

Nr 472

Av herr **Gustafsson i Stenkyrka m. fl.**, om underlättande för marinens personal att erhålla kompetens som befäl å handelsfartyg.

Sedan lång tid tillbaka råder stor brist på kompetent befäl vid svenska handelsflottan. Ett stort antal befälstjänster tillsätts med dispens från sjöfartsstyrelsen. Föreskrifter för befäl på svenska handelsfartyg är lämnade i Kungl. Maj:ts kungörelse nr 487 den 3 juni 1960, den s. k. sjöbefälskungörelsen. I denna förordnas bland annat om *behörighetsfordringar* (2 kap.) och *behörighetsbevis* (3 kap.).

I 3 kap. föreskrivs vissa formella kvalifikationer för erhållande av behörighetsbevis. Dessa är t. ex. för erhållande av *skepparbrev* att

a) ha tjänstgjort till sjöss på däck å fartyg om minst 20 ton dräktighet i fart å Vänern eller Vättern eller i stor kustfart eller vidsträcktare fart sammanlagt minst 36 månader, därav minst 12 månader å handelsfartyg om minst 30 ton dräktighet; samt

b) ha avlagt skepparexamen.

För erhållande av *skepparbrev av 1:a klass* är motsvarande krav på total tjänstetid till sjöss 42 månader, därav minst 24 i stor kustfart eller vidsträcktare fart. Minst 12 månader skall ha fullgjorts på handelsfartyg. Betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass skall ha erhållits.

Styrmansbrev förutsätter på samma sätt, förutom betyg över fullständig styrmansutbildning, tjänstgöring till sjöss i stor kustfart eller vidsträcktare fart under minst 48 månader, därav på handelsfartyg i norrsjöfart eller vidsträcktare fart under minst 18 månader.

Av intresse i förevarande sammanhang synes i särskilt hög grad vara möjligheterna att tillvarataga den kvalificerade befälspersonal, som avgår ur tjänst vid marinen. Såväl inom flottan som kustartilleriet förekommer nämligen en mycket omfattande teoretisk och praktisk utbildning av befäl ombord, vilket i förening med praktisk tjänstgöring till sjöss ger dem mycket stor erfarenhet av sjötjänst. Det är också konstaterat, att personal, som under tidigare år gått över från marinen till handelsflottan, gjort god tjänst där. Att intresse för övergång föreligger, framför allt i samband med pensionsavgång, är också bestyrkt. Det allmänna utbildningsväsendet syftar ju också numera till att göra det möjligt för vuxna att med utnyttjande av olika slag av praktik kompletterad med en skolmässig påbyggnad söka sig nya utkomstmöjligheter. Den under 60-talet tilltagande bristen på arbetskraft utgör ytterligare ett skäl till varför samhället bör söka tillgodogöra sig den arbetskraft som här kan finnas tillgänglig.

Det har emellertid visat sig, att det föreligger påtagliga administrativa svårigheter när personal ur marinen önskar erhålla behörighet för tjänst vid handelsflottan eller kvalificera sig för erhållande av sådan behörighet. Detta sammanhänger främst med föreskriften i 3 kap. om tjänst på handelsfartyg. Följande exempel kan nämnas. Nyligen önskade en flaggfurir vid kustartilleriet som förberedelse till civil sjötjänst avlägga skepparexamen av 1. klass. Han hade över 19 års befälstjänst ombord på bogserbåt, hjälpvedettbåt, minutläggare och transportbåt, alltsammans i östersjöfart, därav 84 månader som självständig chef. För att få avlägga examen måste han genomgå 16 veckors kurs vid navigationsskola. Vid den aktuella navigationsskolan (i Kalmar) ansåg man sig emellertid av formella skäl inte kunna anta honom som elev, eftersom hans sjötjänst inte var fullgjord vid handelsflottan utan vid marinen. Rektorn vid navigationsskolan stödde detta på yttrande från sjöfartsstyrelsen och skolöverstyrelsen.

Det erfordrades dispensansökan till Konungen, vilken f. ö. avstyrktes av skolöverstyrelsen, för att vederbörande genom Kungl. Maj:ts beslut skulle erhålla medgivande att inträda i skolan.

Tolkningen av och ett formalistiskt fasthållande vid begreppet handelsfartyg synes ha dominerat skolans, sjöfartsstyrelsens och skolöverstyrelsens ställningstagande. I det aktuella fallet syns detta ha varit helt onödigt. Med handelsfartyg förstås nämligen enligt sjöbefälskungörelsen (1 kap. 3 §) "fartyg som nyttjas för handelsjöfart eller resandens fortskaffande eller till annat ändamål, som med handelsjöfarten äger gemenskap, såsom bogsering, isbrytning, bärgning eller dykning". Materiel- och personaltransporter, bogsering, isbrytning och bärgning var just sådana uppgifter de aktuella fartygen vid kustartilleriet använts för.

Principiellt syns även tjänst på andra av marinens fartyg böra vara kvalificerande och jämförbar med tjänst på handelsfartyg. Den erfarenhet, som skapas vid tjänst på handelsflottan och vid marinen, syns icke rimligen kunna motivera en skiljelinje. Visserligen förekommer lastning och lossning som däckstjänst på ett annat sätt vid handelsflottan än inom marinen. Men inte heller inom handelsflottan är dessa verksamheter på något sätt likartade olika fartygstyper emellan. Bilfärjor, järnvägsfärjor, fruktfartyg, malmfartyg, tankfartyg torde alla uppvisa egenheter som sinsemellan skiljer dem åt när det gäller just lastning och lossning. Skiljaktigheterna torde ofta vara större än mellan många av marinens fartyg och handelsfartygen. Modern teknik torde dock medföra att skillnaderna vid lastning och lossning alltmera utjämnas mellan samtliga fartygstyper.

Vi anser därför att:

1) *Tjänstgöring till sjöss* på marinens fartyg syns böra tillgodoräknas på samma sätt som på handelsfartyg. Den möjlighet som sjöbefälskungörelsen ger sjöfartsstyrelsen att bestämma att så sker (3 kap. 16 §) syns böra tillämpas generellt.

Även på andra områden syns det möjligt att tillvarata den utbildning, som lämnas befäl vid marinen. Exempel härpå är:

2) *Tillgodoräknande av examen*

Avlagd sjöofficersexamen bör jämföras med sjökaptensexamen, avlagd examen på styrmanslinje vid marinens uoffskola jämföras med styrmansexamen, avlagd examen vid marinens uoffskola för reservunderofficerare på flottans däckslinjer och underofficersexamen på kustartilleriets minlinje liksom officers-examen vid kustartilleriet bör jämföras med skepparexamen av 1. klass,

furirskola vid flottans däcksavd. liksom vid kustartilleriets minavd., furirskola och vpl uoffskola (motsv.) bör tillgodoräknas som skepparexamen.

De anförda förslagen är exempel. Marinens myndigheter torde kunna komplettera med andra jämförbara kompetensförhållanden, t. ex. i fråga om maskinbefäl.

3) *Rätt att avlägga examen*

Den personal ur marinen, som har sjötjänst till civil motsvarighet, i förekommande fall i befälstjänst motsvarande vad sjöbefälskungörelsen förutsätter, bör kunna få avlägga examen (tentera) direkt utan att genomgå sjöbefälsskola även till högre behörighet än han enligt förslaget under 2) skulle vara berättigad till.

4) *Tillträde till navigationsskola*

Sådan skall föreligga för personal ur marinen med styrkt sjötjänstgöring vid marinen.

Med åberopande av vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om åtgärder för att på föreslagna vägar underlätta för marinens personal att erhålla kompetens som befäl å handelsfartyg.

Stockholm den 26 januari 1966

Torsten Gustafsson
i Stenkyrka

Bengt Arweson

Nils Franzén
