

Ed.

389. Nefndarálit

[14. mál]

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

Frá sjávarútvegsnefnd.

Nefndin hefur rætt frv. á allmörgum fundum og leitað umsagnar Skipstjórafélags Íslands og Farmanna- og fiskimannasambands Íslands. Enn fremur hefur henni borizt erindi um málið frá Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Vísir á Suðurnesjum. Loks má geta þess, að formaður Skipstjórafélagsins, Jón Eiríksson skipstjóri, kom á fund nefndarinnar og átti við hana ýtarlegar viðræður um ýmsar hliðar málsins.

Þessar athuganir hafa sýnt, að því fer fjarri, að full eining sé um málið meðal þeirra aðila, sem það snertir mest. Er þar skemmst af að segja, að Farmanna- og fiskimannasambandið leggur til, að frv. sé samþykkt óbreytt, en hinir aðilarnir bera báðir fram veigamiklar mótbárur. Af fjölmörgum aðfinnslum Skipstjórafélagsins má segja, að höfuðáherzla sé á það lögð, að varasamt sé að stytta undirbúningstímann, sem þarf til þess að öðlast réttindi bæði sem skipstjóri og stýrimaður, og að jafnframt megi telja vafasaman þennan stytta siglingatíma frá lægra aldri en nú er, 15 árum skv. frv. í stað 16 ára nú. Skipstjóra- og stýrimannafélagið Vísir bendir einmitt sérstaklega á þessi sömu atriði. Jafnframt telja bæði félögin það afturför frá því, sem nú er, að frv. gerir ráð fyrir, að ekki þurfi stýrimann á landróðrabátum undir 60 rúmlustum að stærð í stað 30 rúmlesta eftir gildandi lögum. — Nánari greinargerð um athugasemdir félaganna við frv. er í fylgiskjöllum með nál.

Nefndin er sammála um það, að óvarlegt sé að stytta siglingatímann, sem þarf til þess að öðlast tiltekin réttindi, jafnframt því sem aldurstakmarkið, sem

hann er talinn frá, sé lækkað. Vill hún í þessum tilvikum fara þá millileið að halda siglingatímanum óbreyttum, en fallast á nýmælið um að telja hann frá 15 ára aldri.

Hitt atriðið, um stærð landróðrabáta, sem ekki þurfi að hafa stýrimann, sýndist mönnum vafasamara, einkum með tilliti til þess, að mikill fjöldi þessara báta er nú með stýrimenn, sem ekki hafa full réttindi að lögum, heldur hafa fengið undanþágu atvinnumálaráðuneytisins. Það varð þó ofan á, að flestir nefndarmenn töldu ekki rétt að slaka á ákvæðum gildandi laga í þessu efni. Tveir nefndarmanna (JÁ og SvG) vilja þó samþykkja frv. óbreytt að þessu leyti.

Safnkvæmt þessu leyfir nefndin sér að leggja til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

#### BREYTINGUM:

1. Við 10. gr., b-lið, 2. málslíð. Í stað „6 mánuði“ í upphafi málslíðarins komi: 12 mánuði.
2. Við 12. gr., b-lið, 1. málslíð. Í stað „30 mánuði“ og „12 mánuði“ komi: 36 mánuði, 18 mánuði.
3. Við 16. gr.
  - a. Við b-lið, 1. málslíð. Í stað „36 mánuði“ komi: 48 mánuði.
  - b. Við b-lið, 2. málslíð. Í stað „18 mánuði“ á tveim stöðum komi: 24 mánuði.
4. Við 21. gr., síðustu málsgrein. Í stað „undir 60 rúmlestum“ komi: undir 30 rúmlestum.

Alþingi, 19. marz 1968.

Pétur Benediktsson, form., frsm.	Jón Árm. Héðinsson, fundaskr.	Jón Árnason, með fyrirvara.
Bjarni Guðbjörnsson.	Sveinn Guðmundsson, með fyrirvara.	Gils Guðmundsson.
	Ólafur Jóhannesson.	

#### Fylgiskjal I.

Kaflí úr bréfi, dags. 30. okt. 1967, frá Skipstjórafélagi Íslands.

... Vér viljum benda á eftirfarandi atriði:

- að aldursmörk háseta eru færð niður úr 16 ára til 15 ára aldurs. Vér höfum í sjálfu sér ekki á móti því, að 15 ára unglíngar fari á sjóinn, en við teljum ekki rétt að reikna siglingatíma þeirra frá þeim aldri, þegar samfara því er siglingatíminn stytur. (8. gr. b, 12 gr. og 16. gr. b. frv. Sbr. 8. gr. b, 12. gr. og 16. gr. b. laganna.)
- að þess er ekki krafizt í frumvarpinu, að háseti hafi verið fullgildur neitt af siglingatíma sínum, eins og gert er í núgildandi lögum. (12. gr. og 16. gr. b. í lögnum.)
- að siglingatíminn er stytur, bæði fyrir háseta og stýrimenn. (10. gr. b, 12. gr. og 14. gr. b. frv. Sbr. 6. gr. og 8. gr. b. laganna.)
- að siglingatími á minni skipum en áður er látinn nægja til að fá sömu réttindi. (12. gr. b og 14. gr. b frv. Sbr. 8. gr. b og 14. gr. b laganna.)
- að enginn munur er gerður á innan- og utanlandssiglingum. (Ákvæði þar að lútandi í 14. gr. 2. mgr., 16. gr. b og 19. gr. núgildandi laga felld niður.)
- að enginn munur er gerður á siglingatíma á varðskipi og verzlunarskipi. (14. gr. b, 15. gr. og 20. gr. b frv. Sbr. 14. gr., 15. gr. og 17. gr. laganna.)
- að siglingatími á fiskiskipi er látinn gilda í ríkara mæli en áður til að öðlast skipstjórnarréttindi á verzlunarskipi. T. d. er enginn munur gerður á siglingatíma á verzlunarskipi og fiskiskipi til að fá skipstjórnarréttindi á verzlunarskipi (í innanlandssiglingum) undir 400 rúmlestum að stærð. (II. kaflí fyrir-sögn, 10. gr. og 14. gr. b frv. Sbr. 10. gr. og 14. gr. laganna.)

að eigi er skylt að hafa stýrimann á landróðrabáti undir 60 rúmlestir að stærð í stað 30 rúmlestir áður. (21. gr. síðasta mgr. frv. Sbr. 45. gr. laganna.)

Það sést af framanskráðu, að hér er um mikla afturför að ræða. T. d. gæti það komið fyrir, að maður, sem aldrei hefur út í verzlunarskip stigið og aldrei til útlanda komið, fengi skipstjórnarréttindi á verzlunarskipi af hvaða stærð sem er, jafnt í utansem innanlandssiglingum.

Einna alvarlegustum augum lítum vér á það, að siglingatíminn er stytur. Öllum er ljóst, að reynsla í starfi er öllu öðru mikilvægara til að ná fullri starfsleikni. Styttur reynslutími veldur því, að skipstjórnarmenn verða ekki eins vel undir starfið búnir, þegar þeir öðlast réttindi til þess...

## Fylgiskjal II.

**Kaflí úr bréfi, dags. 18. febr. 1968, frá Skipstjóra- og stýrimannafélaginu Vísi, Suðurnesjum.**

... Okkur virðist frumv. feli í sér allmiklar tilslakanir í heildinni varðandi undirbúnings- og námstíma yfirmanna á fiskiskipum.

Við teljum, að þær tilslakanir eigi vart formælendur meðal sjómannastéttarinnar, og álitum, að það væri algjör öfugþróun nú á öld tækni og framfara að slaka á kröfum um verkunnáttu og lærdóm skipstjórnarmanna almennt.

Við teljum varhugavert:

Að stytta undirbúnings siglingartíma, jafnframt því sem aldurstakmörk eru færð niður. (Að færa niður aldurstakmörk samkv. b-lið 12. gr. finnst okkur að öðru leyti réttmætt.)

Að undanskilja báta undir 60 rúml. skyldu til að hafa stýrimann, ef þeim er ætlað að leggja afla sinn á land daglega.

Við álitum það mjög varasamt, vegna þess að bátar, sem leggja afla sinn á land daglega, eru í mörgum tilfellum á ferð á fjölförnum skipaleiðum í misjöfnum veðrum og slæmu skyggi.

Teljum við það allt of mikið álag á skipstjóra slíks báts eftir ferð út á fiskimið og stöðu við að afla fiskjar, að bera fulla ábyrgð á heimsiglingu og landtöku, sem að flestra dómi er hvað vandasöm must af sjóferðinni.

Hvaða nauðsynlegrar hvíldar nýtur sá maður við starf sitt, þegar róíð er daglega, ef hann á t. d. að treysta 15 ára unglíngi fyrir heimsiglingu? ...