

Nr 306.

Av herrar **Ström** och **Nilsson** i Göteborg, *angående viss ändring i förordningen angående befäl på svenska handelsfartyg m. m.*

Gällande förordning angående behörighet att föra befäl å fartyg innehåller mycket detaljerade bestämmelser om vilka fartyg, som få föras av dem, som ha 1:a eller 2:a klass skepparbrev, styrmansbrev o. s. v. Samma är förhållandet beträffande maskinbefäls behörighet. Förordningen utfärdades den 29 mars 1912 och bygger i stort sett uppdelningen på fartygens tontal och maskinstyrka samt huruvida de gå i inre, östersjö-, europeisk- eller oceanfart. Denna uppdelning torde i sina huvuddrag vara riktig, men när det gäller att inom denna ram fastställa detaljerna, har det fastställts bestämmelser, som numera äro föråldrade på grund av den hastiga utveckling på detta område som skett sedan år 1912. Isynnerhet är detta förhållandet med bestämmelserna om rätt att föra passagerarefartyg i inre fart. Tydligt är, att förordningen av år 1912 avsåg, att skepparbrev av 1:a klass och 3:e maskinistexamen vore tillräcklig kompetens för befälhavare, respektive maskinister vid den färj- och båttrafik, som förekommer inom hamnområdena. Men när det gällde att angiva en gräns uppåt å de passagerarefartyg, som fingo föras av dessa skeppare, sattes denna gräns till 50 tons dräktighet och att fartygen skulle tillhöra lägsta klassen. Ifråga om 3:dje maskinisterna föreskrives, att de få inneha maskinbefälet å passagerarefartyg, som icke göra längre resor än 12 nautiska mil från sin huvudstation, och vars maskinstyrka icke uppgår till 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter. Då dessa, nu så snäva gränser, sattes, fanns inga fartyg i dylik trafik med större dräktighet eller maskinstyrka. Utvecklingen på detta område har emellertid gått så snabbt, att numera förekommer blott ett fåtal fartyg, som äro under dessa gränser i fråga om tontal och maskinstyrka. Som exempel kan anföras, att när förordningen utfärdades, fanns bland de fartyg, som uppehöll trafiken inom Göteborgs hamnområde, inget större än 38 ton och den största maskinstyrkan var 50 indikerade hästkrafter. Nu finnas färjor i denna trafik, som har en dräktighet av 325 ton och en maskinstyrka av 350 indikerade hästkrafter. Färjornas trade är tvärs över älven, ett avstånd som varierar mellan 400—600 meter. De nya färjor, som nu uppehålla denna trafik, kunna enligt gällande bestämmelser icke föras av de befälhavare och maskinister, som förde de äldre färjorna.

För att föra dessa nya färjor fordras för befälhavare styrmansbrev och för maskinbefäl 2:a klass maskinistexamen. Till och med vid ombyggnad av de äldre färjorna, så att skydd för passagerarna erhålles, kan det inträffa, att färjorna komma att ligga över den bestämda gränsen och sålun-

da kan icke det nuvarande däck- och maskinbefälet få lov att föra dessa. Däremot skulle dessa befäl kunna föra betydligt större färjor, därest avgifterna slopades, d. v. s. om passagerareavgifterna betalades av kommunen, ty i sådant fall räknades dessa fartyg, enligt gällande bestämmelser, icke till passagerarefartyg.

Hitintills ha dessa befälhavare och maskinister fått söka dispens för att få inneha dessa anställningar. I flertalet fall har dylik dispens beviljats, men det torde dock, ur såväl de anställdas trygghetssynpunkt som ur allmänna synpunkter, vara nödvändigt att ändra förordningen så att full trygghet för de anställda erhålles, och att överkvalificerad arbetskraft icke behöver att anställas.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställa vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan ändring i förordningen angående befäl på svenska handelsfartyg m. m. av den 29 mars 1912, att i § 4 punkt 1 b och samma paragraf punkt 3 b göras sådana ändringar att de befäl, som i dessa punkter omnämnas, få rätt att föra befäl å passagerarefartyg, som trafikera visst hamnområde och som icke göra längre resor än 8 nautiska mil från sin huvudstation, oberoende av fartygens tontal och maskinstyrka.

Stockholm den 21 januari 1933.

Albin Ström.

Olof Nilsson

i Göteborg.