

N:o 7.

Ank. till Riksd. Kansli den 2 Mars 1880, kl. 11 f. m.

Andra Kammarens Andra Tillfälliga Utskotts Utlåtande N:o 3, i anledning af väckta motioner om skrifvelse till Kongl. Maj:t med anhållan om upphäfvande, ändring eller uppskof med och förnyad granskning af Kongl. Förordningen den 22 November 1878 angående befäl å svenska handelsfartyg.

Till Utskottets behandling hafva från Andra Kammarerna remitterats motionerna N:o 85, afgifven af Herr C. J. Ödman, med hvilken flera af Kammarens ledamöter förenat sig, samt N:o 143, inlemnad i Kammarerna af Herr S. Axell.

Då begge dessa motioner afse alldeles samma sak med angifvande af hufvudsakligen enahanda skäl och grunder, så har Utskottet ansett sig böra behandla dem tillsammans, på det att Kammarerna måtte komma i tillfälle att på samma gång företaga dem till afgörande.

Vid 1879 års riksdag inlemnades i Andra Kammarerna af Herr C. J. Ödman en motion, afseende en underdånig skrifvelse med anhållan om uppskof med tillämpningen af Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 rörande befäl å svenska handelsfartyg. Denna motion föranledde då icke någon åtgärd från Riksdagens sida, hufvudsakligen af det skäl, att Kongl. Maj:t till följd af Kommerskollegii hemställan fann för godt att föreskrifva, att ofvannämnda förordning först den 1 April 1880 skulle träda i kraft. Emellertid utspann sig vid behandlingen af Herr Ödmans motion i Andra Kammarerna en diskussion, hvaraf syntes framgå, att meranämnda förordning, ehuru i flera afseenden icke utan förtjenster, lider

af fel och brister, hvilka behöfva rättas, såvida icke sjöfarten skall komma att lida skada.

Då vi nu åter stå helt nära den tidpunkt, då det är anbefaldt att Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 skall träda i gällande kraft, utan att någon åtgärd blifvit vidtagen till afhjelpande af de anmärkta bristerna hos flera af bestämmelserna i densamma, så har detta föranledt de tvenne motionärerne att framkomma med sina förslag, af hvilka Herr Ödmans går ut på, att Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 antingen helt och hållet må upphävas eller åtminstone alla de bestämmelser i densamma, som hafva retroaktiv verkan, borttagas eller ock att ett uppskof med verkställigheten af densamma i ytterligare fem år må anbefallas. Herr Axell åter vill, att Riksdagen i underdånig skrifvelse begär, att Kongl. Maj:t behagade dels föreskrifva, att meranämnda nådiga förordning må med vissa undantag träda i kraft från och med den 15 Maj 1882, dels ock att dessförinnan tillfälle må lemnas vissa föreningar att inkomma med underdåniga utlåtanden öfver omfördälda förordning samt att Kongl. Maj:t på grund deraf sedan tager ärendet i förnyad nådig ompröfning.

De skäl, hvarpå de ärade motionärerne söka grunda dessa sina förslag, äro hufvudsakligen:

att förordningen i vissa fall är för sträng, särdeles med afseende på de fordringar den ställer på befälhafvare och styrmän å fartyg, som navigera Nordsjön, Kanalen till England och Brest, äfvensom på befälhafvare och maskinister å utomskärs gående lastångfartyg af mer än tio hästars nominel maskinkraft; vidare

att meranämnda förordning i flera fall kommer att hafva en retroaktiv verkan, så att den t. ex. i vissa fall fråntager åtskilliga befälhafvare, styrmän och maskinister rättigheten att fortfarande få innehafva sina befattningar på svenska handelsflottan, oaktadt denna rättighet lagligen förvärfvats och lagligen innehafves och hvarigenom man anser att ej blott många praktiskt duglige män beröfvas sin utkomst, utan äfven brist på erfarna befälhafvare för vår handelsflotta torde komma att uppstå; samt vidare

att det ligger en orättvisa deruti, att ifrågavarande förordning ålägger förut lagligen berättigade befälhafvare och styrmän att hos Kongl. Kommerskollegium anskaffa sig nya kompetenshandlingar för den fortsatta utöfningen af sin tjänst, hvarigenom kostnad och besvär dem påläggas m. m.

Utskottet, som tagit såväl motionerna som den Kongl. Förordningen af den 22 November i öfvervägande, ber först att få upplysa om följande:

Genom Kongl. Förordningen af den 7 Maj 1842 berättigades oexaminerade skeppare att föra svenska handelsfartyg i kustfart inrikes orter emellan samt till hamnar i Norge, Danmark och Finland, hvilken rättighet utsträcktes dels genom Kongl. Kungörelsen den 22 Maj 1852 till alla vid Östersjön och vid Elbefloden belägna hamnar och dels genom Kongl. Kungörelsen den 2 Mars 1854 till tyska, nederländska, belgiska och franska hamnar vid Nordsjön och Kanalen till och med Brest, äfvensom till samtliga hamnar i Storbritannien och Irland jemte dithörande och dervid belägna öar. Någon lagbestämmelse, som anbefaller att examinerad styrman bör finnas å fartyg, som beseglar sistnämnda farvatten, har hittills, så vidt Utskottet har sig bekant, ej funnits. Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 bestämmer deremot, att å handelsfartyg, bestämdt till farvatten bortom Skagen och Lindesnäs, bör finnas examinerad befälhafvare, § 4, och examinerad styrman, § 1 och § 5.

Med afseende på de fordringar, som 1878 års förordning ställer på dem, som skola ega kompetens att innehafva styrmans- och befälhafvareplatser på våra segelfartyg, så äro dessa i teoretiskt afseende hufvudsakligen desamma som hittills. Deremot äro fordringarna på praktisk öfning större och något förändrade för dem, som vilja förvärfva sig sådan kompetens, §§ 6—7.

Hvad angår rättigheten att föra befäl på lastångare, så äro bestämmelserna för sådan rättighet i så måtto skärpta, att ångbåtsbefälhafvareexamen nu fordras såsom ett oundgängligt vilkor för att kunna vara befälhafvare på lastångare, som har mera än 10 hästars (nominel) maskinkraft och seglar utomskärs eller gör längre resor än en geografisk mil från sin hufvudstation, § 3. Äfven för rättighet att utöfva maskinisttjänst äro fordringarna i vissa fall större än förut.

Att höja fordringarna på teoretisk insigt och praktisk duglighet hos befälhafvarne på vår handelsflotta, synes vara den princip, som genomgår Kongl. Förordningen af den 22 November 1878. Utskottet vill och kan för ingen del klandra en sådan princip, som tvärtom måste anses såsom god och berömvärd. Men för att kunna blifva till verkligt gagn, måste den största varsamhet iakttagas vid tillämpningen, särdeles då det gäller en sådan sak som sjöfarten, hvilken lik en ömtålig planta bäst trifves då den så fritt och lugnt som möjligt får utveckla sig, men deremot lätteligen vantrifves och vissnar vid hvarje onödigt tvång eller rubbning man låter den få vidkännas. Sanningen häraf ådagaläggas bäst genom erfarenheten. Sedan 1854, då den frisinnade åsigten gjorde sig gällande, att oexaminerade sjömän fingo föra befäl å fartyg ända till Brest och alla Storbritanniens hamnar och öar, har vår sjöfart varit i

jemn och ständig tillväxt, med undantag endast af ett eller annat år, då svårare handelskriser tillbakasatt den, så att den nu både till lästetal och mängden af fartyg är mer än dubbelt så stor som sistnämnda år. Ett af skälen till denna tillväxt har utan tvifvel varit det förhållande, att mången man bland vår dugliga kustbefolkning blifvit uppmuntrad att skaffa sig eget fartyg just genom den rätt som varit honom förunnad att, ehuru oexaminerad, sjelf få vara befälhafvare samt att till sin närmaste man ombord få antaga någon praktiskt duglig och pröfvad sjöman för så vidsträckt fart som till alla hamnarne vid Nordsjön och England. Någon nämnvärd olägenhet har här af icke uppstått för vår sjöfart. Dock vill Utskottet icke klandra, att Förordningen af den 22 November 1878 föreskrifver, att för sistnämnda fart fordras för framtiden examinerad fartygsbefälhafvare, synnerligen som förordningen bibehåller dem, som förut varit befälhafvare på dessa farvatten, vid sin gamla rätt, men att, såsom förordningen gör, dessutom bestämma att på hvarje segelfartyg, bestämdt till farvatten bortom Skagen och Lindesnäs, skall äfven vara anställd en styrman — att sålunda nu med ens fordra två examinerade män, der som nyligen icke fordrats någon, det torde vara ett alltför stort språng, som måhända kan komma att medföra olägenheter för vår sjöfart.

Om man gerna måste medgifva, att våra större lastångare, som segla på längre farvatten, väl äro i behof af befälhafvare som tagit ångbåtsbefälhafvareexamen (något som hittills ej fordrats), så går man måhända för långt, då man ställer samma fordran på dem, som äro befälhafvare på smärre last- eller bogserångare, hvilka navigera våra kuster, ofta släpande efter sig fartyg och lastpråmar eller sjelfva äro lastade med varor af mindre värde. På dessa ångare, som merendels äro gamla och af ringare värde och hvars hela besättning mången gång består af blott några få man, föres befälet understundom af maskinisten eller af någon gammal erfaren sjöman. En examinerad ångbåtsbefälhafvare skulle oftast blifva en alltför dyr apparat för dessa farkoster. Utskottet har ansett sig böra omnämna detta såsom bevis på, huru den ifrågavarande Kongl. förordningen, ehuru till sin princip god och riktig, dock i ett eller annat fall möjligen slår öfver målet.

Hvad vidare angår den svåraste bland de anmärkningar, som blifvit gjorda emot Kongl. Förordningen af den 22 November 1878, att nämnda författning i vissa fall fräntager svenske män en rättighet, hvilken de lagligen förvärfvat sig och icke på något sätt förverkat, rättigheten nemligen att föra högre eller lägre befäl på vår handelsflotta, så kan Utskottet ej annat än i viss mån erkänna befogenheten af en sådan an-

märkning, ty meranämnda författning frántager först och främst många oexaminerade sjömän den rätt de nu lagligen innehafva att såsom bästemän eller 2:dra man ombord föra befäl på fartyg, som segla bortom Skagen och Lindesnäs till Brest och England. Den frántager vidare dem, som aflagt sjökaptensexamen af 1:sta och 2:dra klassen, den oinskränkta rätt de förut lagligen egt att föra befäl å handelsfartyg inom de för hvar och en af dessa klasser bestämda gränser, i det att den uppställer vissa nya fordringar på praktisk öfning såsom vilkor för erhållande af befälhafvarebref, hvilka fordringar kunna blifva svåra, ja omöjliga att uppfylla. Man tänke sig exempelvis en sjöman, som länge seglat måhända på alla jordens haf. Han återkommer till hemorten, besöker en navigationsskola, der han snart nog tar sin styrmansexamen och beger sig derefter åter ut på sjöresor under ett eller annat år, hvarefter han återvänder och absolverar sjökaptensexamen af 2:dra och slutligen äfven af 1:sta klassen. Han är efter nu gällande författningar då berättigad att föra befäl å segelfartyg på alla haf. Nu stadgas det emellertid i 7 § b) af 1878 års Förordning såsom vilkor för erhållande af befälhafvarebref »att hafva erhållit styrmansbref och derefter farit till sjös i 15 månader, hvaraf minst 6 månader i utrikes sjöfart såsom förste eller andre styrman eller befälhafvare» o. s. v. Den ifrågavarande mannen, som efter absolverandet af sina examina seglat möjligtvis endast på inrikes sjöfart, kan nu icke uppfylla detta vilkor och har således gått i mistning af sin rätt att få vara befälhafvare i den vidsträckta mening, hvartill hans aflagda prof förut tillförsäkrat honom. Man kan visserligen säga, att det ju står en sådan man öppet att hos Konungen begära dispens, hvilket aldrig vägras, der skäl för beviljandet förefinnas. Men att begära såsom nåd hvad man anser sig böra hafva såsom rätt, kan understundom kännas tungt nog för en sjelfständig man. Förordningen af den 22 November 1878 frántager vidare mången duglig och erfaren sjökaptän den rätt han nu eger att utan aflagd ångbåtsbefälhafvarexamen föra befäl på lastångare, bestämda äfven till aflägsnare farvatten. I maskinisters rätt att fortfarande få beklåda de tjenster, som de nu lagligen innehafva, är äfven inskränkning gjord o. s. v.

Utskottet klandrar i dessa afseenden ingalunda sjelfva bestämmelserna i författningen, men kan ej annat än finna det anmärkningsvärdt, att dessa bestämmelser hafva en retroaktivt upphäfvande inverkan på förut lagligen existerande förhållanden. Det synes nästan som Förordningen af den 22 November 1878 i detta fall slagit in på en afväg, hvilken man såväl i den svenska som utländska lagstiftningen på detta område hittills sökt att på allt sätt undvika. I England t. ex. har man

vid stiftandet af nya lagbestämmelser för sjöfarten varit särdeles noga med att se till, att intet intrång gjordes på förut lagligen förvärfvade och bestående rättigheter. I vårt land har äfven, så vidt Utskottet har sig bekant, samma grundsats gjort sig gällande äfven i den lagstiftningsgren, hvarom här är fråga. Kongl. Förordningen af den 7 Maj 1842 bestämmer tydligen, att »alla de, som i behörig ordning förvärfvat sig rättighet i det afseende, hvarom författningen handlar, skola vara i oförkränkt besittning deraf» o. s. v. Anmärkningsvärdt är äfven, att ehuru sistnämnda författning knappast kan sägas innebära så många eller stora förändringar i lagbestämmelserna rörande rättighet att föra befäl å fartyg som Förordningen af den 22 November 1878, så uppsköts dock tillämpningen af densamma i 3 år eller till år 1845, förmodligen derföre, att alla de, som höllo på med att absolvera sina kurser efter förut gällande lagbestämmelser, måtte komma i tillfälle att aflägga sina examina och förskaffa sig kompetens innan den nya författningen trädde i kraft. Då tilläts det att förut gällande lagbestämmelser och förhållanden fingo sträcka sig in på den nya lagstiftningstidens område, nu vill man så att säga gå en motsatt väg och låta det nya verka tillbaka på det förut bestämda. Om detta äfven kan vara lagligt, gagneligt eller behöfligt för Sveriges sjöfart är det troligtvis icke.

En annan mindre väsentlig anmärkning mot Förordningen af den 22 November 1878 har blifvit framställd derföre, att nämnda författning pålägger personer, som lagligen förvärfvat sig rätt att utöfva sitt kall, en ny kostnad och besvär genom föreskriften i § 9, att hvar och en som önskar erhålla styrmans- eller befälhafvarebref skall derom göra ansöknings hos Kongl. Kommerskollegium m. m. Kostnaderna torde måhända icke vara af betydelse, ehuru de för en fattig man kunna blifva kända nog. Med besväret åter kan det blifva värre, t. ex. för en befälhafvare eller styrman, som återvänder hem efter en längre sjöresa för att inom kort åter afsegla. Utskottet kan derföre icke annat än anse att det ligger något berättigadt i deras fordran, som begära att befälhafvare- och styrmansbref böra kostnadsfritt på sjömanshusen eller annorstädes tillhandahållas dem, som före författningens trädande i kraft varit behöriga att utöfva dylika befattningar.

Enligt Kommerskollegii underdåniga berättelse för år 1878 utgör antalet af befälhafvare på Sveriges handelsflotta 2,268. Emedan styrmännens antal måste vara ej så obetydligt större, så torde samtliga befälhafvare- och styrmansplatser på vår handelsflotta utgöra omkring 5,000. För något mer än 1,700 af dessa 5,000 äro för närvarande utfärdade befälhafvare- och styrmansbref. Det är visserligen svårt, ja nära

nog omöjligt att med någon säkerhet kunna bestämma, huru många sådana bref utöfver dessa 1,700 som ännu behöfva utfärdas, för att svenska handelsflottan må kunna erhålla ett tillräckligt antal laglige befälhafvare och styrmän innan den 1 nästkommande April, för den händelse att Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 då kommer att träda i kraft; men otroligt är det icke, att behofvet ännu icke är på långt när fylldt. Äfven af denna orsak anser Utskottet sig böra tillstyrka, att ett längre uppskof med meranämnda författnings tillämpning än det, som redan lemnats, måtte blifva den svenska sjöfarten förunnad, med vilkor naturligtvis att de kompetensbref, som redan utfärdats eller framdeles komma att af Kommerskollegium utfärdas, äfven under tiden hafva fullt gällande kraft.

Att en förnyad granskning af Kongl. Förordningen af den 22 November 1878 torde vara behöflig samt, långt ifrån att verka skadligt, troligen skulle kunna blifva till stort gagn för vår sjöfart, det anser Utskottet vara ådagalagdt såväl af de ingifna motionerna, af diskussionen i frågan vid sistlidne riksdag äfvensom genom det, som här ofvan blifvit anfördt, och får derföre, i hufvudsaklig öfverensstämmelse med hvad både Herr Ödman och Axell yrkat, härmed för Kammararen hemställa,

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse så fort som möjligt anhålla det Kongl. Maj:t behagade

dels föreskrifva att Dess nådiga Förordning af den 22 November 1878 angående befälet å svenska handelsfartyg skall utom hvad angår det Kongl. Kommerskollegium redan lemnade bemyndigande att på derom gjord ansökan meddela styrmans- och befälhafvarebref samt den behörighet, som innehafvande af sådant bref eller afläggande af den i gällande reglemente för navigationsskolorna i riket föreskrifna ångbåtsbefälhafvare-, öfvermaskinist- och maskinistexamen medför, i öfrigt träda i kraft först från och med den 1 April 1885, samt

dels ock dessförinnan lemna tillfälle åt sakkunnige och praktiske män och föreningar i vårt land att inkomma med underdåniga utlåtanden öfver ofvan nämnda förordning, samt på grund deraf taga ärendet i förnyad nådig ompröfning.

Stockholm den 2 Mars 1880.

Å Utskottets vägnar:

A. J. LYTH.
