

Nr 152.

Av herrar **Norling** och **Lindley**, *angående andre fartygsinspektörs placering i lönegrad.*

Efter 13 års verksamhet uppfördes år 1928 fartygsinspektionens lokala organ på ordinarie stat och genomfördes i samband därmed löneroglering.

Sedd i relation till andra med fartygsinspektörerna i lönehänseende då jämställda tjänstemän medförde denna reglering för samtliga sänkt lönestandard.

Hårdast drabbades de femton andre inspektörer, som hade nautisk eller maskinteknisk utbildning. De tre skeppsbyggeritekniskt utbildade andre inspektörerna fingo i likhet med de sex förste inspektörerna blott en mindre lönesänkning.

Före lönerogleringen var för envar andre fartygsinspektör årsarvodet bestämt till samma belopp, som tjänsteman i dåvarande 1:a lönegraden (nu B 21) åtnjöt i årsavlöning, minskad med 100 kronor svarande mot avdrag för egen pensionering.

Vid lönerogleringen placerades ovannämnda femton inspektörer i lönegrad B 18, medan de övriga tre medgavos placering i B 20; alltså i synnerhet för de förstnämnda en betydande nedflyttning. Som exempel på huru olyckligt lönerogleringen kom att verka må här nämnas, att flera av andre inspektörerna fingo genom regleringen ifråga och de i samband med uppförandet å ordinarie stat uppkommande pensionsavdrag etc. sina årsavlöningar minskade med i förhållande till avlöningens storlek så betydande belopp som 700 å 800 kronor, ja, i ett par fall med ej mindre än cirka 1,000 kronor, oaktat de kommo i åtnjutande av två och tre ålderstillägg.

Genom uttalanden till statsrådsprotokoll av flera föredragande departementschefer hade fartygsinspektörerna bibringats den uppfattningen, att en genomförd löneroglering skulle bli en reglering till det bättre. Så mycket större blev besvikelsen när motsatsen blev fallet.

Någon motivering för andre fartygsinspektörernas nedflyttning i löneväg synes aldrig hava meddelats. Nämnda inspektörer vände sig också redan året därpå — i oktober 1929 — till Konungen med underdånig hemställan om, att deras lönefråga måtte upptagas till förnyad prövning och att rättvisa måtte vederfaras dem. Framställningen ifråga remitterades omedelbart av vederbörande departementschef till 1928 års lönekommitté, men därefter lär intet ha försports angående densamma.

Beroende mestadels på svårigheten för statsmakterna att balansera de senare årens budgeter ha inspektörerna icke påkallat ytterligare uppmärksamhet åt sitt nödläge, utan ha de tåligt bidat tiden an, förväntande rättelses vidtagande.

För dem, som äga kännedom icke endast om fartygsinspektionens ändamål utan även om fartygsinspektörernas åligganden och befogenheter samt gjort sig underkunnig om inspektörernas lönevillkor, verkar det beklämmande erfara, huru missgynnade andre inspektörerna äro i lönehänseende.

Att fartygsinspektionens arbetsuppgifter stå fullt i jämbredd med exempelvis yrkesinspektionens, kan icke bestridas. Även den i dessa spörsmål oinvigde inhämtar snabbt genom ett flyktigt studium av de nämnda organens instruktioner, att fartygsinspektionens arbetsuppgifter äro flera och framförallt i näringslivet både direkt och indirekt mera ingripande än vad yrkesinspektionens äro. Erinras må här att medan yrkesinspektionens tjänstemän blott ha en ren arbetarskyddsuppgift sig ålagd, påvilas fartygsinspektörerna ytterligare en, nämligen att inom fartygsinspektionens verksamhetsområde tillvarataga s. k. tredje mans rätt — exempelvis passagerares, assuradörers m. fl. Det kan vidare inträffa att fartygsinspektören måste värna fartygsägares rätt gent emot skeppsvarv, maskinbyggare etc.

Uppfattningen, att tvivel icke kunde råda om vilkendera av nämnda institutioner, som finge anses vara den viktigaste, kom även till synes redan vid fartygsinspektionens inrättande, då vederbörande departementschef till statsrådsprotokollet den 29 maj 1914 yttrade: »Av de skäl jag nu anfört synes årsarvodet till förste fartygsinspektörerna under inga villkor kunna sättas till lägre belopp än den till yrkesinspektörerna utgående begynnelselönen», och förste inspektörs årsarvode bestämdes i enlighet därmed. Sedan dess har för fartygsinspektionens del åligganden såväl som befogenheter ökats, och givetvis är så fallet även för yrkesinspektionens vidkommande, fastän påtagligen icke alls i samma grad. Oaktat nu anförda fakta åtnjuter ändå icke ens förste fartygsinspektör numera yrkesinspektörs löneförmåner; i det han vid löneregleringen nedflyttades en lönegrad. Ifråga åter om andre fartygsinspektörs löneförmåner kan konstateras, att trots en i allt väsentligt rådande överensstämmelse mellan förste inspektörs och andre inspektörs arbetsuppgifter — åligganden såväl som befogenheter — ha icke ens de tre högst avlönade andre inspektörerna (de i lönegrad B 20 placerade) den löneställning, som medgivits de i jämförelse med andre fartygsinspektör onekligen med betydligt enklare arbetsuppgifter sysselsatta yrkesinspektörsassistenterna. Huvudgruppen av andre fartygsinspektörerna ha för övrigt en löneplacering, som medgiver dem blott några få hundra kronor per år mera än vad som tillkommer yrkesunderinspektörerna.

Envar nödgas nog erkänna, att andre fartygsinspektörerna genom sin löneplacering — huvudgruppen i B 18 — lida grov orättvisa. Ehuru väl att arbetsuppgifterna för förste och andre inspektörerna äro praktiskt taget

enahanda åtnjuta de senare en årslön som är cirka 60 procent av de förras, och ändock äro dessa förste inspektörer snarare under- än överbetalade.

Vid fartygsinspektionens inrättande år 1914 bestämdes andre inspektörs arvode icke, såsom ju dock varit naturligast, med utgångsläge från förste inspektörs då fixerade arvode, och alltså ej heller ens indirekt i förhållande till yrkesinspektörens. Andre inspektörs arvode ansågs av någon anledning böra bestämmas med hänsyn tagen till ett par andra inom yrkesinspektionen varande tjänstemannagrupperns arvoden och sattes till 800 kronor per år mera än underinspektörs, men då också till 500 kronor per år mindre än assistents årsarvode.

Denna taxering av andre fartygsinspektörs arbete grundades uppenbarligen på någon missuppfattning ifråga om fartygsinspektörernas arbetsuppgifter i allmänhet, och i synnerhet synes detta vara fallet beträffande andre fartygsinspektörernas arbetsuppgifter. Detta missgrepp innan fartygsinspektionen ens börjat sin verksamhet — alltså innan dess omfattning, uppgifter samt ställning inåt och utåt kunnat överblickas — är dock lätt förklarligt. Vederbörande departementschef ansåg sig kunna utgå från, vilket varken 1906 års sjöfartssäkerhetskommitterade, kungl. kommerskollegium eller någon annan på sin tid hörd sakkunnig vågat göra, nämligen att det skulle bliva en betydande artskillnad i arbetsuppgifterna för förste och andre inspektörer, och vidare förefaller det, som om departementschefen i icke ringa grad underskattat betydelsen av själva den från besiktningsarbetet fristående inspektionsverksamheten, vilken naturligtvis dock får anses vara fullt likvärdig med den verksamhet som bedrivs av yrkesinspektör i land.

Redan ett par år efter fartygsinspektionens start — eller den 9 november 1917 — ansåg inspektionens chefsmyndighet, kungl. kommerskollegium, sig föranlåten att i skrivelse till Konungen framhålla, att arbetsuppgifterna inom den lokala tillsynen voro »för samtliga inspektörer till övervägande delen likartade» samt av denna anledning påkalla förbättring av andre inspektörernas löneförhållanden. Av resultatet att döma förklingade emellertid hemställan ohörd. Kommerskollegium återkom emellertid år 1918 och 1919 med samma framställning, varvid det senare årets framställning ledde till att av kollegium föreslagen löneförbättring beviljades. Genom denna löneförbättring ställdes andre inspektörerna i lönenivå med yrkesinspektörs-assistenterna.

I proposition till 1928 års riksdag är handelsministerns behandling av ifrågavarande lönespörsmål så tillvida märklig, att han synes tagit fasta på en inom allmänna civilförvaltningens lönenämnd framförd reservation och ej på av kommerskollegium och sagda lönenämnd uttalade meningar. Det borde dock varit statsrådet bekant, att andre fartygsinspektörerna då tilldelats helt andra tjänsteuppsdrag än vad vid första lönebestämningen såväl som vid löneregleringen år 1920 för dem avsågs.

Vid tidpunkten för löneregleringen var skillnaden i de båda inspektörs-

gradernas befattningstagande med själva huvuduppgiften — tillsynsarbetet — praktiskt taget ingen alls. Den under årens lopp utarbetade praxis med arbetsfördelningen sanktionerades också formellt få år därefter, eller 1932 (sv. förf.-saml. nr 668/1932). Den enda förklaringen till departementschefens olyckligt funna löneförslag, som ingalunda vann odelat gillande hos riksdagen — se protokoll över riksdagens förhandlingar den 5 maj 1928 —, torde väl vara, att han vilseletts rörande frågan. Ett kortfattat klarläggande av verkliga skillnaden i åligganden, befogenheter och ansvar inspektörsgraderna emellan får härför anses vara på sin plats, liksom också i anslutning därtill inspektionens uppgifter.

Intill dess senaste instruktionsändringen trätt i kraft år 1932 var andre fartygsinspektör formellt behörig (och alltså skyldig) att verkställa sjövärdighets- eller passagerarfartygsbesiktning endast å fartyg nyttjade uteslutande i inrikes fart, och förste inspektör ägde att uppdraga åt andre inspektör att på eget ansvar utföra dylik förrättning endast om han av bristande tid eller annan tvingande omständighet själv var förhindrad utföra förrättningen i fråga. Ej heller kunde andre inspektör författningsenligt äläggas att utföra materialprovningar.

Särskilt det förstnämnda stadgandet har aldrig varit annat än en pappersbestämmelse, och numera är skillnaden i arbetsuppgifter och befogenheter för förste och andre fartygsinspektör praktiskt taget ingen, den är även formellt sett utplånad.

Om man bortser från att förste fartygsinspektören är förmannen, är skillnaden efter senaste instruktionsändringen följande:

1) Andre fartygsinspektör äger icke att utföra sjövärdighets- eller passagerarfartygsbesiktning å i Nordsjö- eller vidsträcktare fart nyttjat *passagerarfartyg*, men å varje annat fartyg, oavsett art, storlek och nyttjandeområde är han därtill behörig. Anmärkas bör, att de i Nordsjö- eller vidsträcktare fart nyttjade passagerarfartygen äro synnerligen få till antalet samt undantagslöst klassade. Av sistnämnda anledning inskränkes också i sak besiktningens arbetet till en något utvidgad inspektion, innefattande i sig jämväl tillsyn av fartygs och maskineriers manöverbarhet m. fl. andra icke alltid annars i vanlig inspektionsförrättning ingående förfaranden; arbetsuppgifter varav dock inga kräva nämnvärd skeppsbyggerikunskap, men däremot maskinteknisk såväl som nautisk kunskap och erfarenhet, därest förrättningen skall fylla syftemålet.

2) Vidare skall enligt instruktionen endast förste inspektör få verkställa uppmätningar för fribordsberäkningar. Andre inspektörer — av samtliga tre yrkeskategorier — användas dock för sagda arbete i samma utsträckning som förste inspektör.

3) Förste inspektör har en formellt något vidsträcktare befogenhet att meddela förbud mot fartygs nyttjande än den andre inspektör medgivna; dock icke i fråga om fartygsinrättningar och redskap.

Skillnaden i förste inspektörs och andre inspektörs befogenhet att meddela förbud är närmast av teoretisk art. Under de tjugo år fartygsinspektionen nu existerat torde för samtliga sex förste inspektörers vidkommande sådana fall, där dylikt förbud behövt och endast av förste inspektör kunnat meddelas, ha förekommit ytterst få om ens en enda gång. Om viss tredska föreligger samt i fråga om de vanligaste och mest svårbedömbara stoppningsanledningarna — olämpliga lastningsförhållanden, större skrovskador m. m. — äger andre inspektör precis samma befogenhet som förste inspektör att förbjuda fartygs nyttjande, så ock att meddela förbud mot nyttjande av fartygs samtliga inrättningar och redskap, förbud för övrigt, vilka i sin tur kunna — såsom vederbörande departementschef vid institutionens tillblivelse år 1914 till statsrådsprotokollet uttalade — medföra även »förbud för fartyget att gå till sjöss».

Det nu anförda är hela skillnaden i tillsynsarbetet. Samtliga övriga åligganden och befogenheter rörande tillsynsverksamheten äro alldeles lika för de båda inspektörsgaderna.

Inspektionsskyldigheten och -befogenheten är sålunda lika, oavsett fartygs nationalitet, art, storlek, användning och nyttjandeområde, så ock skyldigheten att verkställa av sjöman påkallad, i 38 och 59 §§ sjömanslagen omförd syn å fartyg för utränande av dettas sjövärdighet. Ensartade äro likaledes samtliga inspektörers övriga i lagar och förordningar stadgade skyldigheter och befogenheter rörande tillsynen. Exempelvis äger andre inspektör samma befogenhet som förste inspektör att under särskilda betingelser medgiva visst undantag från sjöarbetstidslagens efterlevnad. Båda inspektörsgaderna äro skyldiga tillhandagå redare m. fl. med råd och upplysningar rörande tillämpningen av den mångfald lagar och förordningar, som röra sjöfartssäkerheten och sjöarbetstidslagen.

Samtliga inspektörer kunna förordnas att vara i arbetsskyddslagen omförd specialinspektör, liksom också åläggas utföra vissa andra uppdrag.

Fartygsinspektörerna hava alla samma skyldighet att till laga åtal angiva av dem iakttagna överträdelser av föreskrifter om sjöfartssäkerheten etc., och även i övrigt är det rena expeditjonsarbetet likartat.

Av det andragna bör framgå, att numera finnes ej ens formellt någon nämnevrd — i vart fall ej i sak betydande — skillnad i förste och andre fartygsinspektörs uppgifter. Desslikes torde framgå, att fartygsinspektörerna påvilande uppdrag äro många och vittomfattande samt att deras befogenhet är anseelig.

I vårt land torde, fränsett inspektionens chefsmyndighet, endast domstolar och konungens befallningshavande äga någon befogenhet av så vittomfattande art som den fartygsinspektör äger.

Funktionärer, som äro satta att övervaka efterlevnaden av så viktiga lagar som de rörande sjöfartssäkerheten givna, måste bestås en sådan lönestandard, att personlig oavhängighet i vidsträcktaste mening kan av dem krävas.

Önskligt är, att även andre inspektörerna erhålla löneförmåner, som icke alltför mycket avvika från de löner som uppbäras av underordnade inspektionstjänstemän hos rederier och klassificeringsanstalter.

Med hänsyn till inspektörernas arbetsuppgifter kan därför ett återgivande åt andre fartygsinspektörerna av den löneplacering, som de efter att ha innehaft i närmare tio år frantogs vid löne regleringen 1928 (d. v. s. placering i lönegrad B 21), icke anses för tillfället vara tillfyllest.

Den av allmänna civilförvaltningens lönenämnd år 1927 föreslagna uppdelningen av andre inspektörerna, så att en del placerades i B 20, torde ha baserats på förbiseende av vissa fakta. Bland annat skulle en på sådana grunder verkställd uppdelning medföra, att tjänsteman med beföringsmöjligheter endast av den anledningen — och icke därför, att han utför ett för statsverket värdefullare arbete än annan — komme att åtnjuta bättre lönevillkor än tjänsteman, vars befattning är s. k. sluttjänst. Det bör nämligen bemärkas, att i Sverige i motsats till vad fallet är i andra länder med ordnad tillsyn å fartyg, beföringsmöjligheter för de maskintekniskt och nautiskt utbildade inspektörerna saknas. Lönenämndens inställning härvidlag är oförklarlig.

Fartygsinspektionens chefsmyndighet förordade som sagts redan år 1917 åt andre inspektör löneställning i likhet med tjänsteman i dåvarande 1:a lönegraden (nu B 21) och har senare, senast år 1927, vidhållit nämnda sitt förslag om lönegrad B 21 för *samtliga* andre fartygsinspektörer. Likaledes ha samtliga inspektörer — även förste inspektörerna — upprepade gånger förordat en och samma lönegrad för alla andre inspektörer.

Enär som ovan påvisats förste inspektör under inga förhållanden kan anses vara för väl tillgodosedd genom den löneplacering han erhållit (i lönegrad B 27), synes det oss, som om andre fartygsinspektörernas placering i lönegrad B 24 icke kunde ge anledning till någon gensaga. Denna lönegrad torde med hänsyn till dessa tjänstemäns betydelsefulla värv snarare få anses låg. Å andra sidan får det ihågkommas, att förste inspektören dock intager förmansställning och har även inseende över respektive distrikt. En dylik inbördes löneställning skulle för övrigt medföra ungefärligen samma löneproportion fartygsinspektörsgraderna emellan som den, vilken råder inspektörsgraderna emellan i våra grannländer Danmark och Norge, länder som ha med Sverige i huvudsak likartad organiserad fartygstillsyn, samtliga med förebilder från England. Placering i lönegrad B 24 skulle även till större delen annullera den disproportion, som i lönehänseende nu råder mellan å ena sidan sagda inspektörer och, å andra sidan, dels vissa tekniskt utbildade tjänstemän i lotsverket och dels viss ångfärjepersonal, befattningshavare, beträffande vilkas arbetsuppgifter i mångt och mycket jämförelse kan göras med fartygsinspektörernas.

Vi ha emellertid anledning förmoda, att en dylik dock så betydande löneuppflyttning, som av oss antytts vara befogad, icke nu låter sig påräknas, om än aldrig så motiverad.

Vi ha för samtliga andre inspektörer tänkt förorda placering i lönegrad B 22, alltså en uppflyttning om endast *en* lönegrad över den inspektörerna voro likställda med före löne regleringen år 1928. Placering i denna lönegrad skulle för samtliga de i tjänsten äldre sjökaptenerna och övermaskinisterna medföra en uppflyttning om tre löneklasser samt för skeppsbyggnadsingenjörerna två löneklasser. Vidare skulle en sådan placering återföra inspektörerna i paritet med den å fartygsinspektionsbyrån placerade byråinspektören — sjökaptän — med vilken andre inspektörerna ett tiotal år före löne regleringen 1928 i lönehänseende voro jämställda, men vilken byråinspektör året därpå uppflyttades i lönegrad B 22, en i sig enligt vår åsikt låg lönegrad jämväl för sagde tjänsteman.

Därest icke åtminstone den av oss ifrågasatta löneförbättringen omedelbart kommer till stånd, torde sannolikt i uppåtgående tider få räknas med fortsatt flykt av andre inspektörer från statstjänst, liksom också svårigheter uppstå med rekryteringen, omständigheter, som självklart förrycka kontinuiteten i fartygsinspektionens verksamhet, till skada för rederinäring såväl som för ombord anställda av alla grader. Här må erinras om att av de sexton andre inspektörer, som tillsattes vid institutionens tillkomst för tjugo år sedan, endast tre (3) kvarstå i sådan tjänst. Ingen av de då tillsatta har emellertid pensionerats, men två ha avgått med döden och en ingenjörsutbildad befordrats. Övriga ha övergått till privattjänst. På vissa av andre inspektörsposterna har ombyte ägt rum två å tre gånger, och medan ingen av förste inspektörerna har med sin fördel funnit förenligt att övergå i privattjänst ha cirka tjugo andre inspektörer övergått i sådan tjänst, därvid de i regel kommit i åtnjutande av begynnelselöner om två å tre gånger andre inspektörs slutlön inberäknat dyrtidstillägg. I det nämnda antalet avgångna inspektörer inberäknas likväl icke det antal personer, som under kortare eller längre tid — i flera fall över hela år — varit förordnade som tjänstförrättande andre fartygsinspektörer eller extra funktionärer.

Det lär från visst håll gjorts gällande, att ett anmärkningsvärt stort antal personer sökte inspektörspplatser, då dessa inrättades år 1915, och att detta vore ett belägg för att desamma voro eftersträvansvärda. Även om nu verkligen så vore fallet, är den föregivna slutsatsen ändå icke riktig, eller att befattningarna *i och för sig* vore något särskilt att stå efter. Emellertid får det näppeligen anses vara ens under normala förhållanden något märkligt, därest från tre yrkeskårer, sammanlagt inom sig rymmande flera tusen för ifrågavarande tjänster åtminstone formellt behöriga, icke ullt två hundra personer — i åldern 25 till 60 år — sökt bortåt ett tjugotal befattningar. Det ligger närmare till hands att förundra sig över, att icke dessa befattningar söktes av ännu flera, om man besinnar, att tjänsterna ifråga kungjordes till ansökan lediga vid en tidpunkt, då på grund av krig sjö-tjänsten var förenad med stora faror.

Ett nog så talande bevis för att andre inspektörsbefattningarna icke äro

så hårt eftersökta som uppenbarligen på sina håll ansetts för sannolikt är, att det förekommit att till ansökan ledigförklarad sådan befattning — avsedd för en sjökaptän — icke lockat en enda sökande så kvalificerad, att förordnande kunnat ske.

De senaste ombytena för andre inspektörsposter ägde rum 1930, alltså i med avseende på konjunkturerna betydligt vikande tider, icke minst till sjöss. Två befattningar — kungjorda en och en i sänder samt avsedda för en skeppsbyggnadsingeniör och en övermaskinist — lockade vardera nio à tio sökande, varav en del icke voro ens formellt kompetenta för respektive befattning. I betraktande av omständigheterna kan det väl inte på allvar göras gällande, att någon rusning efter tjänsterna ifråga förekommit.

Sjöfolkets olika sammanslutningar av befäls- såväl som manskapsgrad ha ofta påtalat missförhållanden ifråga om andre inspektörernas lönevillkor.

Att nu längre dröja med en åtminstone partiell rättelse ifråga om de hittills i berörda avseenden begångna orättvisorna synes oss vara uteslutet. Vi upprepa att det på dessa funktionärer ställes stora krav i många avseenden, och att desamma ofta komma i konflikt med å ena sidan dem, vars rätt de äro satta att bevaka, samt å andra sidan starka ekonomiska intressen. Tyvärr få vi av skäl, som förut antytts, avstå från att för befattningshaverna ifråga förorda den högre lönegrad, vilken deras uppdrag i statens tjänst fullt berättigar dem till.

På grund av ovanstående tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om att rikets samtliga andre fartygsinspektörer från och med den 1 juli 1935 placeras i lönegrad B 22.

Stockholm den 23 januari 1935.

N. S. Norling.

Charles Lindley.

I motionens syfte instämmer: *O. A. Nordborg.*
