

Nr 61

Utlåtande i anledning av motioner om visst tillgodoräknande av tjänstgöring på fiskefartyg.

Andra lagutskottet har behandlat två till lagutskott hänvisade motioner, I: 344 av herrar *Tistad* och *Hermansson* samt II: 396 av herr *Aberg m. fl.*

I motionerna, vilka är likalydande, har hemställts, »att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte föreslå sådan ändring av sjöbefälskungörelsen att deltagande i fiske på Nordsjön eller avlägsnare farvatten kan jämföras med anställning på handelsfartyg de 12 månader som erfordras utöver övrig sjötid».

Utskottet har i den ordning 46 § riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från sjöfartsstyrelsen. Yttranden har vidare på utskottets begäran avgivits av Sveriges redareförening och Sveriges fartygsbefälsförening.

Gällande bestämmelser

För behörighet att utöva befäl på fartyg uppställs vissa minimikrav i kungörelsen den 3 juni 1960 om befäl å svenska handelsfartyg m. m. (*sjöbefälskungörelsen*). Kungörelsen, som i väsentliga delar bygger på en äldre förordning i ämnet från 1936, innehåller mycket detaljerade bestämmelser. För vart och ett av fyra fartområden indelas fartygen i flera grupper. Indelningen bygger i fråga om fartygsbefälet på fartygens storlek (bruttodräktighet) och i fråga om maskinbefälet på maskinstyrkan. I kungörelsen skiljs vidare mellan passagerarfartyg och andra fartyg. För olika fartområden och olika fartyg varierar behörighetskraven.

För att erhålla behörighetsbevis såsom befäl fordras enligt kungörelsen att sökanden har fullgjort viss praktiktjänstgöring samt att han avlagt kunskapsprov vid sjöbefälsskola. Fordringarna regleras i 17—28 §§ och varierar för varje behörighetsbevis. Dessa utgörs av fiskeskepparbrev, fiskeskepparbrev av 1:a klass, skepparbrev, skepparbrev av 1:a klass, styrmansbrev, sjökaptensbrev, fartygsmekanikerbrev för ångfartyg, d:o för motorfartyg, fartygsmekanikerbrev av 1:a klass för ångfartyg, d:o för motorfartyg, maskinteknikerbrev och sjöingenjörsbrev.

I motionerna aktualiseras reglerna om skepparbrev (19 §) och skepparbrev av 1:a klass (20 §). Enligt 19 § krävs i praktikhänseende för erhållande av skepparbrev att vederbörande har tjänstgjort till sjöss på däck på fartyg om minst 20 tons dräktighet i fart på Väneren eller Vättern eller i stor kustfart eller visträcktare fart sammanlagt minst 36 månader, därav minst 12 månader på handelsfartyg om minst 30 tons dräktighet. För erhållande av skepparbrev av 1:a klass erfordras enligt 20 § att tjänstgöring skett på fartyg om minst 30 tons dräktighet i nyss nämnd fart

sammanlagt minst 42 månader (därav minst 24 månader i stor kustfart eller vidsträcktare fart) samt att minst 12 månader av tjänstgöringstiden till sjöss har fullgjorts på handelsfartyg. Med handelsfartyg förstås i detta sammanhang fartyg som nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande eller till annat ändamål som har gemenskap med handelssjöfarten såsom bogsering, isbrytning, bärgning eller dykning. Med fiskefartyg förstås enligt kungörelsen fartyg som nyttjas för fiske eller fångst eller tillgodogörande av vad som fiskats eller fångats.

Någon närmare motivering till kravet på praktik på handelsfartyg för erhållande av skepparbrev och skepparbrev av 1:a klass anfördes inte vid sjöbefälskungörelsens tillkomst. Enligt vad sjöfartsstyrelsen anför i sitt remissyttrande torde avsikten ha varit att man med hänsyn till de särskilda arbetsförhållanden och rutiner, som råder i handelsfartyg, ville ha en garanti för att den som skall föra befäl på handelsfartyg, dessförinnan förskaffat sig viss praktik i sådana fartyg. I den tidigare gällande befälsförordningen från 1936 fanns en generell föreskrift om att för erhållande av behörighetsbevis skulle minst 12 månaders praktik vara fullgjord i handelsfartyg.

Motionerna

Motionärerna anför inledningsvis att havsfiske och den mindre skeppsfarten har många gemensamma beröringspunkter. Såväl befäl som manskap till handelsflottan rekryteras ofta från fiskarebefolkningen. En övergång från havsfiske till fraktfart vållar för det mesta inga bekymmer för den enskilde sjömannen. Kravet på minst 12 månaders praktik i handelsfartyg för erhållande av skepparbrev och skepparbrev av 1:a klass utgör dock ett undantag. Enligt motionärernas mening är kravet i många fall helt omotiverat, t. ex. i sådana fall där vederbörande deltagit i fiske vid Island, Färöarna, Shetland eller andra områden i Nordatlanten eller Nordsjön och med landning av fångsterna i tyska, brittiska, holländska eller olika skandinaviska hamnar. Anställningar på dessa fiskefartyg ställer ofta större fordringar på den enskilde besättningsmannens ansvar och allmänna kunnighet än anställningar inom handelsflottan. Motionärerna fortsätter:

Det från flera synpunkter egendomliga kan därför inträffa, att en nordsjöfiskare som önskar erhålla något av ovannämnda behörigheter lämnar fisket och färderna på mera avlägsna farvatten för att mönstra ombord på en av färjorna mellan exempelvis Göteborg och Frederikshavn under 12 månaders tid.

Remissyttrandena

Remissinstanserna avstyrker motionsyrkandet om ändring av de aktuella bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen. Avstyrkandena bör dock ses i belysning av att sjöbefälskungörelsen enligt remissinstansernas mening i sin helhet är mogen för en översyn.

Sjöfartsstyrelsen anser att det i och för sig är naturligt att krav på viss praktik i handelsfartyg uppställs för erhållande av skepparbrev och skepparbrev av 1:a klass med hänsyn till de särskilda arbetsförhållanden och rutiner som råder i han-

delsfartyg beträffande lastning m. m. Å andra sidan framhåller styrelsen att bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen överlag är föråldrade och i behov av revision. Vid en sådan bör enligt styrelsens mening praktikkraven prövas med hänsyn till rådande förhållanden och den av motionärerna aktualiserade frågan särskilt beaktas.

Sveriges redareförening anför:

Föreningen delar motionärernas uppfattning, att släktskap råder mellan arbetet i ett handelsfartyg och ett fiskefartyg, åtminstone vad det gäller sjömanskap. Detta avspeglas också i 1960 års sjöbefälskungörelse, som i stort sett godtager tjänst i fiskefartyg som likvärdig med tjänst i handelsfartyg för erhållande av behörighetsbevis. Anledningen till att icke hela den erforderliga tiden kan fullgöras i fiskefartyg är uppenbarligen, att förhållandena dock i andra avseenden äro olika och att det därför ansetts erforderligt, att vederbörande åtminstone skaffar sig någon erfarenhet av tjänst i ett handelsfartyg, innan han erhåller möjlighet att taga anställning som behörigt befäl i sådant fartyg.

Föreningen ifrågasätter i fortsättningen av sitt yttrande om nuvarande bestämmelser kan medföra något praktiskt problem, eftersom skötsamma personer med fiskeskepparbrev eller fiskeskepparbrev av 1:a klass eller med endast avlagda sådana examina utan större svårigheter kan erhålla anställning på handelsfartyg som obehörigt befäl. Därigenom kan de skaffa sig den ytterligare praktik, som erfordras för utbekommande av behörighetshandlingen.

Föreningen anför vidare att frågan om en revidering av sjöbefälskungörelsen är aktuell. Att föregripa en sådan utredning genom att vidta smärre ändringar i gällande kungörelse anser föreningen mindre lämpligt. Om en utredning tillkallas bör denna under sitt arbete kunna beakta vad motionärerna framfört.

Samma synpunkter som redareföreningen avslutningsvis redovisat framkommer även i yttrandet från *Sveriges fartygsbefälsförening*.

Översyn av behörighetskraven för sjöbefäl

Den 23 maj 1969 bemyndigade Kungl. Maj:t chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla en sakkunnig med uppdrag att se över behörighetskraven för sjöbefäl och utreda därmed sammanhängande frågor. I direktiven för den sakkunnige anför departementschefen att den snabba utvecklingen inom handelssjöfarten medfört att bestämmelserna i sjöbefälskungörelsen blivit föråldrade. På grundval av en analys av arbetsuppgifterna ombord bör den sakkunnige i första hand överväga behörighetskrav för sjöbefäl vilkas arbete är av särskild betydelse för fartygets säkra framförande och handhavande. Det bör övervägas om andra grunder än fartygens bruttodräktighet och maskinstyrka bör användas som utgångspunkter för behörighetskrav.

Den sakkunnige jämte experter arbetar under benämningen *befälsbemanningsutredningen*. Till utredningen har Kungl. Maj:t överlämnat en till Kungl. Maj:t ingiven framställning av Södermanlands skärgårdsfiskareförbund som gäller tillgodoräkning i praktikhänseende av tjänstgöring ombord på fiskefartyg.

Utskottet

För att erhålla behörighetsbevis som befäl på svenska handelsfartyg fordras enligt bestämmelser i sjöbefälskungörelsen dels viss praktisk tjänstgöring till sjöss, dels viss teoretisk utbildning vid sjöbefällsskola. Kraven i dessa avseenden varierar för vart och ett av de tolv behörighetsbevis som anges i kungörelsen. För att erhålla skepparbrev och skepparbrev av första klass fordras minst 36 respektive 42 månaders tjänstgöring till sjöss. I båda fallen krävs att tjänstgöringen till en tid av minst tolv månader skall ha fullgjorts på handelsfartyg.

I förevarande motioner yrkas att sjöbefälskungörelsen ändras på sådant sätt att deltagande i fiske på Nordsjön eller avlägsnare farvatten skall jämföras med tjänstgöring på handelsfartyg. Enligt motionärerna ställer tjänstgöring på ett fiskefartyg av detta slag ofta större fordringar på den enskilde besättningsmannens ansvar och kunnskap än vad som många gånger är fallet vid anställning inom handelsflottan.

Efter det att motionerna väckts har chefen för kommunikationsdepartementet tillkallat en sakkunnig med uppdrag att se över behörighetskraven för sjöbefäl och utreda därmed sammanhängande frågor. Till den sakkunnige, som jämte experter arbetar under benämningen befälsbemanningsutredningen, har överlämnats en till Kungl. Maj:t tidigare gjord framställning om utvidgad rätt att i praktikhänseende tillgodoräkna sig tjänstgöring ombord på fiskefartyg.

Utskottet kan sålunda konstatera att det genom nämnda åtgärder redan har sörjts för att den av motionärerna aktualiserade frågan blir föremål för översyn. Vid sådant förhållande saknas det anledning för riksdagen att ta något initiativ på grund av motionerna. Utskottet vill dock för egen del framhålla att den fråga som motionärerna berör i många fall framstår som en komplikation för en sjöman, som vill övergå från fiske till tjänstgöring inom handelsflottan. Frågan bör till följd härav söka lösas utan någon nämnvärd tidsutdräkt.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att motionerna I: 344 och II: 396 inte föranleder någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 21 oktober 1969

På andra lagutskottets vägnar:

RUTH HAMRIN-THORELL

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: fru Hamrin-Thorell (fp), herrar Dahlberg (s), Hübinette (m), Wanhainen (s), Österdahl (fp), Andreasson (cp), Ivar Andersson (s) och fru Grethe Lundblad (s);

från a n d r a kammaren: herrar Lundberg (s), Gustavsson i Alvesta (cp), fröken Wetterström (m), herrar Fredriksson (s), Svensson i Kungälv (s), fru Fränkel (fp), herr Aldén (s) och fru Håvik (s).