

Nr 7.

Ankom till riksdagens kansli den 27 mars 1936 kl. 1 e. m.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 7, i anledning av väckt motion om viss ändring i gällande bestämmelser om rätt att föra befäl å passagerarfartyg.

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 30, har herr *Ström m. fl.* 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 § 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.

De befälspersoner, för vilka sålunda ifrågasättes på visst sätt vidgad behörighet, äro innehavare av skepparbrev av 1:a klass samt maskinist av 3:e klass. Skepparbrev av 1:a klass berättigar för närvarande innehavaren att vara befälhavare i inre fart å passagerarfartyg, vars bruttodräktighet icke uppgår till 50 ton. Maskinist av 3:e klass är behörig såsom maskinbefäl å passagerarfartyg i inre fart med lägre maskinstyrka än 75 indikerade eller 50 effektiva hästkrafter. Jämlikt särskilda kungörelser den 7 oktober 1921 och 15 december 1922 äger emellertid kommerskollegium att i fall, då omständigheterna därtill föranleda, medgiva undantag såvitt angår kunskapsprov eller tjänstgöring från de villkor för utövande av befäl, som stadgats i befälsförordningen.

Beträffande motiveringen för den i motionen gjorda hemställan får utskottet hänvisa till motionen.

Motioner vid 1930 och 1933 års riksdagar.

Den i föreliggande motion till behandling upptagna frågan har tidigare varit föremål för övervägande vid 1930 och 1933 års riksdagar i anledning av då i ämnet väckta motioner (II: 76 år 1930 och II: 306 år 1933). På hemställan av vederbörande utskott (andra kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 3 år 1930 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 5 år 1933) föranledde emellertid de nämnda motionerna icke till någon andra kammarens åtgärd. Till stöd för avböjandet av motionerna hänvisades i båda fallen i huvudsak till pågående utredning rörande revision av fartygsbefälsförordningen.

Yttranden.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat yttrande över den nu till behandling föreliggande motionen av *kommerskollegium*, varjämte *svenska maskinbefälsförbundet* till utskottet avgivit yttrande i frågan.

Kommerskollegium erinrar om frågans behandling vid 1930 och 1933 års riksdagar. I yttrande den 18 mars 1930 hade kollegium uttalat, bland annat, att vissa utgångspunkter, vilka låge till grund för nu gällande befälsförordning, eller i huvudsak fartygs storlek, maskinstyrka och fart (trade), syntes vara riktiga och alltjämt böra komma i tillämpning, i all synnerhet beträffande fartyg, som befordrade passagerare. I yttrande den 22 februari 1933 hade kollegium särskilt framhållit, hurusom kollegium i samband med framläggandet av förslag till ny befälsförordning komme att taga ställning till frågan i vad mån vidsträcktare befälsbehörighet än som för närvarande tillkomme skeppare av 1:a klass och maskinist av 3:e klass borde för framtiden tilläggas innehavare av dylika behörighetsbevis. Ett av kollegium den 20 juni 1935 till Kungl. Maj:t avgivet förslag till ny befälsförordning innebure, såvitt anginge skeppares av 1:a klass behörighet såsom befälhavare å passagerarfartyg i svenskt farvatten, rätt för sådan att vara befälhavare å fartyg med en bruttodräktighet om högst 75 ton. Beträffande fart inomskärs vid kusterna samt i fart i hamnar, floder, kanaler och insjöar vore enligt förslaget ytterligare vissa lättnader medgivna med avseende å behörighetsfordringarna. I fråga om passagerarfartyg över 75 ton krävdes likväl enligt förslaget undantagslöst kompetens som styrman. I fråga om maskinists av 3:e klass behörighet såsom befäl å passagerarfartyg i svenskt farvatten innebure förslaget rätt för sådan maskinist att utöva befäl såsom ende (eller förste) maskinist å fartyg med en maskinstyrka om högst 125 (90) hästkrafter. Beträffande passagerarfartyg i nämnda fart med maskinstyrka över 125 (90) hästkrafter krävdes enligt förslaget regelmässigt kompetens som maskinist av 2:a klass. Förslaget förutsatte jämväl rätt för kollegium att, där skäl därtill ansåges föreligga, medgiva undantag från förordningens föreskrifter bland annat i ovan angivna delar. Genom sitt förslag hade kollegium beaktat de motionsledes framförda synpunkterna, så långt detta funnits tillrådligt. Kollegium hemställde därför, att motionen icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Svenska maskinbefälsförbundet anför, efter att hava riktat viss kritik mot den i motionen anförda motiveringen, i huvudsak följande: Frågan syntes vara helt begränsad till Göteborgs hamn, där färjtrafiken över Göta älv fått ett stort uppsving, vilket främst berodde på att man ännu icke ordnat erforderliga broförbindelser över nämnda älv. Då större färjor insatts i trafiken där, hade det, såsom även motionärerna framhållit, ordnats så, att det befäl, som tidigare haft anställning i mindre fartyg i denna trafik, erhållit dispens för varje särskilt fall, vilket kunnat ske utan någon som helst olägenhet varken för de anställda eller deras arbetsgivare eller någon annan part. Enligt vad förbundet inhämtat hade samtliga anställda befäl inom ifrågasvarande trafik numera erhållit sådan dispens, så att det icke längre funnes anledning att för deras vidkommande få till stånd någon författningsändring. — Då hela frågan endast hade betydelse för förhållandena inom den lokala färjtrafiken i Göteborg och det för det befäl, som nu vore anställt i nämnda trafik, icke längre funnes anledning att vidtaga några åtgärder, så återstode frågan, huruvida arbetsgivaren, Göteborgs stad, kunde ha

något intresse av att få behörighetsfordringarna för maskinbefälet nedsatta. Det förhölle sig emellertid så, att det icke mötte någon som helst svårighet att erhålla enligt gällande bestämmelser behörigt befäl till dessa fartyg, samt att det till och med vore ett stort antal befäl med högre behörighet, som gärna toge dessa platser för de förmåner som erhöles. Från allmänhetens synpunkt funnes det givetvis icke heller någon anledning till ändring, ty det kunde under inga omständigheter medföra någon olägenhet för passagerarna att färjorna sköttes av befäl med högre behörighet än den av motionärerna föreslagna.

Den föreliggande frågan har, såsom framgår av det föregående, tidigare varit föremål för behandling i riksdagen. I sitt vid 1933 års riksdag avgivna utlåtande, nr 5, i anledning av den då i ämnet väckta motionen II: 306 framhöll utskottet bland annat, att sjöfartssäkerhetssynpunkterna utan tvekan måste tillmätas avgörande betydelse vid bedömandet av frågan om kompetensfordringar för behörighet att föra befäl å passagerarfartyg, men att fordringarna givetvis icke borde sättas högre än som ur dylika synpunkter vore nödvändigt. Hänsyn borde jämväl tagas till det förhållandet, att en längre tids praktisk erfarenhet mången gång kunde helt uppväga en något högre grad av teoretisk utbildning. Sistnämnda synpunkt hade även föranlett, att kommerskollegium medgivits befogenhet att i särskilda fall genom dispens meddela högre befälsbehörighet än som avlagda kunskapsprov medförde enligt fartygsbefälsförordningen.

Utskottet.

Med skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 juni 1935 har numera kommerskollegium framlagt förslag till ny befälsförordning, vilket förslag innebär vidgad befälsbehörighet för skeppare av 1:a klass och maskinist av 3:e klass. Kollegium förklarar sig genom nämnda förslag hava beaktat de motionsledes i förevarande avseende framförda synpunkterna så långt detta funnits tillrådligt.

Det i motionen gjorda yrkandet sträcker sig emellertid längre än det av kommerskollegium sålunda framlagda förslaget, enär enligt nämnda förslag befälsbehörighetens omfattning för innehavare av olika slag av kompetensbevis städse skall vara avhängig av fartygens storlek och maskinstyrka, under det att enligt motionärerna behörigheten att föra befäl å passagerarfartyg för skeppare av 1:a klass och maskinist av 3:e klass i vissa fall borde vara oberoende av dessa förhållanden. Enligt utskottets mening ha dock ej tillräckliga skäl anförts för att man i förevarande avseende bör gå utöver vad kommerskollegium, under aktgivande såväl på säkerhetssynpunkter som de i motionen framförda synpunkterna, funnit sig böra föreslå. Med hänsyn till den kommerskollegium meddelade befogenheten att i särskilda fall dispensvägen medgiva högre befälsbehörighet än förvärvat kompetensbevis medför, vilken befogenhet enligt förslaget till ny fartygsbefälsförordning alltjämt skulle bibehållas, föreligger möjlighet att tillgodose de önskemål beträffande färjtrafiken i Göteborgs hamn, som utgöra grunden för den i ämnet väckta motionen. Denna möjlighet har även utnyttjats i sådan

utsträckning, att motionärernas önskemål reellt sett redan torde få anses tillgodosedda.

Med stöd av det anförda får utskottet därför hemställa,

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

Stockholm den 27 mars 1936.

På utskottets vägnar:

OLOF ANDERSSON.

Närvarande: herrar Andersson i Malmö, Hansson i Vännäsby, Lindberg i Stockholm, Andersson i Munkaljungby, Jacobsson, Ekman, Lind, Werner i Höjen, Jons-son i Skedsbygd och Sundström*.*

* Ej närvarande vid justeringen.