

Nd.

1087. Nefndarálit

[301. mál]

um frv. til l. um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum.

Frá minni hl. samgöngunefndar.

Nefndin hefur rætt málið á nokkrum fundum og fengið til viðtals við sig ýmsa aðila er málið varðar. Ljóst er að mikill ágreiningur er um efni frv. og bárust nefndinni eindregnar áskoranir um að fresta afgreiðslu þess. Koma þær óskir að hluta til fram í fylgiskjölum með nefndaráliti þessu.

Þá óttast ýmsir að þetta frv., verði það að lögum, verði síst til að greiða fyrir varanlegri lausn varðandi undanþágur frá skipstjórnarréttindum og veitingu þeirra.

Nokkur misbrestur virðist hafa orðið á að málið hafi borist öllum þeim aðilum til umsagnar sem eðlilegt hefði mátt teljast og er það ekki til þess fallið að stuðla að nauðsynlegri samstöðu um málið.

Einnig vill minni hl. samgöngunefndar átelja að samgöngunefnd Nd. skuli ætlað að afgreiða þetta mál á alls ónógum tíma.

Minni hl. samgöngunefndar leggur til að frv. verði afgreitt með svofelldri

RÖKSTUDDRI DAGSKRÁ:

Þar sem áriðandi er að tekist hafi sæmileg sátt milli löggjafarvaldsins annars vegar og hagsmunaaðila hins vegar um efni frv., sem snertir starfsréttindi og menntun sjómanna, samþykkir deildin að taka fyrir næsta mál á dagskrá.

Alþingi, 21. maí 1984.

Kristín Halldórsdóttir,
fundaskr.

Steingrímur J. Sigfússon,
frsm.

Fylgiskjal I.

BRÉF SKIPSTJÓRAFÉLAGS ÍSLANDS TIL SAMGÖNGUNEFNDAR NEÐRI DEILDAR.

Reykjavík, 20. maí 1984.

1. Skipstjórafélag Íslands óskar eindregið eftir því að frestað verði til haustsins afgreiðslu frumvarps til laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum.
2. Í nefnd þeirri, sem samdi frumvarpið, var enginn fulltrúi skipstjórnarmanna (skipstjóra og stýrimanna). Aðeins einn maður var frá F.F.S.Í., sem var vélstjóri, en þó átti nefndin að fjalla um atvinnuréttindi beggja þessara starfsgreina. Hvaða erindi átti fulltrúi Sjómannasambands Íslands í nefndina?

3. S.K.F.Í. hefur ekki haft þetta frumvarp til umfjöllunar nema í nokkra daga. Félaginu hefur ekki gefist kostur á að fjalla um það sem skyldi. En við umfjöllun um frumvarpið er meðal annars nauðsynlegt að taka tillit til eftirfarandi:
 - a. Alþjóðareglur (I.M.O. 1969) um mælingar skipa sem tóku gildi þann 18. júlí 1983.
 - b. Samþykkt Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar um menntun og þjálfun skipstjórnarmanna (S.T.C.W.-samþykktin frá 1978) sem tók gildi þann 28. apríl síðastliðinn.
 - c. Félög skipstjórnarmanna innan F.F.S.Í. hafa ekki haft tækifæri til að vinna að sameiginlegri niðurstöðu.
4. Skipstjórafélag Íslands er andvígnt því að frumvarp um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum verði að lögum nú á þessu þingi þar sem viðurkennt er að þar eru veigamiklir punktar sem þurfa endurskoðunar við og viðurkennt er af ráðherra. Þess vegna sjáum við engin skynsamleg rök fyrir því að reka ófullburða frumvarp í gegnum háttvirt Alþingi og gera það að lögum núna. Við teljum engin þau tengsl milli frumvarpsins um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna annars vegar og frumvarpanna um fjarskipti og atvinnuréttindi vélstjóra hins vegar að þau megi ekki afgreiða hvert í sínu lagi.

Virðingarfyllst,

Höskuldur Skarphéðinsson.
Sveinn H. Valdimarsson.
Benedikt H. Alfonsson.

Loftur Hafliðason.
Sigurður Hallgrímsson.

Fylgiskjal II.

BRÉF SKIPSTJÓRAFÉLAGS NORÐLENDINGA TIL FORMANNS SAMGÖNGU-NEFNDAR NEÐRI DEILDAR.

Akureyri, 17. maí 1984.

Skipstjórafélag Norðlendinga fer þess hér með á leit við yður, hr. formaður, að þér beitið yður fyrir að afgreiðslu á frv. til laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum verði frestað til næsta löggjafarþings.

Í frumvarpinu felast viðamiklar breytingar á gildandi lögum um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna sem snerta munu hagi fjölmargra þeirra er undir þessum lögum munu starfa, ef samþykkt verða.

Félagið telur því eðlilegt, og raunar skylt, að félögum skipstjórnarmanna, samtökum þeirra og viðkomandi menntastofnun, verði sent frumvarpið til umsagnar áður en til endanlegrar afgreiðslu þess kemur.

Virðingarfyllst,
f.h. Skipstjórafélags Norðlendinga,
Guðmundur Steingrímsson.

Fylgiskjal III.

BRÉF SLYSAVARNAFÉLAGS ÍSLANDS TIL SAMGÖNGUNEFNDAR EFRI DEILDAR.

Reykjavík, 16. maí 1984.

Stjórn Slysavarnafélags Íslands hefur verið bent á að fyrir háttvirtu Alþingi lægi frumvarp til laga um réttindi skipstjórnarmanna sem ætlunin væri að afgreiða með hraði nú fyrir þinglok. Jafnframt hefur verið fullyrt, m. a. í fjölmiðlum, að í frumvarpi þessu væri gert ráð fyrir að dregið yrði úr kröfum um menntun, reynslu og þjálfun skipstjórnarmanna.

Af ofangreindu tilefni vill Slysavarnafélag Íslands benda á að slysatíðni er hærri meðal sjómanna en hjá nokkurri annarri starfsstétt. Það telur að ein ástæða fyrir þessu sé einmitt sú að menntunar- og þjálfunarmál sjómanna séu ekki í nægilega góðu horfi og þurfi þar að gera auknar kröfur frá því sem nú er. Félagið hlýtur því að vara við öllum hugmyndum um það að draga hér úr kröfum og telur að við það mundi slyshætta við störf á sjó enn aukast.

Með allt þetta í huga beinir félagið því eindregið til háttvirtrar samgöngunefndar efri deildar og Alþingis að umrætt frumvarp verði ekki afgreitt án samráðs og umsagnar frá þeim aðilum sem um áratuga skeið hafa unnið að eflingu slysavarna á sjó og auknu öryggi sjófarenda.

Virðingarfyllst,
f.h. Slysavarnafélags Íslands

Hannes P. Hafstein, framkvstj.

Haraldur Henrysson, forseti S.V.F.Í.

Fylgiskjal IV

Björn V. Gíslason, formaður Nemendafélags Stýrimannaskólans:

„LÖGBROT VERÐI AÐ LÖGUM GERT.“

(Þjóðviljinn 10. maí 1984.)

Flestum er enn í fersku minni sú umræða sem átti sér stað í fjölmiðlum fyrir nokkrum vikum um undanþágur til skipstjórnar á íslenskum skipum. Óhætt er að fullyrða að mönnum kom á óvart hve auðvelt var og er að afla sér slíkrar undanþágu og undrun þótti hvað margar slíkar undanþágur höfðu verið veittar. En þá höfðu á einu ári verið veittar 600 undanþágur til skipstjórnar og auk þess nær 1000 sams konar til vélstjórnar, eða alls 1600 undanþágur til yfirmannsstarfa á íslenskum skipum á aðeins einu ári.

Mönnum ætti einnig að vera í fersku minni þau óhugnanlegu stórslys sem átt hafa sér stað á hafi úti á undanförunum mánuðum og árum og er víst að óhug sló að mörgum er opinbert var að 15—20 manns færust í sjóslysum á ári hverju og að á hverjum degi ætti sér stað að meðaltali eitt bótaskyrt slys um borð í íslensku skipi.

Það er því ekki fráleitt að ætla að stjórnvöld sæju þessa bresti í réttinda- og öryggismálum íslenskra sjómanna og reyndu að bæta þar úr. Og víst hefur verið hafist handa.

Jafnhliða því sem samgönguráðuneytið hóf að gefa út haffærnissskírteini á óskoðuð skip í gegnum síma (en sá búnaður virðist nú vera eitt aðalstjórntæki ráðuneytisins samanber undanþáguveitingar eftir sömu leiðum) var á vegum Alþingis skipuð nefnd sem fjalla á um hvernig koma mætti í veg fyrir slys á sjó og er það af hinu góða.

Dregið úr kröfum

Og nú liggur fyrir Alþingi frumvarp til laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum. Frumvarp sem ætla mætti að lagt hafi verið fram til að stuðla að auknu öryggi sjómanna á hafi úti. En því er nú ekki fyrir að fara.

Frumvarp þetta gengur allt í þá átt að draga úr kröfum til skipstjórnarmanna, fækka yfirmönnum á íslenskum skipum og lögfesta undanþágur til slíkra starfa. Allt þetta stuðlar að auknu öryggi sjómanna á hafi úti, sem ekki er á bætandi.

Sem dæmi um þær ráðstafanir, sem höfundar þessa frumvarps telja rétt að grípa til, er að fækkað verði yfirmönnum á nær öllum skipum, þannig t. d. að þar sem í dag eru tveir stýrimenn verði einn, þar sem nú eru þrír verði tveir o. s. frv.

Ástæðan fyrir því að menn segja svona lagað hlýtur að vera sú að þeir telji of marga siglingafróða menn vera um borð í skipunum! En er eitthvað sem gefur tilefni til að ætla að svo sé? Ég er nú hræddur um ekki!

Í skýrslu sjóslysanevndar fyrir árið 1982 er sérstakur kafli sem ber yfirskriftina „Strönd eru enn of tíð“. Þar er sagt frá því að um þriðjungur þeirra slysa sem fjallað er um í skýrslunni sé vegna þess að skip hafi strandað eða tekið niðri. Jafnframt segir í þessum kafla sjóslysaskýrslunnar: „Í öllum þessum tilvikum verður að rekja óhöppin til óaðgæslu við siglingu. Ástæða er til að leggja áherslu á að þessi mál verði tekin sérstaklega fyrir í sjómannaskólunum, svo og hjá samtökum sjómanna, bæði yfirmanna og undirmanna.“

Þeir frumvarpsmenn virðast ekki hafa miklar áhyggjur af þessari hlið málsins sem og ótal öðrum sem mér gefst því miður ekki tími til að drepa á hér. Þetta virðist allt vera svo augljóst ef menn aðeins hugsa þínulítið. T. d. eru íslensk fiskimið talin vera á einu erfiðasta og jafnframt hættulegasta hafsvæði í heimi. Gefur það tilefni til þess að óhætt sé að krefjast minni starfsreynslu og menntunar af þeim sem taka eiga að sér skipstjórnarstörf heldur en gert er í dag og fækka jafnframt siglingarfróðum mönnum um borð í skipunum? Flutningsmenn umrædds frumvarps hljóta að telja að svo sé.

Tvær undanþágur á hverri klukkustund

Eitt er það þó í þessu frumvarpi sem sker sig úr, þótt ótrúlegt sé, en það eru ákvæði varðandi undanþágur til skipstjórnar og um svokallaða „undanþágunevnd“ sem í frumvarpinu fær heitið „mönnumarnevnd“.

Eins og margsinnis hefur komið fram að undanfögnu hefur samgönguráðuneytið verið óspart á að veita undanþágur til skipstjórnar, þó svo að slíkt sé með öllu óheimilt og er í rauninni ekkert annað en lögbrot. Það á víst að heita svo að þessi fræga „undanþágunevnd“ fjalli vel og ítarlega um hverja beiðni um undanþágu og haft er fyrir satt að auðveldara sé að framfleyta sér á kauptryggingunni einni saman heldur en að sleppa í gegnum nálarauga nefndarinnar!

En raunin er auðvitað allt önnur eins og allir sjá ef nefndin er sögð afgreiða 1600 undanþágur á einu ári. Það þýðir m. ö. o. að ef nefndarmenn hafa ekkert annað gert en að veita undanþágur í 365 daga, 8 tíma á dag og án þess að fara í mat eða kaffi, þá hafa þeir veitt að jafnaði 2 undanþágur á klukkustund. Það sjá því allir að starf þessarar nefndar hlýtur að vera bæði ofurmannlegt og miskunnarlaust því að auk þess að afgreiða allar þessar undanþágur þá unnu nefndarmenn fullum fetum að þessu nýja og magnaða lagafrumvarpi.

Í margnefndu frumvarpi er gert ráð fyrir því að samgönguráðherra fái heimild til að veita undanþágur, heimild sem eins og áður sagði er ekki fyrir hendi í dag. Eða með öðrum orðum: **Lögbrot samgönguráðuneytisins verði að lögum gerð!**

Í frumvarpinu er gert ráð fyrir því að ráðherra skipi nefnd sem fjalla á um undanþágubeiðnir (við vitum nú þegar um nokkra röska menn með mikla reynslu í slíkum störfum!) og ef svo ólíklega vildi til að nefndin synjaði slíkri beiðni „þá getur umsækjandi

borið ákvörðun nefndarinnar undir samgönguráðherra sem leggur endalegan úrskurð á málið,“ eins og segir í frumvarpinu.

Með þessu er hreinlega verið að gefa skít í það sem sjómenn, skipstjórnarmenn sem vélstjórar, sjómannafélög, kennarar og nemendur vélskólans og stýrimannaskólans, ásamt mörgum fleiri, hafa verið að halda fram varðandi undanþágumálið að undanfögnu. **Þ. e. a. s. að stefnt verði að því að koma þessum undanþágum út úr heiminum sem fyrst!** Og svo til að kóróna allt þá er gert ráð fyrir því að tekið verði gjald af undanþáguhafa! Þetta er kannski ein leiðin til að fylla upp í „gatið“ góða? Mér þætti gaman að vita hverjum datt í hug að gera mætti undanþágur til vél- og skipstjórnar að tekjulind fyrir ríkissjóð. Sá maður hlýtur að hljóta útnefningu til hugmyndaverðlauna ársins í ár! Ég mæli með honum!

Nei, það sem samgönguráðherra er að gera með þessu frumvarpi er í rauninni ekkert annað en að lækka „standardinn“ hjá íslenskum sjómönnum, því að ef þetta frumvarp, eins og það er í dag, fer í gegnum þingið, þá munum við skjótast mörg ár aftur fyrir aðrar siglingaþjóðir hvað varðar menntun yfirmanna og öryggi siglinga. Höfum við efni á því?

Teflt á tæpasta vað

Það veit hver sá sem vita vill að í dag er þegar teflt á tæpasta vað með öryggi íslenskra skipa og sjómanna, eins og svo greinilega hefur komið í ljós að undanfögnu. Því hljótum við að vona að afgreiðslu á frumvarpi til laga um atvinnuréttindi skipstjórnarmanna á íslenskum skipum, sem nú liggur fyrir Alþingi, verði annahvort slegið á frest á meðan menn átti sig á ýmsum staðreyndum, eða þá að því verði hreinlega vísað frá fyrir fullt og allt.