

Nd. 184. Frumvarp til laga [98. mál]

um breyting á lögum nr. 66 17. júlí 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum.

Frá sjávarútvegsnefnd.

1. gr.

Aftan við 3. gr. laganna bætist nýr stafliður, svo hljóðandi:

- c. Skipstjórnarmönnum og vélamönnum ber að afla á 5 ára fresti læknisvottorða þeirra, -er um ræðir í lögum þessum.

2. gr.

Fyrir „15“ í 30. gr. laganna komi: 25.

3. gr.

1. Fyrir „15“ í 31. gr. laganna komi: 25.
2. Fyrir „50“ á tveim stöðum í sömu gr. komi: 75.

4. gr.

1. Fyrir „15“ í 32. gr. laganna komi: 25.
2. Fyrir „50“ á tveim stöðum í sömu gr. komi: 75.

5. gr.

Fyrir „50“ í 33. gr. laganna komi: 75.

6. gr.

1. Fyrir „50“ á tveim stöðum í 34. gr. laganna komi: 75.
2. Fyrir „15“ í sömu gr. komi: 50.

7. gr.

Fyrir „600“ í 35. gr. laganna komi: 900.

8. gr.

1. Fyrir „600“ í 36. gr. laganna komi: 900.
2. Í stað orðanna „50 hestafla vél í 12 mánuði“ í b-lið sömu gr. komi 75 hestafla vél í 18 mánuði.

9. gr.

37. gr. laganna orðist svo:

Sá einn hefur rétt til að vera yfirvélstjóri á mótorskipi með meira en 250, en ekki yfir 900 hestafla vél, svo og til að vera aðstoðarvélstjóri á mótorskipi með meira en 900 hestafla vél, sem fullnægir skilyrðum þeim, sem um ræðir í 38. gr.

10. gr.

1. Fyrir „600“ í 38. gr. lagauna komi: 900.
2. a-liður sömu gr. orðist svo: hefur siglt sem undirvélstjóri á mótorskipi með yfir 250 hestafla vél í 18 mánuði eða sem yfirvélstjóri á mótorskipi með yfir 150 hestafla vél í 24 mánuði, eftir að hafa öðlzt skirteini það, sem ræðir um í 36. gr.

11. gr.

39. gr. laganna orðist svo:

Sá einn hefur rétt til að vera aðstoðarvélstjóri á mótorskipi með meira en 900 hestafla vél, sbr. þó 37. gr., eða undirvélstjóri á mótorskipi með meira en 900, en ekki yfir 1300 hestafla vél, sem öðlzt hefur skirteini það, sem um ræðir í 40. gr.

12. gr.

Upphaf 40. gr. laganna skal orða svo:
Sá einn getur öðlzt aðstoðarvélstjóraskirteini á mótorskipi með meira en 900 hestafla vél, sbr. þó 37. gr., eða undirvélstjóraskirteini á mótorskipi með meira en 900, — o. s. frv.

13. gr.

Fyrir „600“ í 41. gr. laganna komi: 900.

14. gr.

Fyrir „600“ í upphafi 42. gr. laganna komi: 900.

15 gr.

1. Fyrir „50“ í b- og c-liðum 48. gr. laganna komi: 75.
2. Fyrir „42. gr.“ í fyrri málsgr. sömu gr. komi: 38. gr., — og fyrir „40. gr.“ á tveimur stöðum í sömu málsgr. kemur á fyrri staðnum: 36. gr., — en í síðara skiptið 38. eða 40. gr.
3. Fyrir „40. gr.“ í f-, g- og h-liðum sömu lagagr. kemur: 38. gr.

16. gr.

Aftan við 55. gr. laganna komi ný málsgr., svo hljóðandi:
Atvinnumálaráðherra er því aðeins heimilt að veita undanþágu frá skilyrðum laga þessara um vélamenn á mótorskipum, að sannað sé hæfi manns til starfans hverju sinni.

17. gr.

Fyrir „þrjár vikur“ í 57. gr. laganna komi: sex vikur.

18. gr.

Aftan við ákvæði til bráðabirgða bætist nýtt ákvæði, svo hljóðandi:
Þeir menn skulu eiga rétt á að öðlast skirteini samkvæmt 36. gr., án frekara náms eða prófs, sem að öðru leyti fullnægja ákvæðum hennar og siglt hafa sem vélstjórar á mótorskipum með yfir 150 hestafla vél í 36 mánuði fyrir gildistöku laga nr. 51 frá 1946.

19. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi, og skal fella meginmál þeirra inn í lög nr. 66 frá 17. júlí 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum, og gefa þau út svo breytt.

Greinargerð.

Með bréfi, dags. 19. okt. 1948, sendi samgöngumálaráðuneytið sjávarútvegsnefnd Nd. frv. til laga um breytingu á lögum um atvinnu við siglingar, sem stjórn Mótörvélstjórafélags Íslands hafði samið, ásamt umsögn vélfræðiráðunauts Fiskifélags Íslands, Þorsteins Loftssonar um frumvarpið, dags. 13. júlí 1948. Frv. þetta var og í fyrra til athugunar í sjávarútvegsnefnd og þá sent ráðuneytinu til athugunar.

Höfuðatriði frv. eru þau að veita vélstjórum, sem hafa stundað nám við hið meira vélstjóranámskeið Fiskifélags Íslands og hafa öðlzt fullan reynslutíma, rétt til þess að vera yfirvélstjórar við mótora allt að 900 ha og aðstoðarvélstjórar við hvaða mótör sem er. Sjávarútvegsnefnd hefur fallizt á að flytja frv., þó með nokkrum breytingum í samræmi við ábendingu Þorsteins Loftssonar. Nefndarmenn áskilja sér rétt til þess að flytja eða fylgja breytingartillögum, sem fram kunna að verða bornar.

Það er vert að benda hér á, að á flestum hinna stærri skipa okkar sigla vélstjórar með undanþágum, sem þó er engin heimild í lögum til að veita. Með frv. þessu, ef að lögum verður, munu flestir þessara manna öðlast rétt til þess starfs,

sem þeir gegna nú með undanþágu og óhjákvæmilegt er að láta þá starfa að, ef möguleikar eiga að vera á því að halda flotanum gangandi.

Frv., eins og það kom frá Mótórvélstjórafélagi Íslands, fylgdu svo hljóðandi athugasemdir:

Síðan skipan var fyrst gerð með lögum hér á landi um vélgæzlu á mótorskipum (lög nr. 50 frá 1924) hafa orðið gífurlega miklar breytingar á þeim atvinnuháttum hér og meiri en svo, að athafnir löggjafarvaldsins hafi hingað til haldizt í hendur við þær. Segja má samt, að þróun þessara mála hafi, sem í öðrum þeim atriðum, er varða siglingar landsmanna, horft í áttina til betri aðbúðar og aukins öryggis fyrir skip og áhöfn. Samt er nú svo komið, að sá kafli laganna um atvinnu við siglingar, sem frumvarp þetta er af risið, hefur orðið fyrir afturkipp, aðallega vegna samþykktar laga nr. 51 frá 1946, sem felld voru inn í lög nr. 68 frá 1945, sem voru síðan gefin út svo breytt sem lög nr. 66 frá 1946.

Hinir nýju tímar í athafnalífi þjóðarinnar krefjast aukinna krafta og aukinnar menntunar, til þess að menn geti notfært sér til fulls nýtizku atvinnutæki, og á þetta ekki sízt við um sjávarútveginn. Mótórvélar í skipum og bátum eru nú yfirleitt aflmeiri en þegar lög nr. 104 frá 1936 voru sett, og mun svo verða um skip þau, sem væntanleg eru til landsins. Fyrir þessu hefur ekki verið séð í tíma og skilyrði fyrir réttindum til vélgæzlu því ekki endurskoðuð svo vel sem skyldi og breytt til samræmis við núverandi aðstæður. Sakir þessa hefur undanfarið verið hörgull á vélstjórum, er hefðu rétt til vélgæzlu á hinum nýrri skipum. Var því gripið til þess úrræðis að veita mönnum, sem rétt höfðu til að gæta mótórvéla allt að 150 hestafla, undanþágu til þess að fara með aflmeiri vélar. Í ársbyrjun 1946 munu 63 menn hafa haft slíkar undanþágur, þar af 34 til að fara með vélar yfir 150 hestöfl allt að 400 hestöfl, en þessi voru þá mörkin fyrir þá menn, sem staðizt höfðu hið meira mótórvélstjórapróf Fiskifélags Íslands og siglt tólf mánuði sem yfirvélstjórar á mótorskipi með yfir 50 hestafla vél. Um þær mundir kom fram frumvarp til laga um breytingu á lögum nr. 68 frá 1945 í því skyni að auka rétt þeirra manna, er máttu fara með mótórvélar allt að 150 hestafla, þannig að þeir mættu fara með vélar allt að 250 hestafla. Var frv. þetta borið fram að ósk vélstjóra á Akranesi og í Vestmannaeyjum og náði samþykki með nokkrum breytingum sem fyrrgreind lög nr. 51 frá 1946. Lagasetning þessi mætti þó allharðri mótspyrnu af hálfu 10. þings Fiskimanna- og farmannasambands Íslands svo og Mótórvélstjórafélags Íslands, er töldu breytingar þessar miða að því að draga úr öryggi við vélgæzluna og þó einkum úr áhuga manna til þess að afla sér nauðsynlegrar menntunar í þessari grein. Einnig lögðu þessir aðilar áherzlu á það ójafnrétti, sem lagabreytingar þessar hafa valdið innan stéttarinnar.

Áður en þetta verður rakið nánar, skal hér aðeins minnzt á „reglur um, hvernig ákveða skuli hestöfl vélar“ (auglýsing nr. 115 frá 21. júní 1945). Með þessum reglum var komið allmiklu raski á hestaflatölu véla, þar eð alveg sérstakar reglur, sem ekki eiga stoð í aflfræðinni, voru settar um vélar, sem hafa minna en 800 hestöfl. Þessar reglur voru bersýnilega settar með það eitt fyrir augum, að afla mönnum, sem lokið höfðu hinu minna mótórvélstjóraprófi, réttinda til þess að fara með stærri vélar en menntun þeirra heimilaði þeim samkvæmt þágildandi lögum, er settu markið við 150 hestöfl. Með reglum þessum og lögunum frá 1946 hefur þessu marki verið náð, og hafa minnaprófsmenn nú réttindi til að fara með vélar, sem hefðu eftir eldri reglunum reiknast 325 hestöfl, ef um hraðgengar vélar ræðir, þar eð hestaflatala þeirra lækkar niður í um 200, þegar reiknað er eftir nýju reglunum. Hvor tveggja þessara ráðstafana hefur verið gerð með það fyrir augum að bæta úr skorti þeim, sem á mótórvélstjórum hefur verið, eins og fyrr var lýst. Hins vegar má það vera hverjum manni ljóst, að ekki fjölgar vélstjórum við þetta, heldur hefur það þau ein áhrif, að vélstjórar þeir, sem fyrir voru, taka nú við stærri skipum, en á hinum minni starfa ólærðir menn samkvæmt undanþágum, en lögín frá 1946 voru einmitt rökstudd með því, að þau gerðu undanþágur óþarfar. Má af framanrituðu gera sér

ljóst, að af þessu stafar alvarleg hættu fyrir framtíð þessarar atvinnugreinar, er dregið er úr menntunarkröfum í stað hins, sem sjálfsagt var að stuðla að í þessari stétt sem öðrum, að auka menntun og starfshæfi manna þeirra, sem þá atvinnu stunda.

Þeir mótórvéltjórar, sem lokið hafa meira námskeiði Fiskifélagsins og hafa öðlazi réttindi til að stjórna vélum allt að 400 hestafla, hafa hins vegar orðið fyrir því, að atvinnusvið þeirra hefur mjög þrengzt af völdum laganna. Að visu gefa lögin þeim kost á að afla sér réttinda til að stjórna vélum allt að 600 hestafla gegn því að sækja tveggja mánaða aukanámskeið. Hér þykir rétt að vekja þegar athygli á því, að réttindaaukning handa þeim er algerlega bundin þessu aukanámskeiði, og kemur reynsla þeirra og langur siglingatími þeim ekki að neinu haldi, þótt þeir menn, sem staðizt hafa hið minna mótórvéltjórapróf Fiskifélagsins öðlist aukin réttindi samkvæmt bráðabirgðaákvæðum laganna, ef þeir hafa siglt í 4 ár sem véltjórar, áður en lögin gengu í gildi. Við þetta bætist, að sé hin ráðgerða réttindaaukning meiraprófsmanna athuguð nánar, kemur í ljós, að hún er tylliboð eitt, þar eð svo hagar nú til, að ekkert skip er hér á landi með vél, er hafi milli 400 og 600 hestöfl, og engar líkur eru sjáanlegar til þess, að breyting verði á þessu fyrst um sinn. Hin varhugaverðasta afleiðing ástands þess, sem lýst hefur verið hér, er því sú, að hinir betur menntuðu véltjórar og reyndari hættu siglingum og afla sér atvinnu við störf í landi, er svo er þrengt kosti þeirra. Jafnframt þessu hlýtur að draga úr því eða jafnvel taka alveg fyrir það, að menn sækji framvegis hið meira námskeið Fiskifélagsins, þegar ekki er um bættu atvinnumöguleika að ræða sem aukna hvöt mönnum til að afla sér betri þekkingar og reynslu í atvinnugrein sinni. Virðist slíkt ekki nema eðlilegt, þegar þess er gætt, hve gífurlegur munur er á kröfum þeim, sem gerðar eru nú um nám og undirbúning þessara tveggja flokka véltjóra. Réttindi til að stjórna 250 hestafla vél eru bundin við 3 mánaða námskeið og 12 mánaða siglingartíma, en réttindi til að stjórna vél með milli 250 og 600 hestöfl eru bundin 10 mánaða námskeiðum, samanlögðum 24 mánaða smiðjutíma og 36 mánaða siglingatíma eða samtals 70 mánaða undirbúningi.

Þykir af öllu framanrituðu ljóst, að hér þarf skjótra og góðra aðgerða við, til þess að samræma megi kröfur þær, er aukinn skipastóll og öflugra atvinnulíf landsmanna gerir til véltjóra, þær kröfur, sem þjóðin í heild og þó einkum sjómanna-stéttin gerir um aukið og vaxandi öryggi við siglingar vorar, og í því er það ekki minnsti þátturinn, að vandað sé til manna þeirra, sem skipa ábyrgðarstöður um borð í skipunum. Með frumvarpi þessu er gerð tilraun til þessa, þar sem bæði er þess gætt, að unnt verði að fá véltjóra á hin nýju skip, svo og hins, að hvatning sé fyrir hendi til þess, að véltjórar afli sér meiri menntunar og þjálfunar í grein sinni, og loks þess, að sjávarútvegurinn fái notið starfskrafta þeirra véltjóra, sem þegar hafa varið bæði tíma sínum og fé til að auka starfshæfi sitt, en hafa, eins og áður segir, ekki orðið aðnjótandi tilhlýðilegra kjarabóta.“

Skýringar við einstakar greinar eru felldar niður.