansåg i sitt yttrande 1981-05-06 (s. 6 f) över principbetänkandet, mot bakgrund av STCW-konventionen, att de fartyg, som enbart sysselsätts i fartområdet inre fart, varken är "sjögående" eller "engaged in maritime navigation". Verket ansåg också (s. 9), att det "stora" läkarintyget med två års giltighet liksom i dag bara bör fordras i stor kustfart och vidsträcktare fart. Ett mera vittgående krav skulle enligt verket vara svårt att genomdriva och medföra onödigt byråkrati.

De fartyg där utredningens nuvarande förslag och verkets förra förslag skulle medföra olika resultat, är sådana fartyg om minst 20 brt som endast sysselsätts i inre fart. Dit hör ett antal passagerarfartyg och bogserfartyg. Inte minst mot bakgrund av att utredningen för ett annat resonemang när

det gäller fiskefartyg (avsnitt 5.2.6) kan man ifrågasätta om något mer än det fyraåriga syn- och hörselintyget bör fordras på de nu aktuella fartygen. Kravet på enhetliga regler kan ändå inte tillgodoses, då endast det fyraåriga syn- och hörselintyget fordras på handelsfartyg under 20 brt och på fiskefartyg om minst 20 brt. Vad sjöfartsverket anfört medför inte, att man behöver använda två olika slags läkarintygsblanketter.

5.2.2 Vilka befattningshavare?

Mot bakgrund av vad som anförts ovan vid 5.2.1 anser verket, att vissa medicinska krav i dag gäller för alla besättningsmedlemmar på alla svenska handelsfartyg (ej endast på handelsfartyg om minst 20 brt).

Verket instämmer i att kravet på läkarintyg också måste gälla intendenturpersonal.

5.2.3 Läkarundersökningen och intyget

Utredningen anför (s. 90), att om kravet på fullständigt läkarintyg i framtiden skall gälla för alla handelsfartyg ner till bruttodräktigheten 20 registerton, syn- och hörselintyget i praktiken blir avskaffat på handelsfartyg. Av det ovanstående framgår, att kravet på syn- och hörselintyg ändå gäller för alla svenska handelsfartyg under 20 brt.

I övrigt tillstyrker verket vad som anförs i rubricerade avsnitt. Verket vill särskilt understryka, att det kan föreligga ett behov av särskilda bestämmelser om läkarundersökning av personal ombord på fartyg med vissa farliga laster. Verket tillstyrker också, att saken tas upp av en särskilt tillsatt arbetsgrupp. Det bör från kommunikationsdepartementets sida övervägas, om någon författningsändring behövs för att särskild läkarundersökning i samband med farlig last skall kunna föreskrivas.

5.2.4 När skall läkarintyg uppvisas?

Sjöfartsverket tillstyrker, att läkarintyg skall krävas endast i samband med tjänstgöringen ombord och inte när sjöfartsbok utfärdas. Nedan i avsnitt 5.2.5 berörs det förhållandet, att läkarintyg i framtiden kan behöva införas vid utfärdande eller förnyelse av behörighetsbevis.

Verket tillstyrker också vad utredningen anfört angående underrättelse till sjömansregistret om läkarintygets innehåll.

Beträffande möjligheten till undantag i trängande fall för enstaka resa, när det gäller skyldigheten att visa läkarintyg, har utredningen ändrat sig, och den anser numera att den nuvarande möjligheten till tillfällig befrielse vid påmönstring utomlands kan tas bort. Sjöfartsverket hade i sitt yttrande 1981-05-06 (s. 9) anfört att tillfälligt uppskov borde kunna medges vid påmönstring både inom och utom Sverige.

Då utredningen är enig i sitt förslag och således även redarsidan ansett att någon uppskovsmöjlighet inte behövs, är verket nu berett att godta utredningens ståndpunkt.

5.2.5 Läkarförbudet

Utredningen anser, att tillräckliga skäl att behålla läkarförbudet inte föreligger. Utredningen anser det också vara konsekvent och lämpligt att upphäva alla gällande läkarförbud samtidigt som möjligheten att utfärda nya förbud avskaffas. Verket instämmer i förslaget.

Kravet på jämställdhet med vad som gäller för arbetstagare i land i allmänhet får dock inte drivas så långt att säkerhetskraven blir sämre tillgodosedda än inom andra jämförbara grenar av kommunikationsväsendet, exempelvis landsvägstrafiken.

Ett färskt jämförelsematerial finns i regeringens proposition (1981/82: 9) om hälso- och nykterhetsprövningen i körkortsärenden. Propositionen har lett till ny lagstiftning från och med 1982-01-01 (SFS 1981: 1068, se även 1981: 1069). Enligt propositionen visar en företagen undersökning, att sjukdomar som inte tagits upp i hälsodeklarationen inte heller upptäcks vid läkarundersökningen för körkortstillstånd. Det uppges att trafikfarliga sjukdomar såsom epilepsi och psykisk sjukdom kan vara svåra att upptäcka vid en ordinär läkarundersökning.

Det hör till bilden, att periodisk läkarkontroll av körkortshavare vanligen inte är föreskriven. Läkarnas medverkan till att personer, som av medicinska skäl inte bör ha körkort, avhåller sig från att köra bil har författningsmässigt stöd i 88 § körkortsförordningen (1977: 722, omtryckt 1981: 94). (Denna bestämmelse motsvarar ungefär 45 § mönstringsförordningen, som nu föreslås bli upphävd.) Föredraganden ansåg inte någon ändring av 88 § vara påkallad. Det betydde också att han inte ansåg det lämpligt att för något fall föreskriva en ovillkorlig anmälningsplikt för läkarna. När det gällde alkohol- eller andra drogmissbrukare borde körkortsmyndigheternas informationsbehov i första hand tillgodoses på andra sätt. Dessa frågor utvecklades i propositionen.

Belastningsuppgifter av åtskilliga slag får föras in i körkortsregistret. Dit hör exempelvis att en körkortshavare funnits skyldig till brott mot lagen om straff för vissa trafikbrott, brott mot narkotikastrafflagen eller lagen om straff för varusmuggling i fråga om narkotika. Även ingripanden enligt lagen om omhändertagande av berusade personer registreras. Åtskilliga myndigheter får ta del av belastningsuppgifter ur körkortsregistret, t. ex. luftfartsinspektionen inom luftfartsverkets centralförvaltning. Vissa beslut eller anmälningar som är mer än två respektive fem år gamla får inte tas med i körkortsregisterutdrag.

Körkortslagen innehåller flera grunder för återkallelse av körkort. Andra reaktionsmöjligheter är förordnande om spärrtid eller varning. Enligt 11 § körkortsförordningen kan en länsstyrelse förelägga den som ansöker om körkortstillstånd att ge in ett läkarintyg. I föreläggandet får föreskrivas att undersökning skall verkställas av en viss person eller av en person med viss sakkunskap eller avse visst förhållande.

Med det anförda har sjöfartsverket velat visa hur statsmakterna beträffande andra trafikgrenar ser på registrering av och hänsynstagande till belastningsuppgifter. Om läkarnas skyldighet att anmäla olämplighet av hälsoskäl att utöva sjömansyrket upphävs, bör det undersökas om den hälsodeklaration som föregår en läkarundersökning för friskintyg, kan göras mer täckande. Detta torde ankomma på socialstyrelsen i samråd med sjöfartsverket. Härutöver bör verket kunna förordna om läkarundersökning när anledning därtill finns, t. ex. vid utredning av sjöolycka. Det finns skäl att ytterligare diskutera vilka befogenheter verket bör ha, men såvitt det gäller återkallelse av behörigheter räcker det med de befogenheter som verket föreslås få enligt 330 § sjölagen. I sammanhanget bör nämnas, att sjöfartsverket, när STCW-konventionen träder i kraft, torde bli skyldigt att infordra läkarintyg i samband med utfärdande eller förnyelse av behörighetsbevis. Eventuellt bör verket även i dessa fall kunna förordna att läkarundersökningen skall avse bl. a. något visst förhållande.

5.2.6 Fiskefartyg

Sjöfartsverket instämmer i vad utredningen anför.

Arbetsmarknadsstyrelsen:

Upphävandet av påmönstrings- och läkarförbud kan komma att orsaka sjömansförmedlingarna merarbete och ökat ansvar genom att personer, som av olika skäl tidigare avstängts från möjligheten att påmönstra, nu åter kan komma att uppträda som arbetssökande vid sjömansförmedlingarna. Trots sådana eventuella svårigheter vill arbetsmarknadsstyrelsen inte motsätta sig att förbuden upphävs då det, som utredningen påpekat, finns goda skäl härför.

ILO-kommittén:

Kommittén noterar även utredningens förslag att kravet på fullständigt läkarintyg skall gälla för alla personalkategorier ombord på handelsfartyg om minst 20 bruttoton. De föreslagna förändringarna torde uppfylla kraven i konventionerna nr 16 och 73.

2.2.4 Sjömansregistret

Datainspektionen:

I det förslag till lag om mönstring av sjömän som nu givits har föreskrifter meddelats för sjömansregistrets ändamål och innehåll. Av 23 och 24 §§ kan utläsas att ändamålet med registret dels är kontroll av fartygs bemanning och dels är att redovisa sjömäns tidigare och pågående tjänstgöring. Av 23 § kan vidare utläsas att registret för att uppfylla detta ändamål skall innehålla uppgifter om enskilda sjömäns identitet och kvalifikationer samt uppgifter om fartyg. Någon närmare precisering av vad som avses med kvalifikationer har inte lämnats. Inspektionen vill därför erinra om att enligt 3 § datalagen skall särskilt beaktas att inte andra uppgifter registreras än sådana som står i överensstämmelse med ändamålet med registret. Detta innebär, under förutsättning att datainspektionen tolkat registrets ändamål på ett riktigt sätt, att uppgifter om kvalifikationer enbart får avse sådana uppgifter som har betydelse för bedömningen av sjömäns tjänstgöring eller fartygs bemanning. Det är således av stor betydelse från integritetssynpunkt att inte registret belastas med några i förhållande till ändamålet artfrämmande uppgifter, såsom exempelvis uppgifter om löner och hälsotillstånd.

I fråga om sjömansregistrets omfattning anför *sjöfartsverket*.

Utredningen har i slutbetänkandet föreslagit, att ingen rapportering till sjömansregistret skall behöva ske i fråga om fartyg vilkas bruttodräktighet understiger 20 registerton. Verket hade i sitt yttrande 1981-05-06 (s. 35) anfört att redovisning till sjömansregistret kunde underlåtas beträffande sådana passagerarfartyg under 20 brt "som uteslutande sysselsätts i svensk inre fart". I propositionen (1981/82: 74 s. 19 f) om enklare mönstring av sjömän ansluter sig föredraganden till sjöfartsverkets uppfattning härvidlag. I slutbetänkandet görs ingen gränsdragning mellan inre fart och stor kustfart, utan rapporteringsplikten skall enbart vara avhängig av bruttodräktigheten.

Sjöfartsverkets förslag var delvis betingat av uttrycken "sea-going ships" och "maritime navigation" i internationella konventioner. Möjlig-

heter till direktkontroll ombord finns ju emellertid även i fråga om såväl lastfartyg som passagerarfartyg under 20 brt i stor kustfart. Verket kan därför tillstyrka utredningens förslag, vilket i stort sett fångar upp de handelsfartyg som går i stor kustfart eller vidsträcktare fart.

SCB uttalar sig i samma fråga.

Slutbetänkandet innehåller dessutom vissa ändringar och kompletteringar till principbetänkandet. På en punkt berör dessa SCB. I principbetänkandet föreslogs att det nya sjömansregistret skulle omfatta bl. a. *alla* svenska passagerarfartyg men nu föreslår utredningen att passagerarfartyg under 20 bruttoton inte tas in i registret. SCB har intet att erinra mot denna begränsning.

Handelsflottans pensionsanstalt belyser i sitt yttrande de behov anstalten har av registret och dess arkiv.

I direktionens remissyttrande över mönstringsutredningens principbetänkande framhölls angående sjömansregistret vikten av att dess arkiv behålls intakt så att detsamma kan utnyttjas, såväl för beräkning av sjömannens påmönstrade tid före 1 januari 1973 som för utnyttjande av registret vid förfrågningar från sjömän i samband med pension från pensionsanstalten. I mönstringsutredningens slutbetänkande (s. 23) föreslås i förslaget till lag om mönstring av sjömän § 23 att sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas. Av specialmotiveringen framgår emellertid inte vad som avses med "sjömannens tidigare tjänstgöring på fartyg". Vissa formuleringar tyder på att utredningen närmast syftat på tjänstgöring av betydelse för utfärdande eller prövning av behörighetshandlingar. Handelsflottans pensionsanstalt vill emellertid ånyo understryka vikten av att påmönstringstid av betydelse för sjömannens pensionsförmåner blir samlade i det nya sjömansregistret eller eljest hålls lätt tillgängliga. Det kan härvid röra sig om seglationer för mer än 40 år sedan. Detta bör även beaktas därest riksarkivet kommer att utarbeta de nya gallringsbestämmelser för sjömansregistret som mönstringsutredningen föreslagit i sitt principbetänkande (s. 94).

2.3 Övriga frågor

Sjöfartsverket och *Svenska maskinförbundet* tillstyrker att den s. k. tvåtredjedelsregeln i 19 § mönstringsförordningen slopas. Maskinförbundet motiverar sitt tillstyrkande med att gällande regler om arbets- och anställningstillstånd torde värna om en tillräckligt stor inhemsk bemanning.

Sjöfartsverket och *Svenska maskinförbundet* tillstyrker vidare utredningens förslag till interimistisk indragning av behörighet enligt 330 § sjölagen.

Ambassaden i Köpenhamn har även uttalat sig i denna fråga.

Vid genomläsning av slutbetänkandet uppmärksammar man ju att fartygens befälhavare i praktiken kommer att övertaga de flesta av de tidigare mönstringsförrättarnas kontrollfunktioner. Detta kommer troligtvis ibland att medföra att en befälhavare kan komma i en besvärlig "mellanhand" gentemot rederiet varför förslaget om sjöfartsverkets möjlighet att interimistiskt dra in en befälhavares behörighet bör kunna bli ett stöd för en befälhavare vid en eventuell vägran från honom att efterkomma ett rederis önskemål i en viss situation.

Riksskatteverket delar utredningens uppfattning att villkoret om giltig sjömansrulla för tillämpning av dispensregeln i 7 § 2 mom. andra stycket lagen om sjömansskatt kan slopas.

3 Synpunkter på författningsförslagen

3.1 Förslaget till lag om mönstring av sjömän

1 §

Sjöfartsverket:

Då mönstringslagen ibland skall tillämpas på ett utländskt, inhyrt handelsfartyg, förutsätter detta att det finns en skyldighet enligt sjömanslagen att utfärda tjänstgöringsbesked för befattning på det utländska fartyget. En sådan skyldighet kan i dag endast uppstå genom ett förordnande enligt 60 § sjömanslagen. För att skyldigheten att utfärda och avsluta tjänstgöringsbesked skall uppstå automatiskt samtidigt som lagen om mönstring blir tillämplig, torde en särskild bestämmelse härom behövas i sjömanslagen.

Slutbetänkandet innehåller inte någon motivering till 1 § andra stycket. Verket tillstyrker dock det föreslagna bemyndigandet för regeringen med hänsyn till att lagstiftningen bör vara flexibel.

2 §

Sjöfartsverket:

Av huvudyttrandet avsnitt 6.5 framgår att verket kan tillstyrka den föreslagna gränsdragningen för lagens tillämplighet.

I 2 § andra stycket ges möjlighet att medge undantag från lagens tillämpning, när det gäller

- a) fartyg med särskild verksamhetsinriktning, och
- b) inhyrda utländska fartyg.

Undantagsmöjligheter i olika avseenden ges också i 4, 10 och 12 §§. Om man granskar hur dessa paragrafer förhåller sig till varandra, så blir slutsatsen att undantagsmöjligheterna i 4, 10 och 12 §§ kompletteras i 2 § andra stycket, när det gäller fartyg i grupperna a och b. Det är alltså inte frågan om ett generellt undantagsbemyndigande. Ett sådant torde inte heller vara önskvärt. På enstaka punkter i det följande diskuterar verket behovet av ytterligare undantagsbemyndiganden. Det är en redaktionell fråga, om dessa bör tas in i respektive paragraf eller bör samlas i form av en uppräknings i 2 §. Se nedan vid 5, 6 §§. Då verket här uttalat, att ett generellt undantagsbemyndigande inte torde vara önskvärt, är det för att myndigheterna inte skall belastas med ett stort antal dispensansökningar av olika

slag. Verket erinrar härom att utredningen i slutbetänkandet har föreslagit att varje form av uppskov med läkarintyg slopas, och att verket tillstyrkt detta i sitt yttrande 1982-02-25.

Enligt 13 § i den nuvarande mönstringsförfordningen äger fartygsbefälhavare låta påmönstra sjöman eller annan person som medföljer fartyget, oaktat mönstringsskyldighet ej föreligger. Såvitt avser mönstringspliktiga fartyg kan denna frivilliga mönstring i huvudsak avse tre kategorier av personer:

- a) sjömän som är delägare i fartyget och ej arbetstagare,
- b) personer som utför fartygsarbete men inte har befattning ombord (jfr 1 § andra stycket sjömanslagen), exempelvis resereparatörer, garantipersonal, rederiets fartygsinspektörer eller medföljande personal som för ett varvs räkning skall utföra arbete ombord,
- c) rederiets gäster eller sjömans anhöriga som medföljer fartyget.

I förslaget till ny mönstringslag omfattas gruppen a av mönstringsplikt enligt 3 § andra stycket. Grupperna b och c är däremot inte mönstringspliktiga. Det torde även i framtiden finnas ett behov av att dessa personer kan tas in i fartygets sjömansrulla, för att inte svårigheter beträffande dem skall uppstå vid kontakten med myndigheter i främmande hamnar. Verket anser att en motsvarighet till nuvarande 13 och 51 §§ mönstringsförfordningen bör finnas i den nya lagstiftningen. Därigenom kan också ett icke mönstringspliktigt handelsfartyg frivilligt föras med sjömansrulla, om redaren finner det önskvärt i något fall. Sjöfartsverket erinrar om att beträffande grupperna b och c något tjänstgöringsbesked inte skall utfärdas enligt sjömanslagen. Det bör därför närmare övervägas på vilket sätt de skall föras in i sjömansrullan.

5 §

Sjöfartsverket:

Sjöfartsverket uppställde i sitt yttrande 1981-05-06 (s. 16) frågan, om inte en sjöman som har identitetshandling bör få göra sin första påmönstring redan innan han har sjöfartsbok. Denna skall anskaffas snarast därefter, ansåg verket. Utredningen föreslår däremot i 5 §, att sjömannen för att få tillträda en befattning ombord skall ha giltig sjöfartsbok. Då utredningen är enig och man således även på redarsidan ansett att kravet på sjöfartsbok för påmönstring kan upprätthållas utan större olägenhet, anser sjöfartsverket numera att förslaget får godtas, utom i följande fall.

Enligt 6 § kungörelsen (1974: 262) om anställningstillstånd för utlänning på svenskt fartyg (se slutbetänkandet s. 40) kan tillfällig befrielse ges från det för utomnordiska utlänningar gällande kravet på anställningstillstånd. Handläggningen av ärenden om bl. a. tillfällig befrielse avses enligt mönstringsutredningens författningsförslag bli centraliserad till sjömansförmedlingen i Göteborg. Befrielse kan i vissa fall enligt 6 § meddelas i efterhand. Om man fordrar att den utlänning, som anställs efter ett beslut om befrielse enligt 6 §, har sjöfartsbok, så kan detta medföra att möjligheten att utnyttja 6 § begränsas. Enligt proposition 1974: 31 (s. 49) borde en riktlinje för tillämpningen av kungörelsen om anställningstillstånd vara, att bestämmelserna skulle tillämpas så att effektiviteten inom sjöfartsnäringen inte äventyrades. Det var således angeläget att fartyg inte tvingades bli liggande i väntan på beslut om anställningstillstånd. Enligt propositionen (s. 25) utgjorde hastigt uppkommande vakans på grund av olycksfall, sjukdom och liknande hos besättningsman exempel på fall då befrielse borde kunna ges.

Sjöfartsverket anser att den myndighet, som kan medge tillfällig befrielse enligt 6 § kungörelsen om anställningstillstånd, vid sådant beslut skall kunna medge tillfällig befrielse också från kravet på sjöfartsbok. Ett sådant bemyndigande åt sjömansförmedlingen i Göteborg bör få stöd i mönstringslagen, jfr ovan vid 2 §.

I specialmotiveringen uttalas, att även utländsk sjöfartsbok bör kunna godtas vid påmönstringen, om boken ungefär motsvarar de svenska kraven på sjöfartsbokens innehåll. Detta kan tillstyrkas. Önskvärdheten av att sjöfartsboken är svensk bör få bedömas av rederiet eller befälhavaren med hänsyn till vad som accepteras av myndigheterna i de hamnar som fartyget trafikerar.

6 §

Sjöfartsverket:

I denna paragraf görs undantag från kravet på sjöfartsbok för svensk och utländsk intendenturpersonal i vissa strikt reglerade fall. Sjöfartsverket ansåg därutöver i sitt yttrande 1981-05-06 (s. 16), att i fråga om utländsk intendenturpersonal sjöfartsbok skall behöva utfärdas endast om det begärs av den anställde själv eller rederiet. Enligt verkets förmenande är detta en fråga vars svar inte bör ges i en av riksdagen antagen lag. Verket kan tillstyrka den föreslagna 6 §, men anser att undantag från krav på sjöfartsbok skall kunna ges också av regeringen eller sjöfartsverket. Jfr ovan vid 2 §.

9 §

Sjöfartsverket:

Uttrycket "redaren och befälhavaren", jämfört med ansvarsbestämmelsen i 29 §, torde medföra att både redaren och befälhavaren är solidariskt ansvariga om en lagöverträdelse inträffar. Principen torde vara riktig, men det kan ifrågasättas om inte den som visar att han gjort vad som på honom ankommit för att förhindra en individuell lagöverträdelse bör vara fri från straff (jfr 62 § sjömanslagen). – Verket föreslår att "redaren och befälhavaren" ändras till "arbetsgivaren och befälhavaren", då arbetsgivaren i det enskilda fallet kan vara en entreprenör, jfr uttryckssättet i 15 § sjömanslagen.

14 §

Svenska maskinfälsförbundet:

I 14 § anges att redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för dels sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet, dels facklig företrädare för sjömän ombord på fartyget. Lagtexten kan uppfattas som om endast fackliga företrädare som är påmönstrade fartyget har rätt att ta del av bemanningshandlingarna. Så lär dock inte ha varit mönstringsutredningens avsikt. Det är endast sjöfolksförbundet som har fackliga företrädare påmönstrade fartyget. Befälsorganisationerna måste givetvis få samma möjlighet till kontroll av bemanningshandlingarna. Lagtexten bör därför utformas så att det inte råder någon tvekan om att även fackliga företrädare, som inte är påmönstrade fartyget, har rätt att ta del av berörda handlingar.

26 §

Sjöfartsverket:

I paragrafen sägs, att tillsyn över efterlevnaden av mönstringslagen och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen utser.

Det torde i många fall bli ogörligt att skilja ut den verksamhet, som utgör tillsyn enligt mönstringslagen, från den verksamhet, som utgör tillsyn enligt lagen om säkerheten på fartyg. Tillsynen av att mönstringslagen efterlevs syftar ju bland annat till en kontroll av att fartygen är betryggande bemannade, dvs. en kontroll enligt lagen om säkerheten på fartyg. Tillsynen enligt mönstringslagen kan dock samtidigt tillgodose andra syften, t. ex. att rapportering till sjömansregistret sker så att sjöfartsverket erhåller underlag för behörighetsgivningen. Verket vill med det anförda understryka att de bemyndiganden angående tillsynen, som den kommande tillämpningsföreläggningen till mönstringslagen bör innehålla, i stort sett måste överensstämma med tillsynsbemyndigandena enligt 1 kap. lagen om säkerheten på fartyg.

I förslaget till mönstringslag saknas ett generellt bemyndigande för regeringen och annan myndighet att utfärda tillämpningsföreskrifter. Sådant bemyndigande förekommer endast i 21 §, angående närmare föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg. Verket anser att ett generellt bemyndigande att utfärda tillämpningsföreskrifter behövs.

27 §

Sjöfartsverket:

Första stycket i 27 § har föreslagits lyda: "Har ett beslut enligt denna lag meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär."

Enligt specialmotiveringen till 27 § innebär detta, att sjöfartsverket kan bli besvärinstans t. ex. i förhållande till en passmyndighet när det gäller beslut som har meddelats av passmyndigheten i fråga om utfärdande av sjöfartsbok. Detsamma gäller beslut som har meddelats av svensk utlandsmyndighet. Sjöfartsverket har inget att erinra i den delen.

Verket vill emellertid peka på frågan om hur regeln skall tolkas i förhållande mellan sjöfartsverkets centralförvaltning och verkets regionala organ, varvid verket som exempel tar ärenden angående sjöfartsbok. Enligt propositionen 1981/82:74 om enklare mönstring av sjömän (s. 12) ansåg föredraganden, att det var för tidigt att ta slutlig ställning till frågan om vem som skulle utfärda sjöfartsböcker. Enligt mönstringsutredningens principbetänkande avsnitt 3.8 borde uppgiften att utfärda sjöfartsböcker övertas av sjömansregistret och av passmyndigheter (polisstyrelser och utlandsmyndigheter). När det gällde annan befattning med sjöfartsboken än själva utfärdandet, ansåg utredningen att sjömansregistret, sjöfartsverkets inspektionsdistrikt, inspektionskontoret i Rotterdam liksom vissa konsulat var lämpliga för detta.

Om utredningen i förslaget till 27 § avser att sjöfartsverkets centralförvaltning skall vara besvärinstans i förhållande till sjömansregistret och inspektionsdistrikten, bör det framhållas dels att detta inte torde framgå vid en korrekt tolkning av lagtexten, dels att systemet inte överensstämmer med den organisation av sjöfartsverket som genomfördes den 1 juli 1969. Sjöfartsverket inklusive dess regionala organ utgör nämligen en enda myndighet, jfr Sjöfartsstyrelsens meddelande 1969: A9. Ur meddelandet

bör här citeras: "De regionala organen samordnas med den nuvarande styrelsen till en gemensam förvaltningsmyndighet under namnet sjöfartsverket." (Jfr Kungl. Maj: ts proposition 1969: 58).

Här kan också som jämförelse åberopas de ändringar som genom SFS 1971:293 gjordes i lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg. 8 kap. 2 § ändrades på så sätt i fråga om sjöfartsstyrelsen och statens fartygsinspektion, att nyttjandeförbud fick meddelas av "sjöfartsverket". Beslutet skulle genast underställas sjösäkerhetsdirektören, om ett nyttjandeförbud "inom sjöfartsverket meddelats av annan än chefen för den avdelning till vilken frågor om säkerheten på fartyg hör (sjösäkerhetsdirektören) eller meddelats av annan myndighet". Jfr även 11 kap. 3 § första stycket, angående hinder mot att överklaga beslut om nyttjandeförbud som meddelats genom någon annan än sjösäkerhetsdirektören. I propositionen om dessa lagändringar (prop. 1971: 7 s. 8) anfördes bland annat som motiv den år 1969 genomförda omorganisationen av sjöfartsverket. Vidare anfördes: "Tidigare bestod sjöfartsverket av sjöfartsstyrelsen med lots- och fyrstaten och statens fartygsinspektion (SFS 1965: 689). Styrelsen var chefsmyndighet för lots- och fyrstaten och för fartygsinspektionen. Vid omorganisationen inrättades en lekmanstyrelse för verket, och begreppet 'sjöfartsstyrelsen' försvann. De tidigare underordnade myndigheterna upp gick i avdelningar inom verket. De uppgifter som ålåg fartygsinspektionen handläggs nu inom avdelningen sjöfartsinspektionen."

Då det således, enligt sjöfartsverkets tolkning, inte går att till sjöfartsverkets centralförvaltning i formell mening överklaga ett beslut som i verkets namn har fattats av något av verkets regionala organ, uppstår frågan vilka regler verket vill sätta i stället. Ett generellt förfarande med underställning till centralförvaltningen kan knappast komma i fråga i ärenden angående mönstringslagen. Verket beaktar att det i och för sig är praktiskt att frågor, som kanske under tidspress har bedömts ute på fältet av personal som inte är specialkompetent inom det aktuella ämnesområdet, kan behöva överprövas vid centralförvaltningen på vederbörlig sektion.

Enligt 52 § mönstringsförrordningen (paragrafen ändrad 1982: 340) gäller i dag, att den som icke åtnöjes med beslut som mönstringsförrättare meddelar enligt förrordningen, äger söka ändring i beslutet hos sjöfartsverket. Formella besvär över mönstringsförrättares beslut är ovanliga. Däremot förekommer frågor som är så tveksamma, att mönstringsförrättarna genom informella kontakter samråder med sjöfartsverket innan de beslutar om en viss åtgärd. För att ytterligare konkretisera vad frågan gäller ger sjöfartsverket följande exempel på ärenden som kan komma att handläggas på regional nivå inom verket:

- ingripande vid kvantitativa eller kvalitativa brister i besättningen (behörighet, hälsotillstånd, brist på läkarintyg, brist på vårdnadshavares medgivande för underårig att gå till sjöss) (beslutas centralt eller regionalt)
- utfärdande av sjömansrulla
- utfärdande av sjöfartsbok
- införande av behörighetsuppgifter i sjöfartsbok, bland annat när behörigheten enbart grundas på praktik varvid särskilt behörighetsbevis inte utfärdas
- beslut om huruvida en uppgift, eller vilken uppgift som, i ett visst fall skall införas i sjömansregistret, t. ex. bedömning av tillgodoräkningsbar sjötid.

Av den ovanstående exemplifieringen torde framgå, att vissa av de ovanstående besluten är i första hand beslut enligt mönstringslagen men att andra beslut, t. ex. en vägran att föra in en bekräftelse av viss behörighet i sjöfartsboken, i lika hög grad utgör beslut enligt en annan författning, i angivet exempel förordningen om behörigheter för sjöpersonal.

Sjöfartsverket anser med hänsyn till det anförda, att 27 § första stycket kan erhålla förslagsvis följande lydelse:

”Har ett beslut enligt denna lag utanför sjöfartsverket beslutats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet, får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär. Ett beslut i första instans av sjöfartsverket kan på begäran omprövas av verket och får inte överklagas förrän verket tagit ställning i omprövningsärendet.”

Eftersom beslut som fattas enligt mönstringslagen torde kunna innebära en samtidig tillämpning av mönstringslagen och t. ex. förordningen om behörigheter för sjöpersonal, måste besvärslagarna i dessa författningar utformas lika. Utredningens förslag till ändring i förordningen om behörigheter för sjöpersonal (betänkandet s. 35–36) torde därför böra i 8 kap. 1 § kompletteras så, att vissa beslut skall överklagas hos sjöfartsverket.

Utredningens förslag till 27 § andra och tredje styckena tillstyrks.

3.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

330 §

Sjöfartsverket:

Sjöfartsverket anser att *första stycket* har fått en bättre utformning i utredningens förslag än i den nuvarande lagtexten. Det är dock fortfarande otvetydigt vilka befogenheter domstolen får, beroende på att ett och samma behörighetsbevis kan fordras för skilda befattningar i olika fartyg, t. ex. för styrmansbefattning i ett fartyg och för befälhavarbefattning i ett annat. Om exempelvis en befälhavare-styrman A frändöms behörigheten att vara befälhavare, vilket kan vara önskvärt i något fall, så mister han mer än detta om hans behörighet som befälhavare-styrman A indrages. Han kan nämligen då vanligen inte heller vara främste styrman på de största fartygen i oinskränkt oceanfart (det förutsätts här att han inte innehar behörigheten överstyrman A). Å andra sidan, om behörigheten befälhavare-styrman A indrages så att vederbörande har kvar sin tidigare behörighet styrman A, så får han ändå vara befälhavare på lastfartyg upp till 100 brt i inre fart. I principbetänkandet och slutbetänkandet har utredningen anført, att den för vilken exempelvis befälhavarbehörigheten dras in bör, om inte särskilda skäl talar emot detta, få stanna i yrket i en lägre befattning. Detta torde inte endast utgöra ett förtydligande av vad som redan gäller. En nyhet torde ligga däri att sjömannen kan få behålla hela sin näst senaste behörighet plus de delar av den senaste behörigheten som ger honom rätt att vara styrman men ej befälhavare. På motsvarande sätt torde en maskinchef kunna frändömas rätten att vara maskinchef i mindre fartyg men få behålla rätten att vara maskinist i större fartyg. I andra fall kan det bedömas lämpligt att fränkänna honom all den behörighet som det senaste behörighetsbeviset ger utöver det näst senaste (dvs. att tillämpa lagen såsom hittills torde ha skett). Med hänsyn till det anförda ifrågasätter verket om inte slutet av första stycket bör lyda förslagsvis: ”skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig rätten att utöva

befattningen. Förklaringen får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts, eller all den rätt att ha befattning på fartyg som en eller flera behörigheter ger utöver en eventuell tidigare behörighet."

Förslagen till 330 § *andra och tredje styckena* tillstyrks.

3.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

6 kap. 7 §

Sjöfartsverket:

Utredningen har inte föreslagit någon ändring i denna paragraf. Sjöfartsverket anförde i sitt remissyttrande (s. 18) över principbetänkandet, att det måste klart utsägas, att befälhavarens och rederiets ansvar för ett fartygs bemanning inte till någon del kan ersättas enbart genom normal rapportering till sjömansregistret. Verket hade tänkt sig ett sådant påpekande bli infört i en mönstringsförfattning. Påpekandet skulle emellertid kunna införas som tillägg till det lagrum som behandlar rapportering till sjöfartsverket om avsteg från minimibesättningsbeslut, dvs. 6 kap. 7 § säkerhetslagen, och kan erhålla förslagvis följande lydelse: "Rapportering till sjömansregistret enligt lagen (19 :) om mönstring av sjömän anses ej utgöra sådan underrättelse som föreskrivits här."

3.4 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)

2 §

Sjöfartsverket:

Utredningen har inte föreslagit någon ändring i 2 § sjömanslagen. Sjöfartsverket påpekade i sitt remissyttrande 1981-05-06 (s. 35 f) över principbetänkandet, att statstjänstemannalagen (1965: 274), vartill 2 § sjömanslagen hänvisar, har ersatts av lagen (1976: 600, omtryckt 1982: 100) om offentlig anställning (LOA). Denna gäller för både stats- och kommunalanställda, dock att (enligt 1 kap. 5 §) i fråga om arbetstagare hos kommun 4–17 kap. gäller endast om anställningen är statligt reglerad.

Sjöfartsverket anser således att hänvisningen i 2 § sjömanslagen till 1965 års statstjänstemannalag bör utgå och ersättas med en aktuell hänvisning.

15 §

Sjöfartsverket:

Enligt nu gällande lydelse av 15 § sjömanslagen är *sjömannens namnteckning på tjänstgöringsbeskedet* inte obligatorisk (jfr sjöfartsverkets allmänna mönstringsanvisningar 1974-11-29 s. 23). Vid tillträde av befattning är sjömannen emellertid skyldig att teckna sitt namn i fartygets sjömansrulla (anvisningarna s. 25). Då sjömansrullan i framtiden skall bestå av besättningsens tjänstgöringsbesked, måste 15 § sjömanslagen utformas så, att sjömannen på beskedet skall bekräfta tillträdet av befattningen.

4 Övrigt

Sjöfartsverket anser, under hänvisning till sitt yttrande över principbetänkandet (s. 42–43), att det bör klart sägas ut i den nya lagstiftningen att det varv som är ansvarigt för en *provtur* har ansvar för provtursbesättningens antal och kvalifikationer och för att det finns läkarintyg i den omfattning statsmakterna kan finna önskvärd.

Lagförslagen i betänkandet

1 Förslag till

Lag om mönstring av sjömän

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Bestämmelserna i denna lag gäller mönstring och registrering av sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhys av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även på andra fartyg.

2 § Lagen gäller inte på fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 registerton och inte på fartyg, som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning och för inhyrda utländska fartyg föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från lagens tillämpning.

3 § I denna lag avses med mönstring de åtgärder som enligt 9 och 10 §§ skall vidtas av redare och befälhavare.

Begreppet sjöman används i denna lag i samma betydelse som i sjömanslagen (1973:282). Med sjöman jämställs den som har befattning ombord utan att vara arbetstagare.

Med handelsfartyg menas i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

4 § Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen utser efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl föreligger och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagersidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som en central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökningen prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Andras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underrätta den

som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om däri föreskrivna villkor inte iakttas.

Krav på sjömannen

5 § För att få tillträda en befattning ombord skall en sjöman

1. ha giltig sjöfartsbok,
2. på grund av sitt hälsotillstånd inte vara olämplig för befattningen eller sjömansyrket,
3. ha föreskriven behörighet för befattningen,
4. fylla övriga i andra lagar eller författningar angivna villkor för att inneha befattning ombord.

6 § Den som tillhör intendenturpersonalen på passagerarfartyg som går i regelbunden färjetrafik mellan nordisk hamn och annan hamn inom fartområdena inre fart, stor kustfart eller nordsjöfart behöver inte ha sjöfartsbok om han har pass eller annan likvärdig identitetshandling.

7 § Sjömannen skall med ett sådant läkarintyg som avses i 18 § visa att hinder på grund av hans hälsotillstånd inte föreligger mot tjänstgöringen.

8 § Den som är under 18 år skall med ett intyg visa att vårdnadshavaren har lämnat sitt tillstånd till att han tjänstgör till sjöss.

Skyldigheter för redaren och befälhavaren

9 § I samband med att en sjöman tillträder en befattning ombord skall redaren och befälhavaren förvissa sig om att sjömannen uppfyller kraven i 5–8 §§.

10 § När en sjöman tillträder eller frånträder en befattning ombord skall redaren omedelbart rapportera detta till sjömansregistret genom att skicka in ett exemplar av det tjänstgöringsbesked som avses i 15 § sjömanslagen (1973: 282).

Rapporteringen får också ske på annat sätt som godkänts av regeringen eller den myndighet som regeringen utser.

11 § För den intendenturpersonal som avses i 6 § skall rapporteringen till sjömansregistret ske när sjömannen påbörjar och avslutar sin anställning i rederiet.

12 § På fartyget skall finnas en sjömansrulla. I sjömansrullan skall finnas ett exemplar av samtliga sjömans tjänstgöringsbesked. Befälhavaren skall se till att beskeden är ordnade så att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får, om det behövs av särskilda skäl, föreskriva eller i enskilda fall medge att sjömansrullan förs och förvaras i land. Därvid svarar redaren för att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

13 § Redaren skall se till att anteckningar om tjänstgöring ombord förs in i sjömannens sjöfartsbok.

14 § Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

Fackliga företrädare för sjömän ombord på fartyget har samma rätt att ta del av handlingarna rörande bemanningen.

Sjöfartsbok

15 § I sjöfartsboken skall finnas identifieringsuppgifter rörande sjömannen och uppgifter om dennes behörighet.

I sjöfartsboken skall också fortlöpande göras anteckningar om innehavarens tjänstgöring på olika fartyg.

16 § Sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg. Sjömannen skall vara personligen närvarande när sjöfartsbok utfärdas för honom.

17 § Sjöfartsboken är giltig i tio år efter utfärdandet.

Hälsundersökning av sjömän

18 § Sjömän skall genomgå regelbundna läkarundersökningar. Efter en undersökning skall läkaren utfärda ett särskilt intyg.

19 § Läkarintyget gäller i högst två år. Har sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år gäller intyget i högst ett år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där en läkare med behörighet att utfärda intyg inte finns skall befälhavaren se till att sjömannen genomgår läkarundersökning i första hamn där så kan ske.

20 § Om sjukdom, olycksfall eller annan påtaglig försämring av hälsotillståndet har drabbat sjömannen under läkarintygets giltighetstid får redaren eller befälhavaren begära att sjömannen skall förete ett nytt läkarintyg innan befattningen tillträds.

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen utser meddelar närmare föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg.

Sjömansregistret

22 § Sjöfartsverket skall med hjälp av automatisk databehandling föra ett register över sjömän (sjömansregistret).

23 § Sjömansregistret skall innehålla uppgifter om enskilda sjömans identitet och kvalifikationer samt uppgifter om fartyg. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas.

24 § Kontroll av fartygens bemanning skall göras med hjälp av uppgifterna i sjömansregistret.

Redaren och befälhavaren skall på begäran av sjömansregistret lämna sådana uppgifter angående anställda sjömän som är av betydelse för registreringen.

25 § Sjömannen skrivs in i sjömansregistret när sjöfartsbok för första gången har utfärdats för honom eller när det första tjänstgöringsbeskedet för honom har kommit in till registret.

Övriga bestämmelser

26 § Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen utser.

27 § Har ett beslut enligt denna lag meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär.

Har ett beslut enligt denna lag meddelats av sjöfartsverket eller av en annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet får det överklagas hos regeringen genom besvär.

Beslut enligt denna lag gäller omedelbart om inte annat föreskrivs i beslutet eller, om beslutet överklagats, den högre myndigheten förordnar annorlunda.

28 § Den som fått ett medgivande enligt 4 § döms till böter om han uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter i medgivandet angivet villkor eller försummar att lämna underrättelse enligt 4 § tredje stycket.

Första stycket får tillämpas även på befälhavaren.

29 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 9–13 §§, 14 § första stycket eller 24 § andra stycket döms till böter.

30 § I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall 336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1) äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft den då förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen) skall upphöra att gälla.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 231 och 330 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

231 §

Anspraak på särskild gottgörelse enligt 229 § 1 mom. första stycket 3 skall anmälas hos redaren eller befälhavaren inom tre månader efter det att bärgningsföretaget slutförts.

Nuvarande lydelse

Twist om gottgörelse, som avses i första stycket, prövas av sjömansnämnden. Talan må ej föras mot nämndens beslut i sådan twist.

Föreslagen lydelse

Twist om sådan gottgörelse prövas av domstol. Mot tingsrätts beslut i en sådan twist får talan ej föras.

330 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig för tjänst på fartyg, för vilkens utövande särskilda villkor gälla, skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig behörighet att utöva sådan tjänst.

Meddelas förklaring enligt första stycket, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig att utöva sådan befattning på fartyg, för vilken särskilda behörighetsvillkor gäller, skall domstolen förklara honom för viss tid eller för alltid förlustig behörigheten att utöva befattningen. Förklaringen får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts.

Meddelas en sådan förklaring, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

I avbidan på domstols prövning av målet får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela förklaring enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftäggande dom föreligger. Mot sjöfartsverkets beslut får talan ej föras.

Denna lag träder i kraft den

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Häriigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.**

3 §

Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk utlandsmyndighet att utöva tillsyn utom riket.

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetsarskyddsstyrelsen.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

Denna lag träder i kraft den

4 Förslag till

Lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)

Härigenom föreskrivs att 15, 19, 20, 26 och 62 §§ sjömanslagen (1973: 282) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

15 §

När sjöman tillträder befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När *sjöman* lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av *Konungen eller myndighet som Konungen bestämmer*.

När *en* sjöman tillträder *en* befattning på fartyg skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med *ett* tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När *sjömannen* lämnar befattningen ombord skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt *ett* formulär som fastställs av *sjöfartsverket*.

Sjöfartsverket får föreskriva att bestämmelserna om tjänstgöringsbesked skall tillämpas även på sådana arbetstagare som avses i 2 § första stycket eller medge undantag från bestämmelserna om tjänstgöringsbesked.

19 §

Sjömans anställningsavtal upphör ej genom att han skiljes från befattning på fartyg.

Innan befälhavaren enligt 17 eller 18 § skiljer sjömannen från hans befattning *ombord*, skall han underrätta redaren och förvissa sig om att det efter omständigheterna är sörjt för sjömannens uppehälle i land. Befinner sig fartyget utom riket, skall även närmaste svenska utlandsmyndighet underrättas.

Innan befälhavaren enligt 17 eller 18 § skiljer sjömannen från hans befattning skall han, *om fartygsnämnd ej skall finnas på fartyget, först ha samrått med övriga befattningshavare ombord. Anteckning om samrådet skall göras i skeppsdagboken. Befälhavaren skall också underrätta redaren och förvissa*

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

sig om att det efter omständigheterna är sört för sjömannens uppehålle i land. Befinner sig fartyget utom riket, skall även närmaste svenska utlandsmyndighet underättas.

20 §

För samråd eller undersökning i fråga som avses i 22–24 § skall finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst åtta anställda. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsättes.

För samråd eller undersökning i fråga som avses i 22–24 §§ skall finnas en fartygsnämnd på fartyg, som har en besättning om minst sex anställda. Befälhavaren föranstaltar om att nämnden tillsätts.

Fartygsnämnden består av befälhavaren som ordförande och ytterligare tre ledamöter. Av sistnämnda ledamöter skall en tillhöra befälet och två den övriga personalen ombord. Befälsledamoten skall om möjligt vara antingen den främste av maskinbefälet eller styrmännen eller föreståndaren för intendenturavdelningen allteftersom saken rör sjöman, som tillhör maskin-, däck- eller intendenturavdelningen. Övriga ledamöter skall om möjligt vara av den övriga personalen utsedda förtroendemän.

26 §

Finner fartygsnämnden undersökning som avses i 24 § ge vid handen att sjömannen grovt misskött sig under anställningen ombord på fartyget, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla saken till sjömansnämnden.

Ger undersökningen anledning antaga att brott, som hör under allmänt åtal, har förövats ombord eller föreligger misstanke om sådant brott, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla vad som framkommit till vederbörande åklagare eller polismyndighet i Sverige. Är fartygets närmaste bestämmelsehamn ej svensk, skall i stället närmaste svenska utlandsmyndighet underättas om den gjorda utredningen. Anmälan och underrättelse kan underlåtas, om nämnden finner brottet vara att bedöma som ringa.

Befälhavaren svarar för att anmälan eller underrättelse enligt första eller andra stycket sker. Det åligger vidare befälhavaren att till-

Om det efter en undersökning som avses i 24 § finns anledning att anta att brott, som hör under allmänt åtal, har förövats ombord eller föreligger misstanke om sådant brott, skall fartygsnämnden skyndsamt anmäla vad som framkommit till vederbörande åklagare eller polismyndighet i Sverige. Är fartygets närmaste bestämmelsehamn ej svensk, skall i stället närmaste svenska utlandsmyndighet underättas om den gjorda utredningen. Anmälan och underrättelse kan underlåtas, om nämnden finner brottet vara att bedöma som ringa.

Befälhavaren svarar för att anmälan eller underrättelse sker. Det åligger vidare befälhavaren att tillställa vederbörande myndighet den

Nuvarande lydelse

ställa vederbörande myndighet den utredning som gjorts inom fartygsnämnden.

Föreslagen lydelse

utredning som gjorts inom fartygsnämnden.

62 §

Till böter dömes den som bryter mot 15 § första eller andra stycket, 20 § första stycket, 21 § första stycket jämfört med 22–24 §, 26 § tredje stycket, 27 § tredje stycket eller 37 §.

Till böter dömes befälhavare som bryter mot 45 §.

Sker förseelse mot 15 § första eller andra stycket och visar arbetsgivaren att han gjort vad på honom skäligen ankommit för att förhindra förseelsen, är han fri från ansvar.

Till böter döms den som bryter mot 15 § första eller andra stycket, 20 § första stycket, 21 § första stycket jämfört med 22–24 §§, 26 § andra stycket, 27 § tredje stycket eller 37 §.

Till böter döms befälhavare som bryter mot 45 §.

Denna lag träder i kraft den

5 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt

Härigenom föreskrivs att 7 § 2 mom. lagen (1958: 295) om sjömansskatt skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

7 §

2 mom.

I särskilda fall *må* sjömansskattenämnden föreskriva, att sjömansskatt skall erläggas enligt tabell F *jämväl* vid anställning ombord på fartyg, som huvudsakligast användes i närfart.

Nämnden *må* i särskilda fall *medgiva*, att denna lag tillämpas vid anställning ombord på lastfartyg, som huvudsakligast användes i inre fart, om fartyget har certifikat för stor kustfart och tidvis även nyttjas i sådan fart *samt är försett med giltig sjömansrulla*. Därvid skall sjömansskatt erläggas enligt tabell N.

I särskilda fall *får* sjömansskattenämnden föreskriva, att sjömansskatt skall erläggas enligt tabell F *även* vid anställning ombord på fartyg, som huvudsakligast används i närfart.

Nämnden *får* i särskilda fall *medge*, att denna lag tillämpas vid anställning ombord på lastfartyg, som huvudsakligast används i inre fart, om fartyget har certifikat för stor kustfart och tidvis även nyttjas i sådan fart. Därvid skall sjömansskatt erläggas enligt tabell N.

Denna lag träder i kraft den

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Lag om mönstring av sjömän

Härigenom föreskrivs följande.

Allmänna bestämmelser

1 § Bestämmelserna i denna lag gäller mönstring och registrering av sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare.

Regeringen får föreskriva att lagen skall tillämpas även på andra fartyg.

2 § Lagen gäller inte på fartyg med mindre bruttodräktighet än 20 och inte på fartyg, som ägs eller brukas av svenska staten och som används för annat ändamål än att i allmän trafik transportera gods eller passagerare.

Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får för fartyg med särskild verksamhetsinriktning eller för inhyrda utländska fartyg föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från lagens tillämpning.

3 § I denna lag avses med mönstring de åtgärder som enligt 9 och 10 §§ skall vidtas av redare och befälhavare.

Begreppet sjöman används i denna lag i samma betydelse som i sjömanslagen (1973:282). Med sjöman jämställs den som har befattning ombord utan att vara arbetstagare.

Med handelsfartyg menas i denna lag fartyg som används till handelssjöfart eller transport av passagerare eller till annat ändamål som hör ihop med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning och dykning.

4 § Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren, medge att denna lag helt eller delvis ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsarsidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som en central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökan prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underrätta den som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas

andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

Krav på sjömannen

5 § För att få tillträda en befattning ombord skall en sjöman

1. ha giltig sjöfartsbok,
2. på grund av sitt hälsotillstånd inte vara olämplig för befattningen eller sjömansyrket,
3. ha föreskriven behörighet för befattningen,
4. fylla övriga i andra författningar angivna villkor för att inneha befattning ombord.

6 § Den som tillhör intendenturpersonalen på passagerarfartyg som går i regelbunden färjetrafik mellan nordisk hamn och annan hamn inom fartområdena inre fart, stor kustfart eller nordsjöfart behöver inte ha sjöfartsbok om han har pass eller annan likvärdig identitetshandling. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva eller i enskilda fall medge ytterligare undantag från kravet på innehav av sjöfartsbok.

7 § Sjömannen skall med ett sådant läkarintyg som avses i 18 § visa att hinder på grund av hans hälsotillstånd inte föreligger mot tjänstgöringen.

8 § Den som är under 18 år skall med ett intyg visa att hans vårdnadshavare har lämnat sitt tillstånd till att han tjänstgör till sjöss.

Skyldigheter för redaren och befälhavaren

9 § I samband med att en sjöman tillträder en befattning ombord skall redaren och befälhavaren förvissa sig om att sjömannen uppfyller kraven i 5–8 §§.

10 § När en sjöman tillträder eller frånträder en befattning ombord skall redaren omedelbart rapportera detta till sjömansregistret genom att skicka in ett exemplar av det tjänstgöringsbesked som avses i 15 § sjömanslagen (1973: 282).

Rapporteringen får också ske på annat sätt som godkänts av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

11 § För den intendenturpersonal som avses i 6 § skall rapporteringen till sjömansregistret ske när sjömannen börjar och slutar sin anställning i rederiet.

12 § På fartyget skall finnas en sjömansrulla. I sjömansrullan skall finnas ett exemplar av samtliga sjömans tjänstgöringsbesked. Befälhavaren skall se till att beskeden är ordnade så att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får, om det behövs av särskilda skäl, föreskriva eller i enskilda fall medge att sjömansrullan förs och förvaras i land. Därvid svarar redaren för att den aktuella bemanningen ombord lätt kan utläsas.

13 § Redaren skall se till att anteckningar om tjänstgöringen ombord förs in i sjömannens sjöfartsbok.

14 § Redaren och befälhavaren är skyldiga att på begäran hålla sjömansrulla och andra handlingar rörande bemanningen ombord tillgängliga för sjöfartsverket eller annan tillsynsmyndighet som förordnats med stöd av lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg.

Fackliga företrädare för sjömän ombord på fartyget har samma rätt att ta del av handlingarna rörande bemanningen.

Sjöfartsbok

15 § I sjöfartsboken skall finnas identifieringsuppgifter rörande sjömannen och uppgifter om dennes behörighet.

I sjöfartsboken skall också fortlöpande göras anteckningar om innehavarens tjänstgöring på olika fartyg.

16 § Sjöfartsbok skall utfärdas för den som visar att han skall tjänstgöra i befattning ombord på fartyg. Sjömannen skall vara personligen närvarande när sjöfartsbok utfärdas för honom eller när boken utlämnas till honom.

17 § Sjöfartsboken är giltig i tio år efter utfärdandet.

Hälsundersökning av sjömän

18 § Sjömän på fartyg som används i stor kustfart eller vidsträcktare fart skall genomgå regelbundna läkarundersökningar. Efter en undersökning skall läkaren utfärda ett särskilt intyg.

19 § Läkarintyget gäller i högst två år. Har sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år gäller intyget i högst ett år.

Upphör intyget att gälla när fartyget är till sjöss eller i en hamn där det inte finns läkare med behörighet att utfärda intyg, skall befälhavaren se till att sjömannen blir läkarundersökt i första hamn där så kan ske.

20 § Om sjukdom, olycksfall eller annan påtaglig försämring av hälsotillståndet har drabbat sjömannen under läkarintygets giltighetstid får redaren eller befälhavaren begära att sjömannen skall förete ett nytt läkarintyg innan befattningen tillträds.

När det finns skäl till det får sjöfartsverket besluta att en sjöman skall genomgå ny läkarundersökning.

Visar en förnyad läkarundersökning att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för befattningen eller sjömansyrket får sjöfartsverket, efter samråd med socialstyrelsen, besluta att ett redan utfärdat läkarintyg inte skall gälla.

21 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar närmare föreskrifter om läkarundersökning av sjömän och om läkarintyg.

Sjömansregistret

22 § Sjöfartsverket skall med hjälp av automatisk databehandling föra ett register över sjömän (sjömansregistret).

23 § Sjömansregistret skall innehålla uppgifter om enskilda sjömans identitet och kvalifikationer samt uppgifter om fartyg. Sjömannens tidigare och pågående tjänstgöring på fartyg skall kunna utläsas.

24 § Kontroll av fartygens bemanning skall göras med hjälp av uppgifterna i sjömansregistret.

Redaren och befälhavaren skall på begäran av sjömansregistret lämna sådana uppgifter om anställda sjömän som är av betydelse för registrering-
en.

25 § Sjömannen skrivs in i sjömansregistret när sjöfartsbok för första gången har utfärdats för honom eller när det första tjänstgöringsbeskedet för honom har kommit in till registret.

Övriga bestämmelser

26 § Tillsyn över efterlevnaden av denna lag och av de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

27 § Har ett beslut enligt denna lag meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär.

Har ett beslut enligt denna lag meddelats av sjöfartsverket eller av någon annan myndighet som är central förvaltningsmyndighet får det överklagas hos regeringen genom besvär.

Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart om inte annat föreskrivs i beslutet eller, om beslutet överklagats, den högre myndigheten förordnar annorlunda.

28 § Den som fått ett medgivande enligt 4 § döms till böter om han uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter något villkor i medgivandet eller försummar att lämna underrättelse enligt 4 § tredje stycket.

Första stycket får tillämpas även på befälhavaren.

29 § Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot bestämmelserna i 9–14 §§ eller 24 § andra stycket döms till böter.

30 § I mål om ansvar för brott enligt denna lag skall 336 och 338 §§ sjölagen (1891: 35 s. 1) tillämpas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer, då förordningen (1961: 87) om registrering och mönstring av sjömän (mönstringsförordningen) skall upphöra att gälla. Förordnande om ikraftträdande får begränsas till vissa av de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrivs att 330 § sjölagen (1891: 35 s. 1)¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig *för tjänst* på fartyg, för *vilkens utövande* särskilda villkor gälla, skall domstolen *förklara honom* för viss tid eller för alltid *för lustig behörighet* att utöva *sådan tjänst*.

Meddelas *förklaring enligt första stycket*, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

Föreslagen lydelse

330 §

Har någon gjort sig skyldig till gärning som avses i 323, 324, 325, 326 eller 327 § och därigenom visat sig olämplig *att utöva sådan befattning* på fartyg för *vilken* särskilda *behörighetsvillkor* gäller, skall domstolen *besluta att han* för viss tid eller för alltid *inte skall ha rätt att utöva befattningen. Beslutet får även avse andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts*.

Meddelas *ett sådant beslut*, skall domstolen ofördröjligen underrätta sjöfartsverket. I fråga om radiotelegrafist skall även televerket underrättas.

I avvaktan på domstolens prövning av målet får sjöfartsverket i uppenbara fall meddela beslut enligt första stycket för tiden intill dess lagakraftätagande dom föreligger. Sjöfartsverkets beslut får inte överklagas.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

¹ Lagen omtryckt 1975: 1289.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

3 §

Tillsyn av fartyg i de hänseenden som behandlas i denna lag utövas av sjöfartsverket. Regeringen äger förordna svensk utlandsmyndighet att utöva tillsyn utom riket.

¹ Lagen omtryckt 1978: 109.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

I frågor som avse ombordanställdas skydd mot ohälsa och olycksfall i arbetet skall tillsynen utövas under samverkan med arbetarskyddsstyrelsen.

Över fartygs bemanning utövas tillsyn även av mönstringsförrättare.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till**Lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)**

Härigenom föreskrivs att 2 och 15 §§ sjömanslagen (1973: 282) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***2 §**

Bestämmelserna i 4, 6, 7, 15–28, 29, 34, 35 §§, 36 § första och tredje styckena, 43, 55, 56 §§, 62 § tredje stycket, 64 § och 72 § första stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken *statstjänstemannalagen* (1965: 274) är tillämplig, och ej heller arbetstagare, som är anställd av kommun.

Bestämmelserna i 38–40, 47, 48, 70 §§ och 72 § andra stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken *statstjänstemannalagen* är tillämplig. Bestämmelsen i 48 § gäller ej heller i fråga om arbetstagare, för vilken *kommunaltjänstemannalagen* (1965: 275) är tillämplig.

Bestämmelserna i 4, 6, 7, 15–28, 29, 34, 35 §§, 36 § första och tredje styckena, 43, 55, 56 §§, 62 § tredje stycket, 64 § och 72 § första stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken *lagen (1976: 600) om offentlig anställning* är tillämplig, och ej heller arbetstagare, som är anställd av kommun.

Bestämmelserna i 38–40, 47, 48, 70 §§ och 72 § andra stycket gäller ej i fråga om arbetstagare, för vilken *lagen om offentlig anställning* är tillämplig. Bestämmelsen i 48 § gäller ej heller i fråga om arbetstagare, som är anställd av kommun.

15 §¹

När sjöman tillträder befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

När *en* sjöman tillträder *en* befattning på fartyg, skall arbetsgivaren eller befälhavaren förse honom med tjänstgöringsbesked. Beskedet skall innehålla uppgifter om sjömannens befattning och tjänstevillkor ombord.

¹ Senaste lydelse 1975: 739.

Nuvarande lydelse

När *sjöman* lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Föreslagen lydelse

När *sjömannen* lämnar befattningen ombord, skall arbetsgivaren eller befälhavaren ange detta i tjänstgöringsbeskedet.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva och i enskilda fall besluta att bestämmelserna om tjänstgöringsbesked skall tillämpas även på sådana arbetstagare som avses i 2 § första stycket och på inhyrda utländska fartyg eller medge undantag från bestämmelserna om tjänstgöringsbesked.

Tjänstgöringsbesked upprättas enligt formulär som fastställs av sjöfartsverket. Verket meddelar också närmare föreskrifter om tjänstgöringsbesked.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Bilaga 5

8 Specialmotivering

8.1 Förslaget till lag om mönstring av sjömän

Allmänna bestämmelser

1 §

Lagen omfattar svenska handelsfartyg men också de utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade förhyrs av svensk redare och bemannas av denne. Lagen är alltså tillämplig på utländska handelsfartyg som hyrs in genom s. k. "bare-boat charter". Fartyget behåller vid "bare-boat charter" sin nationalitet men förhyraren svarar för fartygets bemanning, utrustning, drift och löpande underhåll. Om en svensk redare på så sätt hyr in ett utländskt fartyg, exempelvis för att förstärka kapaciteten hos en linje som i övrigt trafikerar med svenska fartyg, är det önskvärt att kunna tillämpa svenska mönstringsbestämmelser också i fråga om dem som tjänstgör på det inhyrda fartyget.

Enligt paragrafen skall det utländska fartyget förhyras i huvudsak obemannat. För att lagen skall tillämpas skall i normalfallet huvuddelen av de sjömän som tjänstgör ombord vara anställda av den svenske redaren eller av en av redaren antagen entreprenör till vilken viss del av fartygets drift upplåtits. Om tillämpningen av denna lag i fråga om ett utländskt fartyg skulle anses föra för långt finns i 2 § andra stycket möjlighet till undantag.

2 §

Här hänvisas till den allmänna motiveringen i slutbetänkandet, avsnitt 6.5.

Dispens enligt andra stycket på grund av fartygets särskilda verksamhetsinriktning kan ges exempelvis när det gäller den färjetrafik som hittills omfattats av sjöfartsverkets provisoriska färjeänvisningar och vid s. k. off-shoreverksamhet. Dispensen kan begränsas till en viss del av personalen. Dispens för ett inhyrt utländskt fartyg kan medges i fall där tillämpning av denna lag skulle komma i konflikt med utländsk lagstiftning och den utländska lagstiftningen därvid gör det omöjligt att tillämpa svenska bestämmelser.

3 §

Begreppet mönstring har gamla anor. Det har främst syftat på mönstringsförrättarnas verksamhet. I paragrafen anges den delvis nya innebörd som begreppet mönstring får till följd av att systemet med mönstringsförrättare avskaffas.

I vissa andra författningar förekommer uttryck som påmönstring och avmönstring. (Se exempelvis 229 § 3 mom. sjölagen, 12 §, 20 § p. 4 och 27 §

utlänningsförordningen och 27 § 3 mom. värnpliktslagen.) Härvid torde inte själva kontrollåtgärderna i samband med anställning till sjöss åsyftas utan uttrycken används mera för att beteckna tillträde och frånträde av befattning ombord. Definitionen av begreppet mönstring i mönstringslagen medför således i allmänhet ingen saklig ändring av motsvarande begrepp i andra författningar.

Genom paragrafens andra stycke görs bestämmelserna tillämpliga på samtliga befattningshavare ombord oavsett om befattningshavaren är delägare i fartyget eller ej.

Paragrafens tredje stycke motsvarar 2 § första stycket mönstringsförordningen.

4 §

I paragrafen ges möjlighet att befria svenska fartyg som hyrs ut till utlänningsfrån den svenska mönstringslagstiftningen.

I andra stycket uppställs villkor för att befrielse skall kunna lämnas. Motsvarande villkor återfinns i 59 § sjömanslagen och 2 § i fartygsmiljöutredningens förslag till sjöarbetstidslag. Här kan särskilt framhållas att det i dessa ärenden fordras åtskillig utredning och att det är sökandens sak att förebringa utredningen. Efter det föreskrivna samrådet med organisationerna bör man inte begära mera av det beslutande organet än att det tar ställning till den förebragta utredningen.

Krav på sjömannen

5 §

Paragrafen ersätter 14 § mönstringsförordningen. Gemensamma regler gäller för svenska och utländska sjömän.

Närmare bestämmelser om sjöfartsbok ges i 15–17 §§. Förutom sjöfartsbok som utfärdats av svensk myndighet bör utländsk sjöfartsbok kunna godtas om den ungefär motsvarar de svenska kraven på sjöfartsbokens innehåll.

Bedömningen av sjömannens hälsotillstånd görs i första hand med ledning av ett sådant läkarintyg som avses i 18 §. Härutöver måste emellertid redaren och befälhavaren ta hänsyn till kraven i den aktuella befattningen. Dessutom ges i 20 § en möjlighet för redaren eller befälhavaren att i vissa fall kräva ett nytt läkarintyg. Regler om läkarundersökning av sjömän finns också i 36 § sjömanslagen.

Som huvudregel gäller att varje sjöman skall ha föreskriven behörighet för sin befattning. Tidigare har vidsträckta möjligheter till avsteg från denna huvudregel funnits genom s. k. bristmönstring. Med stöd av förordningen (1980: 300) om avveckling av bristmönstring kommer dock möjligheterna till bristmönstring att stegvis avskaffas fram till den 1 juli 1985, varefter endast s. k. resebeslut eller befälhavarebeslut enligt 6 kap. sjösäkerhetslagen står till buds i oförutsedda situationer.

I och med att systemet med mönstringsförrättare avskaffas kommer större ansvar för fartygens bemanning att åvila befälhavarna. Därför bör, i de fall utplacering av obehörig personal sker från rederiet i land, rederiet i förväg inhämta yttrande från befälhavaren och, när det gäller maskinpersonal, även från maskinchefen. En regel om skyldighet för befälhavaren att före bristmönstring av maskinpersonal samråda med maskinchefen föreslås bli införd i förordningen om avveckling av bristmönstring.

De i andra lagar eller författningar angivna villkoren för att inneha befattning ombord kan t. ex. vara bestämmelserna om arbets- eller anställningstillstånd eller sjömanslagens bestämmelser om lägsta ålder för sysselsättning i fartygsarbete.

6 §

Flera av de särskilda lättnader i mönstringsförfarandet som tidigare enligt förordningen (1981: 204) om intendenturpersonal på färjor gällde för viss färjetrafik genomförs även inom sjöfarten i övrigt i samband med att systemet med mönstringsförrättare avskaffas. Kvarvarande särbestämmelser för färjetrafiken tas in i mönstringslagen. En av dessa särbestämmelser finns i denna paragraf.

Med intendenturpersonal menas i denna lag sjömän som inte tillhör grupperna fartygsbefäl, maskinbefäl, telegrafister, däckspersonal eller maskinpersonal.

Bestämmelserna i denna paragraf är inte avsedda för passagerarfartyg som även har fartcertifikat för lastfartyg.

I övrigt hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.8.

7 §

Paragrafen motsvaras av 15 § mönstringsförordningen.

I första hand skall sjömannen uppvisa ett intyg som utfärdats enligt förordningen om läkarintyg för sjöfolk. Utomlands kan det dock inträffa att man inte kan få fram ett intyg som utfärdats av en svensk läkare eller av någon av chefen för utrikesdepartementet utsedd läkare. I sådana situationer bör sjöfartsverket kunna godta likvärdiga utländska intyg.

8 §

Denna paragraf motsvarar närmast bestämmelsen i 4 § första stycket p. 2 mönstringsförordningen om s. k. målsmansintyg.

9–10 §§

Paragraferna återger de åtgärder redare och befälhavare ensamma svarar för sedan systemet med mönstringsförrättare avskaffats.

19 § behandlas kontrollåtgärderna vid påmönstring. Här hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.3.

I 10 § behandlas skyldigheten att rapportera av- och påmönstringar till sjömansregistret. Även i dessa frågor hänvisas till den allmänna motive-
ringen i principbetänkandet, avsnitt 5.3.3.

Det naturliga torde bli att rapporteringen sker från rederikontoren. Dock kan redaren delegera rapporteringsskyldigheten till befälhavaren. Därmed befrias inte redaren utan vidare från sitt ansvar. Vid försummelse kan allt efter omständigheterna påföljd ådömas såväl redaren som befälhavaren.

Vikten av att rapporteringen sker snabbt understryks. För en effektiv bemanningskontroll är det nödvändigt att rapporteringen sker omedelbart. En stor del av syftet med ett modernt sjömansregister förfaller om tjänstgöringsbeskeden blir liggande på rederikontoren eller på fartygen. Den gräns på en vecka som nämns i den allmänna motiveringen avser tidsåtgången för postbefordran i de allra ogynnsammaste fallen.

11 §

Innehållet i paragrafen motsvarar i huvudsak bestämmelserna i 2 § andra stycket förordningen (1981: 204) om intendenturpersonal på färjor. När det gäller begreppen intendenturpersonal och passagerarfartyg hänvisas till specialmotiveringen till 6 §.

Intendenturpersonal i den färjetrafik det här är fråga om ingår ofta i ett fast avlösningssystem där personalen regelbundet till- och frånträder befattningar ombord utan att anställningen påverkas. Tjänstgöringen kan vara förlagd till ett eller flera fartyg i samma rederi.

Intendenturpersonalen i färjor får anses ha mindre betydelse för säkerheten ombord än den övriga besättningen. Arbete i en färjas intendenturavdelning utgör heller inte grund för behörighet som fartygs- eller maskinbefäl. Mot bakgrund av dessa förhållanden är det inte nödvändigt att rapportering till sjömansregistret sker oftare än i samband med att anställningen påbörjas och upphör eller när sjömansregistret påfordrar det. Dock skall rapportering självfallet ske om en befattningshavare lämnar intendenturavdelningen men behåller anställningen. Så kan vara fallet om någon går från intendenturen exempelvis till däck eller tillträder en befattning i rederiets organisation i land.

12 §

Genom paragrafen ersätts den gamla bundna rullan med en s.k. lösbladsrulla. I fråga om skälen härför liksom utredningens synpunkter på ikraftträdandet hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.7.

Rullan består av en pärm i vilken samtliga befattningshavares tjänstgöringsbesked samlas. Om skyldighet att utfärda tjänstgöringsbesked finns särskilda bestämmelser i sjömanslagen.

Att föra rullan enligt denna lag består endast i att plocka ut och sätta in tjänstgöringsbeskeden allt efter till- och frånträdena ombord. I skyldighe-

ten att hålla rullan aktuell ingår naturligtvis också en plikt att först och främst se till att rulla finns anskaffad för fartyget.

Enligt huvudregeln skall rullan förvaras ombord. Dispensmöjligheten i tredje stycket har tillkommit med tanke på den färjetrafik och den off-shoreverksamhet där alla personalfrågor handläggs i land.

13 §

I och med att systemet med mönstringsförrättare avskaffas överförs också vissa av mönstringsförrättarens uppgifter rörande sjöfartsboken till redaren. Denne åläggs att se till att uppgifter om tjänstgöring ombord förs in i sjöfartsboken. Jämsides med uppgifterna i sjömansregistret kan sjöfartsboken då även i fortsättningen tjäna som bevis i behörighetshänsende.

Enligt 6 § behöver intendenturpersonal i viss färjetrafik inte ha sjöfartsbok. Inget hindrar emellertid den personalkategorin från att ändå skaffa sig sjöfartsböcker. Den som frivilligt skaffat sig sjöfartsbok har rätt att på begäran få anteckningar om tjänstgöring till sjöss införda i boken. Någon skyldighet för redaren eller befälhavaren att självant ta reda på vilka bland intendenturpersonalen som har sjöfartsböcker föreligger dock inte.

Redaren kan delegera skyldigheten att föra befattningshavarnas sjöfartsböcker till befälhavaren. Detta torde bli det naturliga eftersom sjöfartsboken under tjänstgöring ombord skall förvaras på fartyget. Vid försummelse kommer därför det straffrättsliga ansvaret att allt efter omständigheterna läggas på redaren eller befälhavaren.

14 §

Paragrafens första stycke motsvarar närmast 40 § mönstringsförordningen.

Andra stycket har tillkommit för att ge även de ombordvarande bättre möjligheter att bedöma bemanningsläget på fartyget.

Sjöfartsbok

15 §

I paragrafen ges grundläggande bestämmelser om sjöfartsboken. Sjöfartsboken kommer som tidigare huvudsakligen att fungera dels som en identitetshandling, dels som ett dokument för samlade uppgifter om behörighet och om tjänstgöring till sjöss. En nyhet i mönstringslagen är emellertid att sjöfartsbok skall kunna utfärdas också för utländska medborgare.

Av skäl som anges i den allmänna motiveringen, slutbetänkandet avsnitt 6.2, bör dock olika formulär för sjöfartsbok komma till användning för svenska och utländska sjömän. När systemet med mönstringsförrättare avskaffas fordras nya regler om vem som skall föra sjöfartsboken. Eftersom boken är en officiell handling bör anteckningar enligt paragrafens första stycke göras av en myndighet. De löpande anteckningarna enligt

andra stycket kan göras av redare eller befälhavare. För närmare utveckling av frågan om hur sjöfartsboken skall föras hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.8.

16 §

För att onödig spridning av sjöfartsböcker skall motverkas föreslås i paragrafen att den som begär sjöfartsbok skall kunna visa att han skall tillträda en befattning ombord på ett fartyg.

På grund av den personbeskrivning som skall göras i sjöfartsboken är det nödvändigt att sjömannen är personligen närvarande när sjöfartsbok skall utfärdas för honom.

När det gäller utfärdande myndigheter hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.8.

17 §

I fråga om sjöfartsbokens giltighetstid hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.8. Ogiltigheten efter tio år gäller endast sjöfartsboken i dess egenskap av identitetshandling. Som samlingsdokument för uppgifter om behörighet och tjänstgöring till sjöss har även en utgången sjöfartsbok ett bevisvärde.

Hälsundersökning av sjömän

18–19 §§

Paragraferna motsvarar närmast 43 § och 44 § första stycket mönstringsförordningen.

20 §

Enligt 44 § andra stycket mönstringsförordningen skulle en mönstringsförrättare i samband med påmönstring begära ett nytt läkarintyg om det var påkallat av sjukdom eller olycksfall, som drabbat sjömannen efter den senast undergånga läkarundersökningen. När systemet med mönstringsförrättare avskaffas blir det redaren eller befälhavaren som får avgöra om ett nytt läkarintyg erfordras. Här hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 3.3, och till vad som sagts i specialmotiveringen till 5 §.

21 §

Paragrafen motsvarar 49 § första stycket mönstringsförordningen.

Sjömansregistret

22 §

Paragrafen motsvarar närmast 1 § första stycket mönstringsförordningen. Dock föreslås väsentliga förändringar i fråga om sjömansregistret.

När det gäller huvudmannaskapet överflyttas detta från arbetsmark-

nadsstyrelsen till sjöfartsverket. Skälen härför utvecklas i den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 7.1.

Sjömansregistret har hittills förts manuellt med hjälp av registerkort. I paragrafen föreskrivs övergång till ADB. Det är inte bara en allmän strävan efter effektivitet och inbesparingar på personalsidan som ligger bakom tanken på ADB-registrering. Skälet är först och främst att en effektiv kontroll av fartygens aktuella och tidigare bemanning måste kunna göras på sjömansregistret. Den bemanningskontrollen skall delvis ersätta den bemanningskontroll som hittills har utförts av mönstringsförrättarna. Saken utvecklas närmare i den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitten 4.2 och 5.1.

Ett annat skäl för övergång till ADB-registrering är att sjömans tjänstgöringstider till sjöss skall bli noggrant registrerade. Detta är av betydelse för sjöfartsverket när behörighetsbevis skall utfärdas. Sverige har ratificerat den s. k. STCW-konventionen vilken bl. a. föreskriver vissa angivna praktiktider för utfärdande av behörighetsbevis. Konventionen föreskriver även att dessa behörighetsbevis skall omprövas (revalideras) vart femte år. För förnyelse eller förlängning av behörighetsbeviset är sjömannens verkliga sjötid under femårsperioden av betydelse. Omprövningen underlättas självfallet om uppgifter om sjömannens tjänstgöring finns snabbt tillgängliga för sjöfartsverket.

23 §

Arten av de uppgifter som skall tas in i det ADB-baserade sjömansregistret skiljer sig inte nämnvärt från vad som hittills registrerats. Liksom tidigare torde tyngdpunkten i registreringen komma att ligga på uppgifter om sjömännen och deras tjänstgöringsperioder.

Ett register med kompletta uppgifter om fartyg eftersträvas inte. Registreringen bör beträffande fartyg inriktas på vad som krävs för att registret skall kunna användas vid bemanningskontroller. Ytterligare synpunkter på registrets innehåll finns i den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 5.3.2.

24 §

I fråga om första stycket hänvisas till specialmotiveringen till 22 §.

Genom andra stycket ges sjömansregistret möjlighet att fylla ut ofullständigheter i registret eller kontrollera uppgifter som kan befaras vara missvisande. Man måste räkna med att misstag i fråga om rapportering och registrering kan göras såväl av rederierna som av sjömansregistret. För de flesta sjömän blir i sådana fall misstagen rättade i samband med att nästa tjänstgöringsbesked kommer in för registrering. För viss personal i färjetrafik skall emellertid rederiernas rapportering endast ske när anställningen börjar eller upphör. För den personalkategorin finns således inte dessa naturliga tillfällen till rättelse i registret. För att motverka exempelvis att

en person felaktigt står registrerad som anställd i ett färjerederi under många år efter det att anställningen upphört bör sjömansregistret ha möjligheter att med stöd av denna paragraf emellanåt begära in aktuella uppgifter om personalen från rederierna.

25 §

I paragrafen regleras inskrivningen i sjömansregistret.

Tidigare fanns skilda register för svenska och utländska sjömän. Enligt mönstringslagen skall endast ett sjömansregister finnas.

Inskrivning i sjömansregistret var enligt mönstringsförordningen ett villkor som för svenska sjömän måste vara uppfyllt innan sjömannen fick påmönstras ett fartyg. I samband med inskrivningen utfärdades sjöfartsbok. Mönstringslagen ser inskrivningen mera som en efterföljande registrering där inskrivning skall göras *sedan* någon fått sjöfartsbok eller *sedan* någon tillträtt en befattning.

Enligt huvudregeln (5 §) skall alla befattningshavare ombord ha sjöfartsbok. Genom att skriva in sjömannen efter det han fått sin sjöfartsbok får man samtidigt ett nödvändigt register över utfärdade sjöfartsböcker. Mönstringslagen undantar dock intendenturpersonal i viss färjetrafik från kravet på sjöfartsbok (6 §). För den intendenturpersonal som därför tillträder sin första befattning utan att ha sjöfartsbok är det tillräckligt om inskrivning sker när tjänstgöringsbeskedet kommit in till registret.

Enligt tidigare bestämmelser skulle den svenske eller utländske sjöman som under ett kalenderår inte utövat sjömansyrket på svenskt handelsfartyg avföras ur de aktuella registren. Mönstringslagen innehåller inga regler om avregistrering. I stället kan med ADB-teknikens hjälp önskvärda begränsningar göras i informationen från registret. Om man vill rensa ut gamla eller betydelselösa uppgifter kan det ske i enlighet med nya gallringsbestämmelser.

Övriga bestämmelser

26 §

Tillsyn över efterlevnaden av denna lag torde ofta komma att utövas vid inspektion ombord på fartyget. Inspektion är en tillsynsförrättning enligt sjösäkerhetslagen. Den som verkställer en tillsynsförrättning kan enligt bestämmelser i 1 kap. sjösäkerhetslagen få anlita biträde av sakkunnig och olika myndigheter. Han skall också lämnas tillträde till fartyget och få del av erforderliga handlingar.

27 §

Bestämmelsen ersätter 52 § mönstringsförordningen.

Har ett beslut enligt denna lag meddelats av en myndighet som inte är central förvaltningsmyndighet får beslutet överklagas hos sjöfartsverket genom besvär. Det innebär att beslut som har meddelats t.ex. av en

passmyndighet i fråga om utfärdande av sjöfartsbok överklagas hos sjöfartsverket. Detsamma gäller beslut som har meddelats av svensk utlandsmyndighet.

Beslut som sjöfartsverket har meddelat i ett besvärssärende eller som har meddelats av sjöfartsverket i första instans överklagas hos regeringen.

Huvudregeln är att fattade beslut skall gälla oavsett om talan förs mot beslutet. Sjöfartsverket och regeringen har dock möjligheter att vid behov meddela s. k. inhibition.

28 §

Paragrafen motsvarar med vissa redaktionella ändringar straffbestämmelsen i 71 § sjömanslagen. Strängare straff än böter ingår dock inte i straffskalan.

29 §

Det större ansvar för kontroll av befattningshavarnas kvalifikationer, för rapporteringen till sjömansregistret, för sjömansrullan och för sjöfartsboken som åläggs redare och befälhavare när systemet med mönstringsförrättare avskaffas motiverar att straffbestämmelser införs. Stadgandet i paragrafen om påföljd för brott mot 14 § första stycket motsvarar närmast 55 § mönstringsförrättningen.

Det bör observeras att påföljd för brott mot ett fartygs minimibesättningsbeslut kan utdömas med stöd av bestämmelser i sjösäkerhetslagen (10 kap. 2 §).

30 §

Paragrafen motsvarar med redaktionella ändringar 56 § mönstringsförrättningen.

8.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

330 §

Det nya stadgandet i paragrafens första stycke, att förklaringen får avse även andra befattningar än den i vilken gärningen begåtts, utgör endast ett förtydligande av vad som redan gäller. Enligt paragrafens förarbeten kan en sjöman frändömas sin behörighet även till annan befattning än den i vilken han begått brottet. Även om domstolen således har vida möjligheter att dra in en sjömans olika behörigheter bör bestämmelserna tillämpas med hänsynstagande till den enskildes sociala situation. Den för vilken exempelvis befälhavarbehörigheten dras in bör, om inte särskilda skäl talar emot detta, få stanna i yrket i en lägre befattning. Övriga ändringar i första och andra styckena är av redaktionell karaktär.

Genom tredje stycket ges sjöfartsverket möjlighet att interimistiskt dra in en befattningshavares behörighet i avbidan på domstols dom. Angående de närmare skälen för att införa en sådan möjlighet hänvisas till den allmänna motiveringen i principbetänkandet, avsnitt 4.4, och i slutbetänkandet, avsnitt 6.4. Här kan understrykas att skärpningen framför allt föranleds av det större ansvar som läggs på befälhavarna när mönstringsförrättarna försvinner. Interimistisk indragning bör tillgripas endast när det framstår som uppenbart att behörighetsindragning skall ske och det finns ett klart behov av omedelbart ingripande.

En interimistisk behörighetsindragning gäller längst intill dess lagakraftägande dom föreligger. Skulle åklagaren besluta att inte väcka åtal mot sjömannen skall sjöfartsverket omedelbart häva ett meddelat interimistiskt beslut.

Eftersom talan inte skall kunna föras mot ett beslut om interimistisk indragning av behörighet är det angeläget att den vidare handläggningen av ärendet sker med största skyndsamhet.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1983-04-25

Närvarande: f. d. regeringsrådet Paulsson, regeringsrådet Delin, justitierådet Bengtsson.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 1983 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Boström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om mönstring av sjömän,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
4. lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282).

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Lennart Alarik.

Förslagen föranleder följande yttrande av lagrådet:

Lagen om mönstring av sjömän

Rubriken samt 1 och 3 §§

Lagförslaget har fått rubriken "Lag om mönstring av sjömän". Uttrycket "mönstring" förekommer i 1 § och definieras i 3 §; i fortsättningen av lagtexten används det inte, och för övrigt inte heller i det förslag till förordning om mönstring av sjömän som intagits i mönstringsutredningens slutbetänkande (Ds K 1981: 10 s. 33). Såsom anförts i nämnda betänkande (s. 108) används uttrycket mönstring i olika författningar utanför den nuvarande mönstringsförordningen för att beteckna tillträde eller frånträde av befattning ombord. Däremot omfattas knappast registreringsåtgärder i och för sig av mönstringsbegreppet, och det torde också vara svårt att under uttrycket få in sådan hälsoundersökning m. m. som omtalas i 18–21 §§. Med hänsyn till det anförda synes lagens rubrik inte alldeles lämpligt avfattad i förslaget. Det bör markeras att lagen omfattar också åtskilligt annat än mönstring i gängse mening. Lagrådet förordar att lagen i stället kallas "Lag om mönstring av sjömän m. m."

Vidare må framhållas att regeln om lagens tillämpningsområde i 1 § första stycket, trots att den formellt avser endast bestämmelserna om mönstring och registrering, torde åsyfta att begränsa tillämpningen av samtliga bestämmelser i lagen – och således även bestämmelserna om hälsoundersökning m. m. – till de sjömän som anges i stycket. Paragrafen bör därför lämpligen inledas så: "Bestämmelserna i denna lag gäller sjömän". Vad angår definitionen i 3 § synes den, som framgått av det tidigare anförda, överflödig. Lagrådet föreslår att 3 § första stycket utgår ur lagtexten.

4 §

Enligt lydelsen av andra stycket i paragrafen skall för dispens från lagen fordras att arbetstagarna på fartyget tillförsäkras skydd inte bara i de hänseenden mönstringslagen reglerar utan även i andra avseenden som regleras i kollektivavtal av närmare angivet slag. Avsikten torde emellertid vara att sådana kollektivavtalsbestämmelser skall beaktas bara i den mån de rör frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med mönstringslagen. Man kunde därför ha anledning att överväga en ändring i ordalagen som markerade detta förhållande. Med hänsyn till att motsvarande formulering förekommer också i 59 § sjömanslagen och att frågan om bare-boat charter skall utredas närmare anser lagrådet dock att den något för vittgående avfattningen av förslaget tills vidare får godtas.

5 §

Kravet i punkt 3 att sjömannen skall ha föreskriven behörighet för befattningen skall att döma av motiven inte utesluta att en sjöman med stöd av 6 kap. 6 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg tillfälligt får tjänstgöra i en befattning vartill han saknar behörighet enligt de allmänna bestämmelserna i förordningen (1982: 892) om behörigheter för sjöpersonal. Man kunde diskutera att i lagtexten i 5 § göra uttryckligt undantag för den nu angivna situationen. Om man uppfattar denna så att sjömannen då inte "tillträder en befattning ombord" i mönstringslagens mening, synes dock den föreslagna lagtexten kunna accepteras.

7 §

Till innebörden av paragrafen återkommer lagrådet vid behandlingen av 18 och 19 §§.

15 och 16 §§

Ingenstades i det remitterade lagförslaget klargörs att sjöfartsbok utfärdas av myndighet. Detta bör framgå av lagtexten. Samtidigt kan det finnas anledning att omdisponera 15 och 16 §§, så att lagen först behandlar sjöfartsbokens utfärdande och sedan dess innehåll. Lagrådet föreslår att paragraferna avfattas på följande sätt:

15 §

"Sjöfartsbok utfärdas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Sjöfartsbok skall utfärdas för den ... (se 16 § i lagförslaget) ... till honom."

16 §

(Se 15 § i det remitterade förslaget.)

18 och 19 §§

Paragraferna gäller endast hälsoundersökning av sjömän i stor kustfart eller vidsträcktare fart och avser inte de särskilda syn- och hörselintyg som regleras i 6 kap. 3 § förordningen (1965: 908) om säkerheten på fartyg (jfr 6 kap. 2 § lagen om säkerheten på fartyg). Härigenom blir lagförslaget ofullständigt och kan leda till missförstånd; påpekas kan också att regeln i 7 § lagförslaget, vilken hänvisar till 18 §, enligt vad som upplysts är avsedd att omfatta också intyg av angivna slag. Med hänsyn till det sagda bör lämpligheten i 18 och 19 §§ behandlas båda de typer av läkarundersökningar och intyg som här kommer i fråga. Lagrådet förordar att 18 § får följande avfattning:

”Sjömän skall genomgå . . . särskilt intyg.

För sjömän på fartyg som uteslutande används i inre fart får läkarundersökningen begränsas till syn- och hörselförmåga.”

I så fall kan 19 § första stycket formuleras på följande sätt:

”Läkarintyget gäller i högst två år eller, om sjömannen vid undersökningen inte fyllt 18 år, i högst ett år. Läkarintyg som avser enbart syn- och hörselförmåga får dock gälla i fyra år.”

20 §

Paragrafen reglerar inte fallet att sjömannen vägrar att genomgå ny läkarundersökning enligt sjöfartsverkets beslut. Sjöfartsverket bör även då ha möjlighet att meddela beslut som avses i tredje stycket. Lagrådet förordar att bestämmelserna i andra och tredje styckena tas upp i ett stycke med denna lydelse:

”Om det finns särskilda skäl till det, får sjöfartsverket besluta att en sjöman skall genomgå ny läkarundersökning. Visar denna att sjömannen på grund av sitt hälsotillstånd är olämplig för sin befattning eller sjömansyrket får sjöfartsverket efter samråd med socialstyrelsen förklara att ett redan utfärdat läkarintyg inte skall gälla vid tillämpning av 7 §. Sjöfartsverket får meddela sådan förklaring också om sjömannen inte efterkommer beslutet att han skall genomgå läkarundersökning.”

22 §

Av 23 § framgår att sjömansregistret utöver uppgifter om sjömän skall innehålla åtskilliga uppgifter om fartyg (jfr också principbetänkandet, Ds K 1980: 13, avsnitt 5.3.2). Lämpligheten bör detta antydvas i den allmänna beskrivningen av registret i 22 §. Lagrådet förordar att i paragrafen efter ”sjömän” inskjuts orden ”och fartyg där sjömän tjänstgör”.

23 och 24 §§

Bestämmelsen i 24 § första stycket, som närmast rör registrets innehåll och uppläggning, synes höra hemma i 23 §. Som en sista mening i 23 § kan då tilläggas: ”Kontroll av fartygets bemanning skall kunna göras med hjälp av uppgifterna i sjömansregistret.” I så fall bör första stycket i 24 § utgå.

Regeln i 24 § andra stycket innebär en komplettering av den uppgiftsskyldighet som följer av tidigare bestämmelser i lagen, särskilt 10 §. Detta torde böra antydvas i lagtexten, förslagsvis genom att bestämmelsen formuleras så: "Utöver vad som annars har föreskrivits om skyldighet att lämna uppgifter till sjömansregistret skall redaren och befälhavaren på begäran av sjöfartsverket till registret lämna sådana uppgifter om anställda sjömän som är av betydelse för registreringen."

28 §

Innebörden av bestämmelsen såvitt gäller befälhavaren kommer klarare till uttryck om paragrafen avfattas på detta sätt: "Om den som fått ett medgivande enligt 4 § eller fartygets befälhavare uppsåtligt eller av oaktsamhet åsidosätter något villkor i medgivandet eller försummar att lämna underrättelse enligt 4 § tredje stycket, döms han till böter."

29 §

Av bestämmelsen framgår inte vem som skall straffas vid överträdelse av 12 § första stycket första och andra meningarna. Avsikten torde vara att ansvaret för rullans förande åvilar befälhavaren ensam, när rullan förvaras ombord. Någon särskild regel behövs inte härom.

Vid överträdelse av 14 § torde redaren kunna straffas för vägran att hålla rullan tillgänglig endast om rullan förs och förvaras i⁶land (jfr 12 § andra stycket).

Godtas lagrådets förslag i fråga om 24 §, bör orden "andra stycket" i förevarande paragraf utgå.

Övergångsbestämmelserna

Bestämmelsernas andra mening kan enligt ordalagen synas medge att enligt beslut av regeringen vissa av de nya bestämmelserna inte alls skulle behöva sättas i kraft. Avsikten med regeln kommer bättre fram om meningen formuleras så: "De nya bestämmelserna får sättas i kraft vid olika tidpunkter."

Lagen om ändring i sjölagen

Enligt det föreslagna nya tredje stycket av 330 § kan sjöfartsverket i uppenbara fall meddela interimistiskt beslut om behörighetsindragning, vilket inte skall kunna överklagas. Ingenting sägs om upphävande av beslutet av sjöfartsverket eller domstol, men enligt motiven skall sjöfartsverket omedelbart häva detta om åklagaren beslutar att inte väcka åtal. Att talan inte skall kunna föras mot sjöfartsverkets beslut synes otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt. Å andra sidan skulle det leda till vissa processuella komplikationer att låta sjöfartsverkets beslut överklagas hos domstol i ett skede när åtal ännu inte väckts. En godtagbar lösning torde

vara att tillåta besvär hos regeringen — lämpligen under obegränsad tid (jfr t. ex. 67 § tredje stycket utlänningslagen) — samt dessutom ge domstolen rätt att häva beslutet, sedan väl åtal anhängiggjorts. Några konflikter mellan regeringens prövning, som ju sker på handlingarna och endast är av preliminärt slag, och domstolens avgörande torde inte behöva uppstå. — Vidare bör förutsättningen för sjöfartsverkets beslut vara att åtgärd vidtas för att anställa åtal (jfr 13 kap. 1 § lagen om offentlig anställning). Slutligen finns det skäl att i paragrafen uttryckligen ange att sjöfartsverkets indragningsbeslut omedelbart skall hävas när det inte längre finns fog för detta.

Lagrådet förordar att tredje stycket får följande lydelse:

”Vidtas åtgärd för att anställa åtal, får sjöfartsverket . . . dom föreligger eller domstolen, sedan åtal väckts, annorlunda förordnar. Finns det inte längre fog för beslutet, skall detta omedelbart hävas. Besvär hos regering-
en över sjöfartsverkets beslut är inte inskränkt till viss tid.”

Det föreslagna uttrycket ”i uppenbara fall” torde få tolkas så att omständigheterna rörande gärningen skall vara klarlagda och att tvekan inte skall råda om sjömannens olämplighet för befattningen.

Lag om ändring i sjömanslagen

2 §

Ändringen är avsedd att vara rent formell. Den innebär bl. a. att hänvisningen till den numera upphävda statstjänstemannalagen (1965: 274) byts ut mot en hänvisning till lagen (1976: 600) om offentlig anställning. Emellertid är att märka att den sistnämnda lagen omfattar även kommunalanställda, varför det blir meningslöst att sådana anställda i lagtexten särskilt omnämns såsom undantagna från tillämpningen av de i paragrafen angivna lagrummen. Härtill kommer att ändringen medfört att undantagsreglerna i paragrafen kommit att omfatta även andra kategorier anställda än dem som avses enligt den nuvarande lydelsen. Lagen om offentlig anställning är i princip tillämplig på alla arbetstagare hos stat och kommun, medan statstjänstemannalagen och kommunaltjänstemannalagen endast gällde tjänstemän. Lagrådet saknar underlag för att bedöma innebörden och lämpligheten av denna sakliga ändring, som tydligen inte varit åsyftad. Olikheter mellan det arbetsrättsliga regelsystem som gällde fram till 1976 och det nuvarande torde vidare vara betydande, vilket också talar emot att ändring av paragrafen sker utan närmare överväganden. Lagrådet kan inte tillstyrka att paragrafen ändras i förevarande sammanhang.

Lagen om ändring i lagen om säkerheten på fartyg

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1983-06-16

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Feldt, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Göransson, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition om mönstring av sjömän

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande¹ över förslag till

1. mönstringslag,
2. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg,
4. lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

1.1 Förslaget till mönstringslag

Jag tillstyrker att 1, 20, 22–24, 28 och 29 §§ ändras i enlighet med vad lagrådet har föreslagit.

Jag övergår nu till att behandla vissa frågor som tas upp i lagrådets yttrande.

Lagrådet har inledningsvis behandlat rubriken till lagförslaget och 3 § och därvid förordat att definitionen av mönstring i 3 § första stycket utgår och att lagen kallas "Lag om mönstring av sjömän m.m.". Eftersom begreppet mönstring inte används vidare i lagtexten delar jag lagrådets uppfattning att definitionen kan utgå. Jag vill dock betona att detta i och för sig inte innebär någon ändring i förhållande till vad jag i lagrådsremissen (avsnitt 2.2.2) uttalat om värdet av att för framtiden behålla termen mönstring i lagstiftningen även efter det att mönstringsförrättarna har upphört med sin verksamhet.

Vad beträffar rubriken anser jag inte att det föreligger tillräckliga skäl för

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 17 mars 1983.

att ändra den på det sätt lagrådet har föreslagit. Om en ändring skall vidtas bör den vara mer klagörande än ett tillägg av "m. m.". För egen del anser jag inte att kraven på fullständig exakthet i författningsrubriken skall överdrivas. Eftersom den sedan år 1961 använda beteckningen "mönstringsförordningen" inte har föranlett några problem såvitt avser sjöfarten anser jag det onödigt att ändra lagens rubrik på annat sätt än att lagen bör betecknas "mönstringslagen". Med mönstring bör avses de åtgärder som enligt 9–11 §§ skall vidtas av redare och befälhavare, dvs. kontrollåtgärder och rapportering till sjömansregistret.

Vad lagrådet har anfört beträffande 4 § bör självfallet uppmärksammas vid den översyn som skall göras beträffande frågor om bare-boat charter.

Angående 5 § punkt 3 har lagrådet anfört att lagtexten i förslaget kan godtas om tillämpning av möjligheten att tjänstgöra i befattning för vilken behörighet saknas inte innebär att vederbörande "tillträder befattning ombord" i mönstringslagens mening. Enligt min mening måste dock de för en viss befattning gällande behörighetskraven i princip vara tillämpliga på var och en som, även om det sker tillfälligt, fullgör den funktion som avses med befattningen. I 6 kap. 6 § lagen om säkerheten på fartyg och den övergångsvis gällande förordningen (1980: 300) om avveckling av bristmönstring samt genom möjligheten att erhålla ett tillfälligt s. k. resebeslut från sjöfartsverket i fråga om fartygets bemanning regleras möjligheterna att göra avsteg från ett eljest gällande bemanningsbeslut. För min del anser jag därför att lagtexten i 5 § punkt 3, med kravet att sjömannen skall ha föreskriven behörighet för befattningen, inte behöver kompletteras, eftersom hänvisning till dessa möjligheter till avsteg kan ingå i föreskrifter för tillämpningen av mönstringslagen.

Jag ansluter mig till lagrådets mening att det bör framgå av lagtexten att sjöfartsbok utfärdas av myndighet. Jag godtar vidare den av lagrådet förordade omdisponeringen av 15 och 16 §§.

Reglerna om läkarintyg i 18 och 19 §§ i det remitterade förslaget är, som lagrådet har påpekat, ofullständiga. Genom de av lagrådet förordade tillägg- gen skapas erforderlig klarhet i fråga om de olika slagen av läkarintyg. Jag förordar följaktligen att lagrådets förslag godtas.

Vad gäller övergångsbestämmelserna i det remitterade förslaget skall de självfallet inte läsas som lagrådet gjort. I klarhetens intresse bör bestämmelserna dock få den avfattning lagrådet föreslagit.

I övrigt har vissa smärre redaktionella ändringar vidtagits.

1.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen

Den föreslagna möjligheten för sjöfartsverket att meddela interimistiskt beslut om indragning av behörighet är av ingripande beskaffenhet. Det är därför viktigt av rättssäkerhetsskäl att den som drabbas av ett sådant ingripande skall kunna få sitt ärende överprövat. Jag ansluter mig för den

skull till lagrådets åsikt i denna fråga. Även när det gäller den tekniska utformningen av möjligheten till överklagande godtar jag lagrådets förslag.

Jag har inget att erinra mot lagrådets uttalande beträffande uttrycket "i uppenbara fall".

I övrigt har viss redaktionell ändring vidtagits i det remitterade förslaget.

1.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen

Jag godtar lagrådets slutsats beträffande 2 § och förordar att paragrafen inte ändras i förevarande sammanhang.

1.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerheten på fartyg

Förslaget har lämnats utan erinran av lagrådet.

2 Ekonomiska konsekvenser

I prop. 1981/82: 74 om enklare mönstring av sjömän redovisades såväl mönstringsutredningens som föredragandens bedömningar av de ekonomiska konsekvenserna av att utveckla ett ADB-baserat sjömansregister. I propositionen bedömdes investeringskostnaden för utveckling och utrustning av det nya registret till ca 1,8 milj. kr. och den årliga merkostnaden för det nya sjömansregistret till ca 450 000 kr. Mot detta ställdes de årliga besparingar som kan göras inom arbetsmarknadsverket när det nya mönstringssystemet har introducerats. Föredraganden beräknade besparingen i det avseendet till ca 1,3 milj. kr. efter avdrag för bortfallet av intäkter från nuvarande mönstringssystem. Föredraganden uppskattade besparingarna för staten till i storleksordningen 0,8 milj. kr. förutom andra positiva aspekter till följd av det nya mönstringsförfarandet. En viss reservation för besparingens storlek gjordes med hänsyn till hur en utökad bemanningskontroll skulle komma att finansieras.

Sjöfartsverket har genomfört en huvudstudie av ett ADB-baserat sjömansregister. Det alternativ som verket förordar blir t. o. m. något förmånligare än vad som tidigare antagits. Bl. a. beror detta på att befintlig datorutrustning vid sjöfartsverket efter komplettering också kan utnyttjas för det nya sjömansregistrets behov. Den direkta investeringskostnaden för teknisk utrustning beräknas av verket till ca 900 000 kr. Sjöfartsverkets kalkyl för det nya systemet visar att de samlade investeringskostnaderna är inbesparade redan under år 1987 eller ännu tidigare. Den totala utvecklingskostnaden inklusive utrustning är då beräknad till ca 2,2 milj. kr. För ett representativt budgetår, t. ex. 1985/86, beräknas det nya systemet i full drift enligt rapporten kosta ca 1,9 milj. kr. mot vilket skall ställas besparingar på ca 3,1 milj. kr.

Som framhölls redan i principbeslutet blir det nödvändigt att ta vissa kostnader för ADB-registret, t. ex. för utrustning och systemutveckling, innan besparingarna slår igenom helt. Regeringen har genom beslut den 17 mars 1983 bemyndigat sjöfartsverket att fortsätta arbetet att utveckla det ADB-baserade sjömansregistret i huvudsaklig överensstämmelse med förslagen i verkets rapport. Regeringen medgav samtidigt att sjöfartsverket får belasta anslaget E 4. Sjöfartsmateriel m. m. med kostnader för upphandling av kompletterande maskinell utrustning inom en kostnadsram av 900 000 kr. Finansieringen kan således ske med befintliga medel.

För det fortsatta utvecklingsarbetet beräknade sjöfartsverket i rapporten medelsbehovet under budgetåret 1983/84 till ca 1,3 milj. kr. Verket har senare under hand med hänvisning till inträffade förändringar av prisnivån bedömt medelsbehovet till ca 1,6 milj. kr. I beloppet ingår bl. a. kostnader för en handläggartjänst och konsulttjänster med ca 500 000 kr. och ca 900 000 kr. för registeruppläggning, lokaler m. m. och för viss personal. Några särskilda medel för detta har inte anvisats för budgetåret 1983/84.

Uppbyggnaden av sjömansregistret har hittills belastat anslaget E 3. Fartygsverksamhet. I riksdagens principbeslut våren 1982 slogs emellertid fast att kostnaderna för det nya sjömansregistret inte skulle belasta handelsjöfartens kostnadsansvar utan belasta statsbudgeten. Av detta skäl bör kostnaderna för det nya sjömansregistret regleras över förslagsanslaget E 5. Övrig verksamhet, som inte ingår i kostnadsansvaret. Jag förordar därför att regeringen föreslår riksdagen att anslaget E 5. Övrig verksamhet får disponeras för sådana kostnader under budgetåret 1983/84. Jag beräknar de tillkommande kostnaderna till ca 1,6 milj. kr.

3 Hemställan

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

dels att anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar,

dels att på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1983/84, utöver tidigare anvisade medel, anvisa 1 600 000 kr. på anslaget E 5. Övrig verksamhet för reglering av kostnader för uppbyggnaden av det nya ADB-baserade sjömansregistret.

4 Beslut

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

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 17 mars 1983 ...	9
1 Inledning	9
2 Föredragandens överväganden	10
2.1 Allmänna synpunkter	10
2.2 Förslaget till lag om mönstring av sjömän	11
2.2.1 Lagens tillämpningsområde	11
2.2.2 Mönstringsåtgärder	15
2.2.3 Sjömansrulla	15
2.2.4 Sjöfartsbok	16
2.2.5 Hälsoundersökning av sjömän	17
2.2.6 Sjömansregistret	23
2.2.7 Övriga bestämmelser	24
2.3 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1891:35 s.1)	26
2.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg	26
2.5 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973: 282)	27
2.6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1958: 295) om sjömansskatt	28
2.7 Ikraftträdande	28
3 Upprättade lagförslag	28
4 Specialmotivering	29
5 Hemställan	31
6 Beslut	31
Bilaga 1 Sammanfattningen i mönstringsutredningens slutbetän- kande (Ds K 1981: 10) Enklare mönstring och bättre regi- strering av sjömän, Del II	32
Bilaga 2 Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet ..	38
Bilaga 3 Lagförslagen i betänkandet	55
Bilaga 4 De remitterade lagförslagen	63
Bilaga 5 Specialmotivering till vissa av lagförslagen i mönstringsut- redningens slutbetänkande	70
Utdrag av lagrådets protokoll den 25 april 1983	80
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 16 juni 1983	85
1 Anmälan av lagrådsyttrande	85
1.1 Förslaget till mönstringslag	85
1.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen	86
1.3 Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen	87
1.4 Förslaget till lag om ändring i lagen om säkerheten på fartyg ..	87
2 Ekonomiska konsekvenser	87
3 Hemställan	88
4 Beslut	88

