

## Nr 5.

Ankom till riksdagens kansli den 23 mars 1933 kl. 3 e. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 5, i anledning av väckt motion angående viss ändring i förordningen angående befäl på svenska handelsfartyg m. m.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 306, hava herrar *Ström* och *Nilsson* i Göteborg hemställt, 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 passagerarfartyg, som trafikera visst hamnområde och som icke göra längre resor än 8 nautiska mil från sin huvudstation, oberoende av fartygens tontal och maskinstyrka.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

### *Gällande bestämmelser.*

Enligt förordningen den 29 mars 1912 angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. fordras för behörighet att i inre fart — till vilken fart i stort sett hänföres fart inom territorialområdet — vara befälhavare å passagerarfartyg att hava erhållit skepparbrev av 1:a klass eller styrmansbrev, det förra behörighetsbeviset för befälhavare å passagerarfartyg, som, »enligt vad beträffande sådana fartygs hänförande till särskilda klasser är eller varder stadgat, tillhör lägsta klassen och vars dräktighet icke uppgår till 50 ton», och det senare för befälhavare å övriga passagerarfartyg i denna fart. Dessa bestämmelser återfinnas i § 4 mom. 1 b) och c) i förordningen. Då numera sådan klassindelning av fartyg, varå bestämmelserna närmast syfta, icke längre förekommer, hava bestämmelserna tillämpats på så sätt, att skepparbrev av 1:a klass fordras för rätt att vara befälhavare i inre fart å passagerarfartyg, vars bruttodräktighet icke uppgår till 50 ton och som skulle vara att hänföra till »lägsta klassen», om den upphörda klassindelningen fortfarande varit gällande.

Vad angår behörigheten hos maskinbefälet å passagerarfartyg i inre fart stadgas i § 4 mom. 3 a), b) och c), att en maskinskötare, maskinist av 3:e klass eller maskinist av 2:a klass skall finnas anställd. Maskinist av 2:a klass skall alltid finnas anställd, då maskinstyrkan uppgår till 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter eller däröver. Endast å fartyg med lägre maskinstyrka är maskinist av 3:e klass eller, i vissa fall, maskinskötare tillfyllest.

Från de villkor för utövande av befäl, som stadgats i befälsförordningen, äger kommerskollegium jämlikt särskilda kungörelser den 7 oktober 1921 och 15 december 1922 att i fall, då omständigheterna därtill föranleda, medgiva undantag, såvitt angår kunskapsprov eller tjänstgöring.

#### *Motion vid 1930 års riksdag.*

Vid 1930 års riksdag väcktes inom andra kammaren en motion, nr 76, av enahanda innebörd som den nu föreliggande. I sitt över denna motion avgivna utlåtande, nr 3, anförde andra kammarens andra tillfälliga utskott bland annat, att de av motionärerna åberopade förhållandena i särskilt Göteborg syntes visa, att behörighetsbestämmelserna för färjtrafiken icke vore tillfredsställande, vilket även framginge av att dispenser i ett flertal fall meddelats, men att utskottet likväl icke ansåge det lämpligt att förorda upphävandet av bestämmelser i en författning, som tillkommit under hänsynstagande till ej mindre angelägenheten av att sjöfarten icke betungades genom för stora fordringar beträffande befälets kompetens, än även att tillbörligt avseende fästes därvid, att det med befälsförordningen åsyftade önskemålet — ökad säkerhet till sjöss — icke åsidosattes. Det borde ankomma på vederbörande ansvariga myndighet — kommerskollegium — att pröva, i vad mån lindringar i behörighetsföreskrifterna läte förena sig med sjöfartssäkerhetssynpunkterna. Då kommerskollegium hade för avsikt att, efter fullbordande av pågående revision av befälsförordningen, framlägga förslag till sådana lindringar, förutsatte utskottet, att av motionärerna åberopade förhållanden i Göteborgs hamn komme att beaktas, ävensom att kommerskollegium skulle taga under överbägande, i vad mån det kunde vara möjligt att inom ramen för full trafiksäkerhet i något högre grad öka behörigheten för befälhavare med skepparbrev av 1:a klass eller för maskinist av 3:e klass, än som ställts i utsikt av kommerskollegium.

På hemställan av utskottet beslöt andra kammaren, att motionen icke skulle till någon dess åtgärd föranleda.

#### *Yttranden.*

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över den föreliggande motionen av *kommerskollegium*, varjämte *Sveriges fartygsbefälsförening*, *Svenska maskinbefälsförbundet* samt *Svenska transportarbetarförbundet* till utskottet inkommit med yttranden i frågan.

*Kommerskollegium* hänvisar i sitt yttrande i huvudsak till ett av kollegium den 18 mars 1930 avgivet yttrande över den ovan nämnda motionen II: 76 vid 1930 års riksdag. I detta yttrande anförde kollegium i huvudsak följande:

Kommerskollegium hade i utlåtande den 14 april 1921 över skeppstjänstkommitterades år 1920 framlagda förslag till förordning angående fartygs bemanning m. m. föreslagit, att styrmansbrev skulle fordras hos befälhavaren å passagerarefartyg i inre fart, först då bruttodräktigheten uppgick till 75 ton eller däröver. I fråga om maskinbefäl i inre fart skulle enligt kollegii förslag maskinist av 3:e klass utgöra tillräckligt maskinbefäl å fartyg, vars maskinstyrka icke uppgick till 125 hästkrafter, och först då fartyget hade denna eller högre maskinstyrka, skulle maskinist av 2:a klass erfordras. Kommerskollegii förslag om höjande av tontalsgränsen och gränsen för maskinstyrkan för de fartyg, beträffande vilka skepparbrev av 1:a klass respektive maskinistbrev av 3:e klass skulle utgöra tillräcklig behörighet hos befålet, hade emellertid förfallit därigenom att skeppstjänstkommitterades förslag icke föranledde någon Kungl. Maj:ts åtgärd. Då kollegium emellertid alltjämt funne fordran på att, så snart ett passagerarefartygs bruttodräktighet uppginge till 50 ton eller överstege detta tontal, befälhavaren skulle inneha styrmansbrev eller fordran på att maskinisten skulle inneha maskinistbrev av 2:a klass, redan då maskinstyrkan uppginge till 75 indikerade hästkrafter eller däröver, kunna lindras, hade kollegium för avsikt att, vid framläggande efter fullbordande av pågående revision av befälsförordningen av förslag till ny eller ändrad sådan förordning, upprepa sitt tidigare avgivna förslag till lindringar på förevarande punkter. Skulle den tontalsgräns respektive maskinstyrkegräns, varom här vore fråga, höjas till 75 ton respektive 125 indikerade hästkrafter, torde antalet fartyg, där skepparbrev av 1:a klass respektive maskinistbrev av 3:e klass vore tillräckligt för befälsbehörighet, ökas rätt väsentligt.

Uppmärksammas borde i detta sammanhang, att om än beträffande speciellt Göteborg förhållandena ställde sig så tillvida egenartade, att av därvarande i färjetrafiken använda 9 fartyg endast 4 hade mindre bruttodräktighet än 50 ton men övriga en bruttodräktighet av över 75 ton, därav 1 fartyg om 325 ton och 1 fartyg om 111 ton, förhållandena i Stockholm ställde sig väsentligt annorlunda, i det att av därvarande 35 passagerarefärjor icke mindre än 30 hade en bruttodräktighet under 75 ton, därav 18 under 50 ton. Av fartygen i Göteborg hade endast 3 en maskinstyrka överstigande 75 indikerade hästkrafter, därav 2 överstigande 125 indikerade hästkrafter. Av motsvarande fartyg i Stockholm hade endast 3 av samtliga 35 fartyg en maskinstyrka överstigande 75 indikerade hästkrafter. För andra hamnar än Stockholm och Göteborg torde förevarande fråga sakna större praktisk betydelse.

Det hade såvitt kollegium hade sig bekant icke varit förenat med några svårigheter att förse fartyg av det större tontalet med behörigt befäl. Emellertid finge det icke anses uteslutet, att enskilda fall kunde förekomma, då långvarig, väl vitsordad tjänstgöring och föreliggande förhållanden i övrigt kunde betinga undantag för viss person, som kunde anses hava styrkt sin faktiska kompetens för viss befälsbefattning, från gällande formella kompetensföreskrifter. I dylika

fall ägde kollegium befogenhet att meddela dispens från gällande bestämmelser. Under åren 1927 och 1929 hade kollegium medgivit icke mindre än 7 befälhavare, som endast avlagt skepparexamen av 1:a klass och vilka sedan 1920 eller tidigare varit anställda å Göteborgs hamn tillhöriga, i färjetrafik inom hamnområdet gående fartyg, tillstånd att vara befälhavare å dylika fartyg i nämnda fart i de fall, då bruttodräktigheten icke överstege 100 ton.

Att däremot *såsom regel* höja ifrågavarande tontals- respektive maskinstyrkegräns utöver vad kollegii förut omnämnda förslag avsåge, ansåge kollegium, även om dylik höjning skulle begränsas till allenast hamnar och angränsande områden därtill, ur sjöfartssäkerhetssynpunkt icke tillrådligt, i all synnerhet då tillämpningen därav komme att avse även mera livligt trafikerade hamnar, såsom Stockholm och Göteborg, och ej heller ur rekryteringssynpunkt erforderligt. Hänsynen till den av motionären omnämnda synpunkten om trygghet för de anställda skulle beträffande gestaltningen av bestämmelserna i allmänhet i befälsförordningen leda till konsekvenser, vilka i vad anginge sjöfartssäkerheten icke kunde godtagas.

I sitt över den nu föreliggande motionen avgivna yttrande har kommerskollegium vidare meddelat, att de 7 vid färjetrafiken i Göteborgs hamn anställda befälhavare, vilka åren 1927 och 1929 genom dispens medgivits rätt att vara befälhavare å fartyg i denna trafik med en bruttodräktighet upp till 100 ton, sedermera år 1931 medgivits rätt att vara befälhavare å berörda fartyg jämväl i de fall, då bruttodräktigheten icke överstege 120 ton. Någon dispens från bestämmelserna rörande maskinbefäl hade, såvitt anginge färjor av här ifrågavarande slag, icke hos kollegium på senare tider begärts. Något hinder att i denna ordning i särskilda fall tillgodose skäligen anspråk på lättnader, i förhållande till vad gällande bestämmelser krävde, förelåge alltjämt icke.

Härefter anför kommerskollegium, att den tidigare omförmälda revisionen av befälsförordningen av flera orsaker hade fördröjts, men att förslag från kollegii sida till ny eller ändrad sådan förordning kunde väntas under den närmaste tiden, därest icke mera trängande förvaltningsuppgifter för kollegium eller andra särskilda omständigheter föranledde hinder. I samband med framläggande av dylikt förslag komme kollegium att taga slutlig ställning till frågan om i vad mån vidsträcktare befälsbehörighet än för närvarande borde tillkomma skeppare av 1:a klass och maskinist av 3:e klass.

Under hänvisning till vad sålunda anförts ansåge kollegium den förevarande motionen icke påkalla någon riksdagens åtgärd.

*Sveriges fartygsbefälsförening* motsätter sig bestämt den ifrågasatta ändringen i befälsförordningen, varvid föreningen dels åberopar ett av föreningen år 1930 i frågan avgivet yttrande, i vilket bland annat framhölls, att det aldrig visat sig råda brist på lämpligt befäl för ifrågavarande platser, dels ock anför, att fartygsbefälet i likhet med andra kårer sedan år 1930 fått vidkännas en alltmer

tilltagande arbetslöshet, varför ett stort antal befälhavare och styrmän, vilka väl fyllde de nuvarande fordringarna i befälsförordningen, funnes disponibla. Någon anledning att mildra gällande bestämmelser föreläge ännu mindre nu än år 1930.

Även *Svenska maskinbefälsförbundet* avstyrker i sitt yttrande motionen under framhållande, bland annat, att det icke visat sig föreligga någon svårighet att erhålla personer med författningsenlig behörighet till ifrågakvarande befattningar, varför det knappast kunde ha medfört någon olägenhet att man behövde anställa vad motionärerna kallade överkvalificerad arbetskraft.

*Svenska transportarbetarförbundet* tillstyrker däremot den föreslagna ändringen och anför till stöd härför, att det enligt förbundets mening vore i flera avseenden olämpligt, att såväl sjölagen — i tillämpliga delar — som befäls- och övriga förordningar, avsedda för den större utrikesgående sjöfarten, skulle äga tillämpning på den lokalt begränsade inre sjöfarten, där de anställda mestadels eller t. o. m. undantagslöst tillbragte nattvilan i sina hem. För att styra en färja över en älv eller en ångslup å dess trade och att lägga till vid därför avsedda bryggor behövdes ingen annan nautisk kunskap än god kännedom om de allmänna sjöfartsreglerna samt lokal erfarenhet om strömsättning m. m. Beträffande maskinists behörighet borde i dylik trafik gälla samma kompetensfordringar som krävdes vid liknande befordringar i land.

Vid bedömandet av frågan om kompetensfordringar för behörighet att föra befäl å passagerarefartyg måste utan tvekan sjöfartssäkerhetssynpunkterna tillmätas avgörande betydelse, men samtidigt böra givetvis fordringarna icke sättas högre än som ur dylika synpunkter är nödvändigt. Hänsyn bör jämväl tagas till det förhållandet, att en längre tids praktisk erfarenhet på ifrågakvarande område mången gång kan helt uppväga en något högre grad av teoretisk utbildning. Sistnämnda synpunkt har även föranlett, att kommerskollegium medgivits befogenhet att i särskilda fall genom dispens meddela högre befälsbehörighet än som avlagda kunskapsprov medföra enligt fartygsbefälsförordningen.

*Utskottet.*

Vad angår den i föreliggande motion väckta frågan om vidgad behörighet att föra befäl å passagerarefartyg för innehavare av skepparbrev av 1:a klass och maskinistbrev av 3:e klass, må framhållas, att kommerskollegium, såsom framgår av den ovan lämnade redogörelsen, vid olika tillfällen givit uttryck åt den uppfattningen, att nämnda kompetensbevis borde för vederbörande innehavare medföra en något vidsträcktare dylik behörighet än enligt gällande bestämmelser. Då kommerskollegium i sitt till utskottet nu avgivna yttrande över motionen tämligen bestämt ställt i utsikt, att förslag till ny eller ändrad befälsförordning kommer att av kollegium framläggas under den närmaste tiden, torde man ha anledning förvänta, att kollegii förslag i nu förevarande avseende

kommer att sträcka sig så långt ske kan utan åsidosättande av det oefftergivliga kravet på full sjöfartssäkerhet. Med hänsyn till att kommerskollegium vid upprepade tillfällen — dels genom ansökningar om dispens och dels i samband med frågans behandling i riksdagen — haft att taga befattning med förhållandena på ifrågavarande område inom färjetrafiken i Göteborgs hamn, torde man även kunna utgå ifrån, att kommerskollegium vid utarbetandet av sitt förslag kommer att ägna dessa förhållanden vederbörligt beaktande.

Vid sådant förhållande har utskottet funnit sig böra hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 23 mars 1933.

På utskottets vägnar:

OLOF ANDERSSON.

---

Närvarande: herrar *Andersson* i Malmö, *Lindberg\** i Stockholm, *Meyerhöffer*, *Nilsson\** i Göteborg, *Ekman\**, *Andersson* i Surahammar, *Jacobsson*, *Westerdahl*, *Andersson\** i Falkenberg, och *Gustafsson* i Lekåsa.

\* Ej närvarande vid justeringen.

---

## Reservation

av herrar *Lindberg* i Stockholm och *Nilsson* i Göteborg.