

Nr 266.

Av herr **Lindley m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag för budgetåret 1925—1926 till kommerskollegium samt de under kollegium lydande myndigheter och kårer.

I Kungl. Maj:ts proposition, nr 178, angående anslag för budgetåret 1925—1926 till kommerskollegium samt de under kollegium lydande myndigheter och kårer föreslås bland annat anslag för avlöning till ett sjötekniskt biträde med placering i lönegraden B 24. Samtidigt som Kungl. Maj:t föreslagit uppflyttning av vissa tjänster inom kollegium till lönegraden B 26 har Kungl. Maj:t i motiveringen (prop. sid. 52) i anslutning till yttrande från lönenämnden förklarat sig icke kunna biträda av kollegium föreslagen uppflyttning av åtskilliga andra befattningshavare i den förutvarande andra lönegraden. Bland de befattningshavare, vilka av kollegium föreslagits till erhållande av bättre avlöning utan att detta vunnit Kungl. Maj:ts beaktande, förekommer även kollegii sjötekniska biträde. Då vi ansett det lämpligt att Kungl. Maj:t i denna del med anslutning till kollegii förslag föreslagit uppflyttning till högre lönegrad jämväl av sjötekniska biträdet, hava vi ansett oss motionsvis böra fästa riksdagens uppmärksamhet på denna fråga.

Efter mångåriga framställningar från sjöfartskorporationer och assura-dörer, åsyftande att kollegium skulle äga tillgång till en sakkunnig person att biträda ämbetsverket i nautiska sjöfartsärenden, tillsattes år 1905 ett sjötekniskt biträde hos kommerskollegium mot ett årligt, mindre arvode. Befattningen, som ej var förenad med bestämd tjänstgöringstid, innehades de första åren såsom bisyssla av en person, som jämväl var anställd i enskild försäkringsanstalt. Sjötekniska biträdet har sedermera ständigt fått ökade arbetsuppgifter. Särskilt har detta inträffat genom den år 1914 genomförda sjöfartssäkerhetslagstiftningen. Samtidigt med att sjöförklaring då erhöll större betydelse infördes i fråga om sjöolyckor av svårare art s. k. sjöförhör. Jämte det fartygsinspektionen med centralorgan och underlydande funktionärer tillsattes för ordnande av den *preventiva kontrollen* över fartygs sjövärdighet, genomfördes betydelsefulla lagstiftningsåtgärder för en verklig *repressiv kontroll* i anledning av inträffade sjöolyckor. Huvuddragen av sistnämnda organisation är att sjöförklaring eller sjöförhör skall anställas i anledning av varje betydande sjöolycka, inom landet av rådstuvurätt i stapelstad samt i utlandet av konsulat eller vederbörande utländsk myndighet. Protokollen över dessa undersökningar

insändas till kommerskollegium och lämnas därstädes till granskning av sjötekniska biträdet. De olyckor, som sålunda komma under hans bedömande, äro av den mest skiftande beskaffenhet. De avse passagerar- och lastfartyg, segel-, ång- eller motorfartyg samt pråmar, fartyg tillhörande enskilda samt statens egna ångfärjor, lots- och tullbevakningsfartyg. Olyckorna kunna avse strandningar, förluster av fartyg och last, kollisionsfall, olyckshändelser under skeppstjänst, ofta förenade med dödlig utgång, självmord samt dödsfall i anledning av smittosamma sjukdomar ombord å fartyg. Efter granskning av de till kollegium inkomna protokollen har sjötekniska biträdet att med noggrannhet och skyndsamhet till kollegium självständigt avgiva skriftligt yttrande med aktgivande av dels den timade olyckans art, dels orsaken till olyckan i den mån orsaken kan med ledning av sjöförhållningsprotokollets innehåll bedömas, dels ock eventuellt påkallande av nytt sjöförhör eller annan utredning. Sjötekniska bitrådets ifrågavarande yttranden äro av stor betydelse för rederier och assuradörer i fråga om deras ekonomiska uppgörelser samt dispaschörerna åvilande utredningar. Yttrandenas största betydelse torde dock måhända ligga däruti, att de utgöra utgångspunkt för och sakkunnig ledning vid utöväandet av den åtalsverksamhet, som är ålagd kollegium och i första hand utövas av den hos kollegium anställde sjöåklagaren samt därjämte av kollegium självt. Sjötekniska biträdet har icke att göra hemställan om åtal, men detta torde delvis få anses föranlett därav, att hans yttrande bör betraktas som ett rent sakkunnigutlåtande, vars ojävighet icke får äventyras genom befattning med åtals anställande. I praktiken bliver givetvis sjötekniska bitrådets sakkunniga utlåtande avgörande i alla frågor, som röra rent nautiska spörsmål och andra ärenden, där nautisk sakkunskap erfordras. I en hel del andra frågor, som angå sjöfarten, har därjämte sjötekniska biträdet att avgiva yttranden till kollegium, vilka yttranden komma att ligga till grund för kollegii utlåtanden.

Betydelsen av sjöteknisk sakkunskap har också gjort sig gällande inom andra grenar av statsförvaltningen, och det har blivit praxis, att andra ämbetsverk och myndigheter i stor utsträckning anlita sjötekniska bitrådets sakkunskap, vilken påkallas genom remisser eller underhandsframställningar. Sådana yttranden hava begärts av högsta domstolen, riksdagens justitieombudsman, generalpoststyrelsen och telegrafstyrelsen m. fl. myndigheter, som sakna nautiskt utbildade befattningshavare. Även lotsstyrelsen och sjökartverket hava i frågor, som röra handelssjöfarten, ofta anlitat sjötekniska biträdet.

Sjötekniska bitrådets arbetsuppgifter angivas närmare i instruktionen för kommerskollegium den 31 december 1921 (nr 874) § 34.

Av det ovan anförda torde framgå, att det av den person, som skall utöva befattningen som kollegii sjötekniska biträde, erfordras en långvarig och noggrann praktisk utbildning. Han bör ha tjänstgjort såsom befattningshavare å såväl segel- som maskindrivna fartyg i såväl svenska som

avlägsnare farvatten, varjämte det får anses önskvärt att han jämväl haft befattning med rederirörelse. Av arbetets beskaffenhet framgår att han också måste äga allmänbildning och språkkunskaper i långt större utsträckning än som kan förutsättas hos flertalet sjökaptener. Den erfarenhet, som måste vara grundläggande för hans ämbetsverksamhet, kan givetvis icke vara förvärvat förrän vid framskriden ålder. Med hänsyn till den ålder, då sjökaptener hava utsikt att förvärva befälhavarplats å fartyg i förening med kravet på erforderlig tjänstetid som befälhavare, kan det förutsättas, att ovan anmärkta kvalifikationer icke kunna förefinnas förrän vid en ålder av inemot 45 levnadsår.

Med öppen blick för tjänstens betydelse har kommerskollegium tid efter annan gjort framställning om förbättrade avlöningsförmåner för sjötekniska biträdet. Från att vara en arvodessyssla har sålunda befattningen ändrats till ordinarie tjänst med placering i förutvarande andra lönegraden samt sedermera femtonde lönegraden. Vid förslag till nu pågående nyreglering av befattningshavare i denna lönegrad har kollegium, såsom av närlagda transumt framgår, föreslagit tjänstens uppflyttning i sextonde lönegraden. Det hade varit att förvänta att Kungl. Maj:t i denna del följt kollegii framställning, men då så icke skett, har det framstått som nödvändigt att motionsvägen vädja till riksdagen att genomföra behövlig förändring härutinnan. Med hänsyn till vad ovan anförts angående ifrågavarande tjänsts beskaffenhet hade en placering i någon av de nya grupperna B 29 eller B 28 varit befogad. I dessa grupper äro placerade skeppsmättningsöverkontrollören, chefen för fartygsregistreringssektionen och navigations-skoleinspektören, med vilka befattningshavare sjötekniska biträdet kan anses fullt jämställd. Skulle en direkt övergång till sådan lönegrad väcka betänkligheter, böra likväl alla saksäl tala för att befattningen placeras i den nya gruppen B 26, där de viktigare sekreterarbefattningarna hos kollegium placerats. Ett ytterligare, kraftigt talande skäl för en sådan placering är, att statsmakterna i fråga om andra kvalificerade sjökaptener i statens tjänst redan ansett en sådan avlöning skälig, nämligen i fråga om befälhavare av klass I, d. v. s. befälhavarna å ångfärjorna å routen Sassnitz-Trälleborg. Tilläggas bör att dessa befälhavare därjämte åtnjuta fri kost ombord samt andra förmåner, vilka tillkomma statens järnvägars personal.

Vid jämförelse med ångfärjebefälhavarna må anföras ytterligare en synpunkt, som även i och för sig är värd särskilt beaktande. Medan färjebefälhavarna i likhet med de flesta statstjänstemän hava tillfälle att redan vid yngre år inträda i statens tjänst samt därstädes vinna befordran, måste det som regel förutsättas att som sjötekniskt biträde förvärvas en utom statstjänst stående person vid framskriden ålder. Följden härav bliver, att denna tjänsteman i regel icke kan förväntas komma i åtnjutande av full pension, varjämte han måste få att under en del av sin tjänstgörings-tid dragas med betungande retroaktiva avgifter.

Det torde utan vidare vara klart att, även med den avlöning, som ovan förutsattes, denna tjänsteman icke på långt när kommer att uppnå de avlönings- och andra förmåner i fråga om fritt vivre och dylikt, som i privat tjänst anställda, kvalificerade fartygsbefälhavare åtnjuta.

Av det nu anförda torde hava framgått att ifrågavarande tjänst intager en undantagsställning i förhållande till andra statstjänster i fråga om utbildning för tjänsten samt besättande av densamma ävensom att befattningen är av stor vikt för sjöfartsnäringen samt kontroll å sjösäkerheten. Med hänsyn till tjänstens stora nationalekonomiska och sociala betydelse synes det vara nödvändigt att densamma avlönas så, att utsikter förefinnas att till tjänsten städse kunna förvärva och där behålla en dugande kraft, som kan vara fullt självständig i sin ämbetsutövning.

Måhända är en medverkande omständighet till att befattningen som sjötekniskt biträde icke vunnit tillräckligt beaktande i avlöningshänseende att söka däri, att den med befattningen förenade benämningen är fullständigt missvisande. Av ovanstående torde ha framgått, att denna benämning uppkommit då befattningen var en mindre betydande bisyssla. Då därtill benämningen »biträde» numera vunnit hävd på befattningshavare med helt annan tjänsteställning, synes det vara på tiden att en ny och för ifrågavarande befattningshavares ställning mera lämpad benämning införes. Såsom sådan får förslagsvis nämnas sjöfartsinspektör, en titel som lärer hava tillagts motsvarande befattningshavare i våra grannländer Finland och Norge.

Med åberopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte i den föreslagna staten för kommerskollegium vidtaga sådana förändringar, att i stället för avlöning till ett sjötekniskt biträde med placering i lönegrupp B 24 upptages avlöning till en sjöfartsinspektör med placering i lönegruppen B 26 eller den högre lönegrad, som kan komma i fråga.

Stockholm den 16 april 1925.

Charles Lindley.

Martin Fehr.

Gustaf Boman.

Utdrag av protokoll, hållet hos Kungl. Maj:ts och rikets kommerskollegium den 17 januari 1924.

§ 1. Genom nådig remiss hade kollegium anbefallts avgiva underdånigt utlåtande över ett av allmänna civilförvaltningens lönenämnd den 9 november 1923 avgivet underdånigt yttrande angående uppflyttning i lönegrad av vissa tjänster, som tillhört förutvarande andra normalgraden m. m., i vad anginge befattningshavare hos kollegium, och beslöts underdånigt utlåtande av det innehåll bilaga till detta protokoll utvisar.

I anslutning till det sålunda beslutade utlåtandet anförde: Föredraganden, *Kommerserådet Friberg*:

»Kollegium har i sitt utlåtande främst och såsom huvudyrkande uppställt krav, att samtliga tjänster i kollegium inom förutvarande andra normalgraden måtte bli hänfödda åtminstone till 16:e lönegraden. Kollegium har därvid generellt angivit de synpunkter, vilka i allmänhet synts kollegium innefatta sakligt stöd för detta yrkande, men har kollegium, förklarligt nog, ej inlåtit sig på motivering i fråga om varje speciell tjänst eller grupp av tjänster. Jag har därför ansett mig lämpligen böra, till komplettering av kollegii allmänna motivering, vilken jag till fullo biträder, beträffande tvenne speciella tjänster inom kollegium, nämligen sjötekniska bitrådet och kamreraren, framhålla några ytterligare omständigheter, vilka jag anser böra skänkas beaktande vid dessa tjänsters placering i lönegrad.

Vad först angår sjötekniska bitrådet må erinras därom, att denne tjänsteman har att i föreskriven ordning fullgöra den grundläggande granskning av sjöförhållningsprotokoll och andra handlingar om sjöolyckor, som erfordras för fullgörande av den kollegium åliggande repressiva kontrollen av fartygs sjövärdighet. Därjämte har sjötekniska bitrådet att tillhandagå kollegium med utredning rörande förekommande sjötekniska frågor.

För att kunna väl fylla dessa viktiga uppgifter kräves hos denne tjänsteman i främsta rummet gedigen teoretisk nautisk utbildning samt omfattande erfarenhet på det nautiska området. Då en nöjaktig sådan erfarenhet ej kan förvärfvas utan längre tids sjötjänst även i vidsträcktare fart, blir härav följd, att verklig kompetens till befattningen ej kan vinnas förr än vid rätt framskriden ålder. Det är sålunda ej gärna att förvänta, att tjänstens innehavare vid avskedstagandet skall kunna åberopa tillräckligt antal tjänst-år för att komma i åtnjutande av full pension, utan torde han säkerligen oftast bli nödsakad åtnöja sig med en väsentligt avkortad sådan.

Det bör slutligen uppmärksammas att av sjötekniska bitrådet nödvändigtvis måste fordras ett ej ringa mått av allmänbildning för att han skall kunna på effektivt sätt nyttiggöra sin sakkunskap som sjötekniker vid behandlingen av den mångfald hos kollegium förekommande frågor, för vilkas rätta belysning sådan sakkunskap är helt enkelt oumbärlig. Med kännedom om den tyvärr jämförelsevis ringa allmänbildning, som för närvarande ingår i vår navigationsskoleutbildning, inser man utan vidare, att sist angivna kompetensfordran måste göra urvalet på lämpliga aspiranter vid platsens besättande synnerligen begränsat.

Nu anförda omständigheter anser jag giva ytterligare stöd åt kollegii yrkande om denna tjänstemans placering i 16:e lönegraden.

In fidem:

C. E. Landberg.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Magnus Möller.

Rätt avskrivet av avskrift intygar:

G. Rydberg.