

Nr 181.

Av herr **Lindley m. fl.**, om förbättrad avlöning och ändrad benämning för kommerskollegii sjötekniska biträde.

Bland anslagen under statsverkspropositionernas tionde huvudtitel till kommerskollegium finnes upptagen avlöning till kollegii sjötekniska biträde med placering i lönegruppen B 24.

I vid föregående riksdag väckta, lika lydande motioner, avgivna inom första kammaren av herrar *Lindley, Fehr* och *Boman* samt i andra kammaren av herrar *Lithander* och *Lövgren* i Nyborg, föreslogs uppflyttning av sjötekniska bitrådets tjänst till gruppen B 26 eller den högre lönegrad, som kunde komma i fråga. Som motivering anfördes bland annat följande.

»Efter mångåriga framställningar från sjöfartskorporationer och assuradörer, åsyftande att kollegium skulle äga tillgång till en sakkunnig person att biträda ämbetsverket i nautiska sjöfarsärenden, 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 bitrådet 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 bitrådet. De olyckor, som sålunda komma under hans bedömande, äro av den mest skiftande beskaffenhet. De avse passagerar- och lastfartyg, segel-, ång- eller motorfartyg samt prämar, fartyg tillhörande enskilda samt statens egna ångfärjor, lots- och tullbevakningsfartyg. Olyckorna kunna avse strandningar, förluster av fartyg och last, kollisionerfall, 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 bitrådet 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 sjöförhørsprotokollets innehåll bedömas, dels ock eventuellt påkallande av nytt sjöförhör eller annan utredning. Sjötekniska bitrådets ifrågavarande yttranden äro av stor betydelse.

delse 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 utövanen av den åtalsverksamhet, som är ålagd kollegium och i första hand utövas av den hos kollegium anställda sjöaklagaren 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. (Numera av den 23 oktober 1925, nr 446, § 32).

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 förvärvad 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.»

I motionerna erinrades vidare därom, att kommerskollegium tid efter annan gjort framställning om förbättrade avlöningsförmåner för sjötekniska biträdet samt för sin del föreslagit tjänstens uppflyttning till en grupp motsvarande nuvarande B 26. Enligt motionerna hade emellertid tjänstens placering i någon av grupperna B 29 eller B 28 varit befogad. I dessa grupper vore placerade skeppsmättningsöverkontrollören, chefen för fartygsregistreringssektionen och navigationsskoleinspektören. Med erinran om att vissa statens ångfärjebefälhavare vore placerade i gruppen B 26 anfördes vidare:

»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 skäligen, 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 stats-tjänst 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 tjänstgöringstid dragas med betungande retroaktiva avgifter.

Det torde utan vidare vara klart att, även med den avlöning, som ovan förutsättes, 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.»

De vid föregående riksdag väckta motionerna kombinerades med föreliggande förslag om omorganisation av kommerskollegium och kommo på grund av anhopning av göromål vid riksdagens slut icke under realbehandling.

De skäl, som framfördes vid föregående riksdag, äro fortfarande gällande och, då numera frågan om kommerskollegii omorganisation icke synes vara på dagordningen, hava vi ansett lämpligt att i motionen förevarande spörsmål ännu en gång må komma under riksdagens prövning. Det må även framhållas, att sjötekniska biträdets placering i lönehänseende icke står i något som helst sammanhang med kommerskollegii organisation i övrigt. Denna tjänst intager, såsom i motionerna framhållits, en särställning, och det synes icke vara för tidigt att tjänstens vikt och betydelse vinner vederbörligt beaktande.

Med åberopande av vad förut anförts om tjänstens olämpliga benämning hemställes, att befattningshavaren måtte, såsom av kommerskollegium i yttrande till föregående riksdag föreslagits, benämnas nautisk statskonsulent.

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 nautisk statskonsulent med placering i lönegruppen B 26 eller den högre lönegrad, som kan komma i fråga.

Stockholm den 22 januari 1926.

Charles Lindley.

Martin Fehr.

Gustaf Boman.
