

**Nr 23***Utlåtande i anledning av väckta motioner angående förarbevis vid passagerarbefordran med motorbåt.*

Tredje lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta och till lagutskott hänvisade motioner, nr 302 i första kammaren av herr *Hermansson m. fl.* och nr 394 i andra kammaren av herr *Johansson i Öckerö m. fl.*

I motionerna, som är likalydande, hemställes »att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att Kungl. Maj:t i likhet med vad som skett beträffande vissa varp- och bogserbåtar under 30 ton undantager i denna motion angivna äldre motorbåtsägare från bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen eller, om inte detta anses möjligt, beviljar sjöfartsstyrelsen rätt att efter prövning i varje särskilt fall meddela dispens».

För motionernas innehåll redogöres nedan.

Över motionerna har utskottet på sätt § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat utlåtanden från sjöfartsstyrelsen ävensom från länsstyrelserna i Stockholms samt Göteborgs och Bohus län. Förstnämnda länsstyrelse har vid sitt utlåtande fogat yttrande från landsfiskalen i Gustavsbergs distrikt. På begäran av utskottet har yttrande därjämte avgivits av Sveriges fiskares riksförbund.

**Gällande bestämmelser m. m.**

Föreskrifter angående behörighet att utöva befäl på fartyg av olika kategorier meddelades tidigare i *förordningen den 12 juni 1936 (nr 315) angående befäl å svenska handelsfartyg m. m. (befälsförordningen)*. Förordningen ägde tillämpning på handelsfartyg ävensom på fiskefartyg med en dräktighet av minst 30 ton (§ 1 mom. 1). Med handelsfartyg förstods fartyg som nyttjades bl. a. till resandes fortskaffande (§ 2 mom. 1). För behörighet att utöva befäl på handelsfartyg uppställdes i förordningen bl. a. krav på svenskt medborgarskap, tillräcklig syn- och hörsel förmåga samt på innehav av behörighetsbevis (§ 3 mom. 1). Såvitt angick maskindrivet fartyg, vars dräktighet understeg 30 ton och som yrkesmässigt nyttjades till befordran av på en gång högst tolv passagerare, föreskrevs att på fartyget, om det nyttjades i fart i svenskt farvatten, skulle såsom befälhavare finnas anställd förare av 3:e klass (§ 9 mom. 1). För erhållande av bevis om sådan kompetens fordrades att vederbörande vid förhör visat sig äga nödig kännedom om gällande stadganden angående åtgärder till undvikande av ombordläggning samt om sjökortet och om utprickning i svenskt farvatten (§ 14 mom. 1). På fartyget skulle, om dess maskineri utgjordes av motor, befälhavaren eller

annan ombord anställd vara försedd med intyg, utvisande att han ägde nödig kännedom om oljemotorer och deras skötsel och utfärdad av maskintekniskt utbildad ordinarie lärare vid navigationsskola eller av sådan statens fartygsinspektör, som ägde ingenjörs- eller maskinteknisk utbildning, eller av sakkunnig person, som förordnats av kommerskollegium (§ 9 mom. 2). Kommerskollegium ägde att på grund av lokala förhållanden eller andra särskilda omständigheter medge undantag, i allmänhet eller i särskilda fall, från bestämmelserna i § 9 (§ 9 mom. 3). Med stöd härav förordnade kommerskollegium genom kungörelse den 24 april 1937 att vad i § 9 mom. 1 och 2 stadgades tills vidare icke skulle äga tillämpning beträffande sådan varp- eller bogserbåt, vars bruttodräktighet understeg 30 ton, då den nyttjades vid flottningsarbete i floder eller insjöar, dock med undantag av Väneren (kommerskollegii författningssamling serie A nr 4/1937).

Bestämmelserna i 1936 års befälsförordning har sedermera ersatts av föreskrifter i *kungörelsen den 3 juni 1960 (nr 487) om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (sjöbefälskungörelsen)*. Kungörelsen äger tillämpning på svenska handelsfartyg, dock ej linfärjor, samt på fiskefartyg med en dräktighet av minst 20 ton (1 §). Jämväl enligt sjöbefälskungörelsen förstås med handelsfartyg bl. a. fartyg som nyttjas till resandes fortskaffande. Med passagerarfartyg förstås vidare fartyg som enligt gällande bestämmelser skall vara försett med passagerarfartygscertifikat och som nyttjas till befordran på en gång av flera än tolv passagerare (3 §). Enligt 20 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg skall fartyg, varå på en gång medföres flera än tolv passagerare, vara försett med passagerarfartygscertifikat. För behörighet att utöva befäl på handelsfartyg fordras enligt sjöbefälskungörelsen bl. a. att vederbörande är svensk medborgare, som uppnått 21 års ålder och ej omyndigförklarats, samt att han äger tillräcklig syn- och hörsselförmåga ävensom, i fråga om befälhavare och övrigt fartygsbefäl, normalt färgsinne. För behörighet att utöva befäl å handelsfartyg, som ej är passagerarfartyg och vars dräktighet understiger 30 ton, fordras i fall som bl. a. framgår av 11 och 13 §§ examen eller examen jämte tjänstgöring (6 §). På maskindrivet fartyg, som ej är passagerarfartyg och vars dräktighet understiger 30 ton, skall sålunda såsom befälhavare finnas anställd i inre fart — d. v. s. bland annat fart inomskärs vid rikets kuster — person som avlagt skepparexamen. Har ej befälhavaren på fartyg av angivet slag, vars maskineri utgöres av motor, erhållit betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass, skall befälhavaren eller annan ombord anställd ha avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg (11 §). På segelfartyg med hjälpmaskin skall befälhavare och övrigt fartygsbefäl finnas anställda bl. a. i enlighet med bestämmelserna i 11 §. Har ej befälhavaren erhållit betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass, skall befälhavaren eller annan ombord anställd ha avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg (13 §). I den mån tillämpning å visst fartyg av föreskrifterna bl. a. i 11 och

13 §§ medför högre krav på befälsbemanning än som med hänsyn till fartygets beskaffenhet och utrustning samt till omständigheterna i övrigt finnes erforderligt från sjöfartssäkerhetens synpunkt, äger sjöfartsstyrelsen beträffande fartyget medgiva undantag från vad som stadgas i nämnda paragrafer (35 §).

Beträffande giltigheten av äldre behörighetsbevis föreskrives i kungörelsens 6 kap. bl. a. att förarbevis av 3:e klass medför behörighet att vara befälhavare på fartyg, som avses i 11 §, i inre fart och fart utomskärs intill sjögränsen (43 §). Sjöfartsstyrelsen äger i särskilt fall förordna att innehavare av behörighetsbevis som avses bl. a. i 43 § eller av därmed jämställt äldre behörighetsbevis skall vara bibehållen vid behörighet som eljest skulle frångå honom jämlikt bestämmelserna i 6 kap. (56 §). Enligt övergångsbestämmelserna skulle innehavaren vara bibehållen vid sådan behörighet intill den 1 juli 1963.

Sjöbefälskungörelsen innehåller jämväl vissa ansvarsbestämmelser. Härutinnan gäller bl. a. att, om någon utövar befäl på fartyg utan att inneha behörighet som för varje särskilt fall erfordras enligt kungörelsen eller enligt beslut, meddelat av sjöfartsstyrelsen med stöd av undantagsföreskrifterna, och befälsutövningen ej föranletts av nöd under resa, vederbörande skall straffas med dagsböter. Jämväl redaren är förfallen till dylikt straff, såframt omständigheterna ej gör sannolikt att brottet skett utan hans vilja och vetskap. Vad nu sagts om redaren gäller även befälhavaren så ock annan som i redarens ställe haft befattning med fartyget (36 §). Straff må dock ej ådömas, där gärningen skett av oaktsamhet som var ringa (40 §).

Enligt 11 § *kungörelsen den 3 juni 1960 (nr 488) om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning* förrättas skepparexamen samt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg eller ångfartyg av rektor vid sjöbefälsskola, om rektor äger nautisk respektive maskinteknisk utbildning, eller av därtill av rektor utsedd lärare med sådan utbildning eller ock av särskild av sjöfartsstyrelsen förordnad sakkunnig. Fordringarna för avläggande av examen fastställas enligt 12 § av Kungl. Maj:t, varjämte sjöfartsstyrelsen jämlikt 13 § har att meddela de föreskrifter i övrigt som kan erfordras för tillämpning av kungörelsen. Beträffande avläggande av examen, som avses i kungörelsens 11 §, har från sjöfartsstyrelsen inhämtats följande.

De för avläggande av skepparexamen och fartygsmekanikerexamen uppställda fordringarna anges i av Kungl. Maj:t den 7 juli 1960 fastställda undervisningsplaner (sjöfartsstyrelsens meddelande A nr 1/1961). För avläggande av s k e p p a r e x a m e n anges fordringarna sålunda.

För att vid prövning till skepparexamen kunna godkännas skall examinand ha visat sig äga nödig kännedom om:

De internationella sjövägsreglerna; lots- och nödsignaler; särskilda bestämmelser för sjöfarten i svenskt inre farvatten.

Latitud och longitud, nautisk mil, kurs, fart och distans. Olika slags svenska sjökort samt beteckningar däri; kort A; svensk fyrlista; Svensk Lots; underrättelser för sjöfarande. Utprickningssystem i svenska farvatten. Kännedom om litteratur omfattande angränsande farvattens utprickning.

Logg och lod; kompass; pejlskiva; missvisning, deviation och avdrift; omvandling av kurser och bäringar; deviationsbestämning under gång i enslinjer; deviationskurva och deviationstabell. Utläggning och uppmätning av kurser och distanser i sjökort; utläggning av bäringar. Ortsbestämning med hjälp av enslinjer, krysspejlingar samt två pejlingar och utseglad kurs och distans. Något om strömmens inverkan.

Rodrets och propellerns verkan.

Vad som bör iakttagas i händelse av sjöolycka; svenska författningar, vilkas tillämpning ankommer på befälhavare å fartyg, där denne skall inneha skepparbrev.

Sjöfartsstyrelsen har vidare med stöd av 13 § kungörelsen om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning lämnat följande närmare föreskrifter angående skepparexamen (sjöfartsstyrelsens meddelande A nr 2/1961).

1. Förhör för erhållande av skepparexamen skall vara individuellt. Examinand må icke förhöras av den som meddelat honom enskild undervisning mot betalning. Det individuella förhöret må dock i särskilda fall ersättas av skriftlig prövning med grupp av examinander beträffande sådana avsnitt av fastställda examensfordringar, som lämpar sig för skriftliga prov.

2. Varje examinand skall i enlighet med fastställda fordringar underkastas prövning beträffande vart och ett av följande områden:

- a) sjövägsreglerna, lotssignaler;
- b) sjökort, utprickning, fyrkaraktärer, uppslagsböcker;
- c) nautiska instrument;
- d) sjökortsarbete med bland annat kursrättning, kurssättning och orsbestämning;
- e) rodrets och propellerns verkan;
- f) vad som bör iakttagas i händelse av sjöolycka; samt
- g) författningskunskap.

3. Fordringarna i författningskunskap omfattar:

kunskap om 5 a, 26 och 32 §§ sjölagen samt § 20 förordningen angående registrering av svenska fartyg (anmälan om befälhavarbyte);

översiktlig kännedom om 6 kap. förordningen angående fartygs byggnad och utrustning (de delar som berör fartyg, varå skeppare må utöva befäl);

förmåga att med hjälp av sjöbefälskungörelsen redogöra för den behörighet som följer med innehav av skepparexamen, skepparbrev och fiskeskepparbrev;

översiktlig kännedom om de viktigaste bestämmelserna i nyttjandeförordningen (12—14, 17—27 §§) och nyttjandereglementet (föreskrifterna angående förande av däckslast, spannmålslast m. m.);

någon kännedom om gällande bestämmelser angående skyddsåtgärder vid lastning och lossning och åtgärder mot vattenförorening från fartyg;

kännedom om förefintligheten av sjömanslagen, sjöarbetstidslagen, kungörelsen om transport till sjöss av farligt gods samt förordningarna angående explosiva varor och eldfarliga oljor.

I sjöfartsstyrelsens meddelande A nr 1/1961 anges vidare följande fordringar för avläggande av fartygsmekanikerexamen för motorfartyg.

För erhållande av betyg över fartygsmekanikerexamen för motorfartyg fordras att vid förhör hava visat sig äga god kännedom om de allmänna grunderna i motorlära samt om förbränningsmotorer och övrig maskinell utrustning i mindre motorfartyg, ävensom deras skötsel, allt i överensstämmelse med närmare anvisningar som överstyrelsen för sjöbefälsskolorna äger meddela.

Jämväl beträffande denna examen har sjöfartsstyrelsen meddelat närmare föreskrifter (sjöfartsstyrelsens meddelande A nr 12/1961). Härutinnan äger de vid 1 ovan beträffande skepparexamen angivna föreskrifterna motsvarande tillämpning. Varje examinand skall vidare i enlighet med fastställda fordringar underkastas prövning beträffande vart och ett av följande ämnen, nämligen

a) förluster, verkningsgrader och bränsleförbrukning hos förbränningsmotorer,

b) kolvmotorers huvuddelar, bränsle-, tänd-, smörjolje- och kylvattensystem samt kolvmotorers skötsel och underhåll,

c) hjälpmaskiner tillhörande mindre motorfartyg ävensom styranordningar, läns- och barlastledningar m. m.

Enligt beslut av sjöfartsstyrelsen den 24 augusti 1960 har den som anmäler sig till skepparexamen eller fartygsmekanikerexamen att erlagga en avgift av 25 kr. Beloppet tillfaller den som förrättar förhöret.

Beträffande sådana förhör, som avses i 11 § kungörelsen om lägre nautisk och maskinteknisk utbildning, har vidare upplysts följande.

Då förhören i regel hålles av rektor eller lärare vid sjöbefälsskola, som finnes i Stockholm, Göteborg, Malmö, Kalmar och Härnösand, kommer examen principiellt att äga rum i sådan skolas lokaler. Det förekommer emellertid även att examensförrättaren håller förhöret på ort, där studiecirkel är anordnad. I några fall, särskilt då avståndet från examinandernas hemort till närmaste sjöbefälsskola varit stort, har särskild förhörsförrättare på platsen förordnats.

Efter anmälan till rektor hänvisas examinanden till förhörsförrättaren. Förhöret inledes ofta med lappskrivning i anslutning till provningsområdet, varefter följer ett praktiskt inriktat förhör. För skepparexamen ingår en sjökortsuppgift, och förhör rörande sjövägsreglerna intar en central ställning. Vad angår fartygsmekanikerexamen sker förhöret i flera fall ombord på fartyg, där en för examinanden känd motor finnes.

De angivna förhören föregås icke av några vid sjöbefälsskolorna anordnade kurser utan kursmaterialet får inhämtas av examinanderna antingen genom deltagande i studiecirklar eller särskilda kurser eller också genom korrespondensundervisning och självstudier. Sådana kurser anordnas av

olika ideella organisationer (ABF, TBV m. fl.), av fiskarens studieorganisationer och vissa fiskerikonsulenter samt av några folkhögskolor. Hermods korrespondensinstitut har år 1963 utgivit »Kust- och skärgårdsnavigation», som lämpar sig för inhämtande av skepparkursen. Nautiska breviskolan har till studiecirkelns hjälp utgivit kursbok med studieanvisningar. Även NKI-skolan och Breviskolan har särskilt tillrättalagda kurser för ifrågavarande examina. Slutligen kan nämnas att elever i sjömansskolornas kurser ofta beredes tillfälle att avlägga skeppar- och fartygmekanikerexamina.

### Motionerna

Motionärerna påpekar att det alltsedan badgäströrelsens början för många decennier sedan i den bohuslänska skärgården liksom på andra kuststräckor och skärgårdar funnits personer som mot ersättning seglat med sommargäster eller fört sportfiskare till holmar och skär. Oftast rör det sig enligt motionärerna om äldre fiskare, som på detta sätt kan få en liten välbehövlig inkomst. Enligt 1936 års befälsförordning erfordrades visserligen särskilt förarbevis, om sådana transporter utfördes med motorbåt, men motionärerna framhåller att man vid förordningens tillkomst huvudsakligen använde segelbåtar för ändamålet, varför behörighetsbevis ej behövdes. Numera användes emellertid motorjollar och motorsnäcker. Då de flesta ägarna till sådana båtar på grund av sitt yrke ej tidigare behövt skaffa sig någon behörighet, saknar de nu i många fall förarbevis och maskinteknisk utbildning. Motionärerna fortsätter.

De skärgårdsbor, som bedriver denna tillfälliga befordran av sommargäster och andra turister, är i allmänhet födda och uppvuxna i trakten och känner väl till de områden de befar. Till detta kommer att de är försiktiga vid sina färder och har stor respekt för havet och har genom sin långa erfarenhet fått en praktik, som gör dem väl lämpade att med aktsamhet och säkerhet befordra det ringa antal personer varje sådan båt kan medföra, och så långt vi känner till har aldrig någon allvarlig olycka inträffat.

Eftersom vem som helst äger rätt att medföra andra personer vid sjöturen, då vederbörande ej uppbär någon betalning för resan, och då det vid sådana transporter förekommer att särskilt yngre båtförare framför sina båtar med höga hastigheter och många gånger med stor ovarsamhet, måste man förstå dessa förutnämnda skärgårdsbors reaktion, när de genom en förordning hindras att få intjäna dessa biinkomster, samtidigt som de ser hur personer, många med mycket liten erfarenhet från sjön, skall ha rätt att färdas med motorbåtar, vilka vid vissa tillfällen är fullastade med folk. Det bör kunna anses rimligt, att personer som genom intyg från kommunal eller statlig myndighet t. ex. hamnmyndighet, lots, tullman eller liknande kan styrka, att han utan klander utövat tillfällig personbefordran, skall få rätt att fortsätta att bedriva denna trafik utan hinder av vad som i övrigt stadgas. Detta skulle således innebära, att de som för närvarande bedriver nämnda personbefordran får fortsätta härmed som förut, men att alla nytillkom-

na måste skaffa sig föreskriven behörighet. I praktiken skulle detta betyda att efter övergångstidens slut alla har erforderlig behörighet utan att några mer invecklade arrangemang behöver vidtagas.

Beträffande motionernas fullständiga innehåll får utskottet hänvisa till motionen II: 394.

### Remissyttrandena

Motionerna har vid remissbehandlingen fått ett blandat mottagande. *Sjöfartsstyrelsen, länsstyrelsen i Stockholms län samt landsfiskalen i Gustavsbergs distrikt* avstyrker sålunda bifall till motionsyrkandet medan en positiv inställning till detsamma redovisas av *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* samt *Sveriges fiskares riksförbund*.

Vad först angår tillämpningen av sjöbefälskungörelsen på motorbåtar av det slag, som avses i motionerna, uttalar *sjöfartsstyrelsen* att båtarna torde vara att hänföra till kategorien maskindrivet handelsfartyg, som ej är passagerarfartyg och vars dräktighet understiger 30 ton. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* förmodar att motionärerna icke avser att bereda lättnad för ägare av fartyg, vilkas dräktighet överstiger 30 ton, eller för båtägare, som önskar befordra på en gång tolv passagerare eller befordra passagerare utomskärs. Under sådana förhållanden utgår dessa remissinstanser från att de kompetensfordringar för befälhavaren, som närmast är aktuella, är de som återfinnes i 11 § sjöbefälskungörelsen.

Beträffande därefter de förordade undantagsbestämmelserna erinrar samma remissinstanser ävensom *Sveriges fiskares riksförbund* om att de föreskrifter, som sålunda f. n. gäller med avseende på kompetenskraven, i viss mån innebär en skärpning i förhållande till tidigare bestämmelser i ämnet. *Sjöfartsstyrelsen* yttrar i anslutning härtill.

Den skärpning av behörighetskraven i här behandlade avseenden, som inträdde med ikraftträdandet av 1960 års sjöbefälskungörelse berör emellertid väsentligen nytillträdande befälhavare (båtförare). Enligt p. 3 av ikraftträdandebestämmelserna var nämligen innehavare av förarbevis av 3:e klass intill den 1 juli 1963 bibehållen vid tidigare behörighet. Efter nämnda datum gäller enligt kungörelsens 43 § som allmän, icke tidsbegränsad övergångsregel, att innehavare av förarbevis av 3:e klass medför behörighet att vara befälhavare å här behandlad kategori fartyg i inre fart och fart utomskärs intill sjögränsen. Slutligen äger *sjöfartsstyrelsen* jämlikt 56 § i särskilt fall förordna bl. a., att innehavare av förarbevis av 3:e klass skall vara bibehållen vid behörighet som eljest skulle frångå honom. Från kravet på att befälhavaren eller annan ombord anställd skall — därest icke befälhavaren erhållit betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass — hava avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg göres däremot icke något undantag eller medgives någon övergångsanordning.

Vid en jämförelse mellan bestämmelserna i förevarande avseende i 1960 års befälskungörelse och 1936 års befälsförordning bör i anledning av vissa

uttalanden i motionen jämväl framhållas, att enligt särskilt stadgande i 1936 års förordning kommerskollegium (sedan 1956 sjöfartsstyrelsen) ägde, på grund av lokala förhållanden eller andra särskilda omständigheter medgiva undantag i allmänhet eller i särskilda fall, från ifrågavarande föreskrifter. Med stöd av nämnda dispensrätt har kommerskollegium och senare sjöfartsstyrelsen medgivit ett antal individuella dispenser för äldre, erfarna och i de farvatten som kommer i fråga väl kända sjömän. Kommerskollegium förordnade jämväl genom kungörelse den 24 april 1937 om allmänt undantag från berörda föreskrifter beträffande varp- eller bogserbåt, vars dräktighet understiger 30 ton, då den nyttjas vid flottningsarbete i floder eller insjöar, dock med undantag av Väneren.

Någon motsvarighet till denna bestämmelse finnes icke i 1960 års befälskungörelse. Efter ikraftträdandet av kungörelsen har emellertid Kungl. Maj:t i några fall medgivit sökande dispens från här förut angivna särskilda behörighetskrav ävensom meddelat bestämmelser om undantag för varp- och bogserbåtar av samma innehåll som i kommerskollegiums kungörelse.

Styrelsen erinrar i fortsättningen om att motionärerna anser det rimligt att de som f. n. bedriver i motionerna avsedd personbefordran får fortsätta därmed som förut men att alla nytillkomna måste skaffa sig föreskriven behörighet. Detta ändamål är emellertid, i vad avser den nautiska kompetensen, enligt styrelsens mening redan i allt väsentligt tillgodosett genom bestämmelserna i 1960 års sjöbefälskungörelse. Till följd härav återstår, anser styrelsen, endast att bedöma frågan, huruvida kravet på fartygsmeکانikerutbildning kan eftergivas i dylika fall. Styrelsen yttrar vidare.

1960 års sjöbefälskungörelse tillkom efter ett omfattande utredningsarbete och torde få anses angiva vad som på grund av erfarenheten beträffande inträffade sjöolyckor och andra förhållanden måste vara minimum i fråga om utbildning för befälhavare och annat befäl å sådana fartyg varå kungörelsen äger tillämpning. Att nu göra ett allmänt undantag från dessa sjösäkerhetsbestämmelser för en särskild kategori fartyg, kan sjöfartsstyrelsen icke tillstyrka.

Emellertid ligger det i sakens natur att sjöbefälskungörelsens föreskrifter i viss utsträckning måste vila på generaliseringar. De behörighetskrav, som uppställas måste vara tillräckliga för alla fartyg inom hela den grupp, för vilken de angivits skola gälla. Hänsynstagande till den individuella erfarenhet och lämplighet, som i särskilt fall kan förefinnas men ej dokumenteras genom sådana behörighetshandlingar, som angives i kungörelsen, kan endast göras vid individuell prövning av förekommande dispensansökningar. Såsom förut angivits har efter kungörelsens ikraftträdande Kungl. Maj:t meddelat ett antal personliga dispenser. Härfor erfordras sålunda icke någon ändring av gällande bestämmelser.

Styrelsen anser sig icke böra uttala sig i frågan, huruvida rätten att meddela dispens enligt sjöbefälskungörelsen åter bör delegeras till styrelsen.

*Landsfiskalen i Gustavsbergs distrikt* anför följande.

Inom distriktet, som omfattar en större del av vad som benämnes Stockholms mellersta skärgård, utövas passagerarbefordran med motorbåt *dels* yrkesmässigt av skärgårdsbor, som uteslutande har denna verksamhet som



försörjningskälla, och dels av personer såväl bofasta som andra, som i mindre omfattning huvudsakligen under sommarhalvåret sysslar med sådan verksamhet. Motorbåtsförarna av den förstnämnda kategorien uppfylla som regel behörighetsvillkoren jämlikt befälsförordningen under det att till den sistnämnda gruppen hänförliga förare icke alltid torde inneha erforderlig kompetens.

Med den intensiva trafik till sjöss, som är rådande särskilt under sommaren, är det ur säkerhetssynpunkt synnerligen angeläget att förare av motorbåt i passagerartrafik innehar kompetensbevis. Genom årligen anordnade navigationskurser gives tillfälle för ifrågavarande skärgårdsbor att erhålla erforderliga kompetensbevis.

Mot motionärernas önskan om undantag från behörighetsbestämmelserna står önskemålet om ökad säkerhet i sjötrafiken. Det sistnämnda önskemålet väger tyngst. Enligt mitt förmenande skulle bifall till motionen komma att medföra en belänklig försämring av säkerheten till sjöss inom skärgårds- och kustområdena.

#### *Länsstyrelsen i Stockholms län yttrar.*

Gustavsbergs landsfiskalsdistrikt torde omfatta den del av länet, där ifrågavarande trafik mest förekommer. Denne landsfiskal torde därför ha den största erfarenheten därav. Även länsstyrelsen känner väl till den intensiva trafik till sjöss som under sommaren samt fredag—lördag—söndag under vår och höst råder inom stora delar av länets skärgård. Det måste med hänsyn till omfånget av denna trafik framstå som synnerligen angeläget att särskilt de förare, som yrkesmässigt ägna sig åt passagerartrafik, äga härför erforderlig kompetens. Som motionärerna framhålla ha de nog som regel stor erfarenhet av sjön, men då föreligga ej heller några större svårigheter för dem att vid de talrika navigationskurser som anordnas skaffa sig bevis härom. Det må framhållas, att särskilt när det gäller förande av lanternor, skärgårdsbefolkningen aldrig varit så noga härmed. Genomgående av en kurs, där bland annat vikten av att ha båten försedd med reglementsenliga lanternor inskärpes hos vederbörande, är därför synnerligen önskvärd, även när det gäller skickliga båtförare. Länsstyrelsen anser sig sålunda icke böra tillstyrka bifall till motionärernas hemställan.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län framhåller att föreskrift om att befälhavare på motorbåt, som befordrar passagerare mot betalning, skall ha viss formell kompetens funnits mycket länge. Länsstyrelsen finner att motionärernas aktion i betraktande härav är märkligt senkommen. Förklaringen torde enligt länsstyrelsen vara den, att övervakande myndigheter tidigare ägnat föga uppmärksamhet åt efterlevnaden av behörighetsreglerna. Det upplyses att kontrollen inom länet i detta hänseende aktiverats, vilket lett till att strafföreläggande i flera fall utfärdats. Länsstyrelsen fortsätter.*

Länsstyrelsen har icke närmare undersökt hur många trafikutövare av detta slag som det finns i länet. Efter samtal med vederbörande polischefer uppskattar länsstyrelsen antalet till 350—400. Hur många av dessa som inneha formell behörighet att vara befälhavare på motorbåt i yrkesmässig trafik är för länsstyrelsen helt obekant.

Den yrkesmässiga trafiken är för flertalet båtägare endast en binäring

som giver ett värdefullt men merendels icke omistligt inkomstillskott. Det kan antagas att många båtägare hellre avstår från att tillhandagå allmänheten med transporter än underkastar sig besväret med att skaffa sig föreskriven kompetens för förande av motorbåt i sådan trafik.

Det är icke så mycket den bofasta kustbefolkningen som fastmer turister, badgäster och sportfiskare som utnyttja motorbåtsägarnas trafiktjänst. För turistnäringen och friluftslivet i länet är det av stort intresse att det här finnes god tillgång på motorbåtar i yrkesmässig trafik.

Efter samtal med direktören för Svenska Sällskapet för räddning af skeppsbrutne Hans Hansson och överinspektör Claes Berg vid Statens fartyginspektion i Göteborg samt landsfiskalerna i kustdistrikten har länsstyrelsen funnit, att det knappast innebär någon fara ur sjöfartssäkerhetens synpunkt att i fråga om äldre vederhäftiga kustbor, som under längre tid utan anmärkning sysslat med personbefordran, släppa kravet på behörighetsbevis.

Länsstyrelsen förordar, att så sker och att det göres i form av individuella dispenser efter samråd med polismyndigheten i orten.

Enligt länsstyrelsen, som hänvisar till 35 § sjöbefälskungörelsen, bör uppdraget att meddela dispens lämnas åt sjöfartsstyrelsen, som enligt nämnda bestämmelse redan har dispensbefogenhet i fråga om befälsbemanning. I sammanhanget erinras jämväl om den kommerskollegium tidigare jämlikt § 9 mom. 3 befälsförordningen tillagda befogenheten att medge undantag från kravet på att befälhavare skulle vara förare av 3:e klass.

*Sveriges fiskares riksförbund*, som anser motionärernas förslag vara motiverat, framhåller att de nya behörighetsreglerna i sjöbefälskungörelsen såvitt nu är i fråga innebar en del olägenheter för vissa äldre kust- och skärgårdsbor. Enligt förbundet hade en övergångsbestämmelse, som öppnat möjlighet till dispens då så varit motiverat, redan vid ikraftträdandet kunnat undanröja en del av de nya problemen.

### Utskottet

Enligt bestämmelser i 1960 års sjöbefälskungörelse skall på maskindrivet handelsfartyg, som ej är passagerarfartyg och vars dräktighet understiger 30 ton, såsom befälhavare finnas anställd i inre fart person som avlagt skepparexamen. Utgöres fartygets maskineri av motor, skall befälhavaren, om han ej erhållit betyg över fullständig skepparutbildning av 1:a klass, eller annan ombord anställd ha avlagt fartygsmekanikerexamen för motorfartyg. Överträdelse av bestämmelserna är straffbelagd.

Såsom i motionerna framhållits är nu angivna bestämmelser tillämpliga bl. a. i fråga om bemanningen av mindre motorjollar och motorsnäckor vid tillfälliga passagerartransporter inomskärs mot betalning. Enligt motionärerna har ägarna av sådana båtar — ofta äldre fiskare — på grund av sitt yrke ej tidigare behövt skaffa sig behörighetsbevis och saknar där-

för i många fall den formella kompetens som kungörelsen föreskriver vid transporter av angivet slag. De hindras därigenom att skaffa sig en välbehövlig inkomst genom transporter av sommargäster och sportfiskare i skärgården. Motionärerna hemställer i första hand om sådan ändring i sjöbefälskungörelsen att dessa äldre fiskare undantages från angivna kompetenskrav eller, i andra hand, att sjöfartsstyrelsen erhåller rätt att efter prövning i varje särskilt fall meddela dispens därifrån.

Sjöfartsstyrelsen har anfört att de i sjöbefälskungörelsen fastställda kompetenskraven utgör ett minimum i fråga om utbildning för befälhavare och annat befäl på sådana fartyg varå kungörelsen äger tillämpning, varför styrelsen ej ansett sig kunna tillstyrka ett allmänt undantag från dessa sjösäkerhetsbestämmelser beträffande en särskild kategori fartyg. Även i andra remissvar har sjösäkerhetssynpunkter åberopats mot bifall till motionerna. Vid bedömande av frågan, huruvida en reform i av motionärerna önskad riktning från nämnda synpunkt bör genomföras, måste enligt utskottets mening till en början beaktas, att bestämmelserna omfattar en vid kategori fartyg och att kompetenskraven närmast synes anpassade till den övre gränsen — 30 ton. På sätt i motionerna närmare utvecklats är vidare de nu aktuella befälhavarna väl förtrogna med farvattnen och de besitter även eljest en betydande erfarenhet av trafik till sjöss. I sammanhanget bör även framhållas att kompetensbevis ej erfordras för passage-rartransporter mot betalning i smärre segelbåtar, vilkas handhavande likväl ställer större krav på befälhavarens sjömanskap. Ej heller erfordras sådant bevis för gratistransporter eller för rätt att framföra nöjesfartyg. Mot bakgrund av det sagda kan utskottet ej dela de betänkligheter som från sjöfartssäkerhetssynpunkt anförts mot en uppmjukning av bestämmelserna i av motionärerna önskad riktning. Utskottet anser således i likhet med länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län att det knappast innebär någon fara från nämnda synpunkt att i fråga om äldre vederhäftiga kustbor, som under längre tid utan anmärkning sysslat med personbefordran, släppa kravet på behörighetsbevis. Härtill kommer att en sådan reform är ägnad att tillgodose ett transportbehov som av nämnda länsstyrelse ansetts vara av stort intresse för länets turistnäring och friluftsliv. Även på andra håll, exempelvis i Stockholms skärgård, är tillgången på transportmedel av nu aktuellt slag av betydelse för transportproblemets lösning.

Spörsmålet, hur ett undantag författningstekniskt bör genomföras, kan lösas på flera sätt. Ett undantag kan sålunda tänkas avse viss kategori fartyg, viss trafik eller transporter med visst antal passagerare. Enligt utskottets mening synes det lämpligaste dock vara att i huvudsaklig överensstämmelse med motionärernas andrahandsyrkande och nyssnämnda länsstyrelses förord lillskapa ett dispensförfarande vilket, utan att sjöfartssäkerhetens krav eftersättes, medger en smidig och liberal dispensgivning. Dispensrätten kunde då läggas hos någon lämplig lokal myndighet

och i varje fall bör den icke som nu i viss utsträckning är förhållandet vara förbehållen Kungl. Maj:t. Något närmare ställningstagande till de olika alternativen är emellertid nu ej möjligt. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om en översyn av de berörda bestämmelserna och på grundval därav genomföra de författningsändringar som erfordras för att motionernas syfte skall vinnas. Vad sålunda anförts torde böra givas Kungl. Maj:t till känna.

Utskottet får således hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 302 och II: 394, måtte såsom sin mening giva Kungl. Maj:t till känna vad utskottet anført rörande kompetensbevis vid passagerarbefordran med motorbåt.

Stockholm den 9 april 1964

På tredje lagtskottets vägnar:

ERIK ALEXANDERSON

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit:*

från första kammaren: herrar Alexanderson, Lindahl\*, Ebbe Ohlsson, Jonasson\*, Åkesson, Erik Jansson, Herbert Larsson och Wirmark\*;

från andra kammaren: herrar Levin, Nyberg, Wachtmeister, fru Torbrink\*, herrar Grebäck, Johansson i Öckerö, Persson i Tandö\* och Hammarberg.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.