

Ed.

615. Nefndarálit

[98. mál]

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 66 17. júlí 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum.

Frá minni hl. sjávarútvegsnefndar.

Nefndin hefur rætt mál þetta á nokkrum fundum. Sendi hún frv. til umsagnar til eftirfarandi aðila: skipaskoðunartjóra ríkisins, Fiskifélags Íslands, Vélstjórafélags Íslands, Skólafélags vélstjóraskólans, Mótórvélstjórafélags Íslands og skólástjóra vélstjóraskólans. Sendu allir þessir aðilar umsögn um frv. til nefndarinnar, nema skólástjóri vélstjóraskólans, sem mætti á fundi hjá nefndinni og lét þar í ljós álit sitt á málinu. Á þeim fundi mættu einnig fulltrúar frá öllum ofanrituðum aðilum og m. a. einnig skipaskoðunarstjóri ríkisins. Fyrir nefndinni lá einnig umsögn frá Farmanna og fiskimannasambandi Íslands og enn fremur ýmis bréf, sem farið höfðu á milli ofanritaðra aðila í sambandi við afgreiðslu málsins. Öll ofanrituð gögn voru send samgöngumálaráðherra til athugunar. Mætti hann síðar hjá nefndinni til viðræðna um málið eftir að hafa kynnt sér gögnin.

Í bréfi því, sem nefndin sendi ofanrituðum aðilum, óskaði hún eftir ákveðnum svörum við eftirfarandi spurningum:

1. Teljið þér, að frumvarp þetta, ef að lögum verður, veiki eða styrki öryggi skipaflotans yfirleitt?
2. Teljið þér, að ákvæði frumvarpsins, ef að lögum verður, muni hafa veruleg áhrif á aðsókn að verkstæði og skóla til þess þannig að fullnuma sig sem vélstjóra samkvæmt gildandi lögum?
3. Hve miklar líkur teljið þér, að séu fyrir því, að á næsta ári komi út nægilega margir vélstjórar til þess að fullnægja eftirspurninni, þó að lögnum sé ekki breytt?
4. Teljið þér ekki hyggilegt að fresta samþykkt frumvarpsins, þar til það hefur verið undirbúið á þann hátt, sem 18. gr. mælir fyrir um?

Niðurstöður umsagna, sem nefndinni bárust, voru sem hér segir:

1. Við fyrstu spurningu:

Fjórir aðilar, þ. e. skipaskoðunarstjóri ríkisins, skólástjóri vélstjóraskólans, Vélstjórafélag Íslands og skólafélag vélstjóraskólans, álitu allir, að frv., ef að lögum verður, veiki öryggi skipa og skipverja. Einn aðili, Fiskifélag Íslands, taldi frv., ef að lögum verður, hvorki styrkja eða veikja öryggi flotans yfirleitt, og einn aðili, Mótórvélstjórafélag Íslands, taldi frv., ef að lögum verður, auka, öryggi skipanna.

2. Við 2. spurningu:

Fjórir aðilar, þ. e. skipaskoðunarstjóri ríkisins, skólástjóri vélstjóraskólans, Vélstjórafélag Íslands og skólafélag vélstjóraskólans, telja, að frv., ef að lögum verður, hljóti að minnka aðsókn að vélsmíðanámi og vélstjóraskólanum. Fiskifélag Íslands og Mótórvélstjórafélag Íslands álíta hins vegar, að frv., þótt að lögum yrði, breytti engu um í þessu atriði.

3. Við 3. spurningu:

Allir aðilar virðast sammála um, að á þessu ári komi ekki nægilega margir menn með fullkomnu námi út af skólanum til þess að fullnægja eftirspurninni. Skólástjóri vélstjóraskólans og nemendur ásamt Vélstjórafélagi Íslands telja hins vegar, að ef frv. þetta verði ekki að lögum, muni aðsókn að skólanum aukast svo, að nægilegt framboð af fulllærðum mönnum verði fyrir hendi mjög bráðlega.

4. Við 4. spurningunni:

Fjórir fyrstnefndu aðilar, sbr. 1. lið, telja sjálfsagt að fresta samþykkt frv., þar til heildarendurskoðun hefur farið fram á lögnum. Fiskifélag Íslands telur slíka endurskoðun hyggilega og telur enga aðkallandi nauðsyn að breyta lög-

unum fyrir en að lokinni slíkri athugun. Mótórvéltjórafélag Íslands telur ekki rétt að fresta samþykkt frv. af þessum ástæðum.

Af gögnum þeim, sem fyrir liggja, og þó alveg sérstaklega af bréfi frá Fiskifélagi Íslands til sjútvn. Nd., dags. 5. febr. s. l., er ljóst, að sókn og vörn í máli þessu á milli Mótórvéltjórafélags Íslands og Véltjórafélags Íslands markast að langmestu leyti af stéttarhagsmunum, alveg án tillits til þeirra afleiðinga, sem breytingar á lögnum kunna að hafa til góðs eða illis fyrir útveginn og landsmenn í heild. Síndist því svo, að rétt væri hér að fara að orðum og tillögum þeirra aðila, sem hlutlausir eru í þeirri deilu, en stöðu sinnar vegna eiga fyrst og fremst að gæta fyllsta öryggis í sambandi við breytingar á þessari löggjöf. En þetta sjónarmið virðist ekki hafa verið ráðandi enn sem komið er í meðferð málsins á Alþingi. Og með því að meiri hl. nefndarinnar gat ekki fallið á, að þetta sjónarmið ætti fyrst og fremst að ráða við afgreiðslu málsins, heldur hitt, að rétt sé að veita fjölda manna mjög aukin réttindi til vandasamra starfa, án þess að krefjast nauðsynlegrar þekkingar á starfinu, gat ég ekki orðið sammála um slíka afgreiðslu á málinu, því að ég tel, að með henni sé stefnt út í margvíslegar hættur, er ég vil vara við og ekki gerast meðábyrgur í. Þegar þessum sömu lögum var breytt árið 1945, og réttindi þessara sömu manna því stórkostlega aukin, án þess að krefjast meira náms eða meiri þjálfunar, benti ég á þessa sömu hættu, en árangurslaust. Reynslan hefur þó sýnt síðan, að sífellt fjölgar þeim skipum, sem draga verður inn vegna vélarbilunar, og það svo, að nú þykir ekki öruggt að stunda veiðar hér við land, nema sérstakt skip sé jafnan til staðar til þess að bjarga þeim bátum, sem þannig er ástætt fyrir. Má undarlegt kallast, að þingmenn skuli loka augunum fyrir þeirri staðreynd. Leiðin til að draga úr þeirri hættu er ekki sú, að auka réttindi hinna ólærðu manna, heldur hitt, að auka kröfuna til kunnáttu um meðferð og gæzlu véla, eftir því sem þær verða stærri og margbrotnari.

Lög þau, sem hér er verið að breyta, mæla svo fyrir, að véltjórar við eimvélar allt að 600 hestum skuli inna af hendi miklu meira nám en þeir menn, sem nú er ætlað að fá rétt til að stjórna dieselvélum upp að 900 hestum. Á sama tíma er viðurkennt af öllum aðilum, sem ræddu við nefndina, að miklu meiri þekkingu þyrfti til þess að gæta örugglega 600 hesta dieselvélar en 600 hesta eimvélar. Það er því ljóst, að ef þetta frv. verður samþykkt, hlýtur að koma einnig krafa um það að hækka hlutfallslega réttindi eimvéltjóra úr 600 í 900 hesta, án frekari krafna um námsaukningu, því eigi málið aðeins að afgreiðast út frá hagsmunasjónarmiði manna og stétta, en ekki út frá öryggissjónarmiði, verður ekki þolað, að réttur eimvéltjórans sé þannig fyrir borð borinn. Þá er og ljóst, að nauðsynlegt er til samræmingar og enn fremur til öryggis að hækka 250 hesta takmarkið upp í 400 hesta, til þess að þeir menn, sem ætlazt er til að fá réttindi til að stjórna 900 hestafla vél, hafi þó orðið að sigla áður á skipum með að minnsta kosti 400 hestafla vél í stað 250 hestafla, eins og nú er í lögnum.

Svo að segja allir aðilar eru sammála um, að núgildandi lög um atvinnu við siglingar á ísl. skipum verði að endurskoðast, enda þótti nauðsynlegt að setja þetta inn í frv. Og um þetta er enginn ágreiningur. Það er því heinlínis óskiljanlegt, að ekki skuli fást samkomulag um það að fresta réttindaaukningu ólærðra manna, þar til sú endurskoðun hefur átt sér stað, en það er ákveðið í frv., að henni skuli lokið á þessu ári. Ekkert annað getur legið á bak við þessa neitun en bein hræðsla við það, að þeir menn, sem taka að sér þetta vandaverk og eiga að bera ábyrgð á því, fáist ekki til að fallast á, að rétt sé að leyfa skilyrðislaust öllum þeim fjölda manna, sem hér á hlut að máli, að fá réttindi án frekara náms. En sé því þannig verið, er rangt að samþykkja frv. óbreytt.

Ég legg því til, að frv. verði samþykkt með eftirfarandi

BREYTINGUM.

1. Við 2.—16. gr. Greinarnar falli niður.
2. Við 17. gr. Greinin falli niður.
3. Við 18. gr. Fyrri meginmálgreinin falli niður.
4. Við 19. gr. Greinin orðist svo:
Lög þessi öðlast þegar gildi.

Alþingi, 1. maí 1949.

Gisli Jónsson,
form.

Fylgiskjal I.

FISKIFÉLAG ÍSLANDS

Reykjavík, 5. febr. 1949.

Eftir tilmælum hv. sjávarútvegsnefndar Nd. Alþingis hef ég haldið fund með fulltrúum frá Vélstjórafélagi Íslands og Mótórvélstjórafélagi Íslands vegna frumvarps þess, er nú liggur fyrir Alþingi á þskj. 184, um breyting á lögum um atvinnu við siglingar. Fundurinn var haldinn hinn 3. þ. m. Á fundinum mættu: formaður Vélstjórafélags Íslands, Tómas Guðjónsson, formaður Mótórvélstjórafélags Íslands, Halldór Guðbjartsson, og Lúther Grimsson.

Samkomulag varð ekki um frumvarpið, en fulltrúar Mótórvélstjórafélagsins buðust til að ganga frá kröfum sínum í 9. og 11. gr. frumvarpsins um réttindi fyrir meðlimi félagsins sem aðstoðarvélstjóra á skipum með meira en 900 hestöfl. Enn fremur buðust þeir til að ganga að því, að siglingatími þeirra manna, sem eftir frumvarpinu eins að öðlast réttindi sem yfirvélstjórar á skipum með 250 til 900 hestöfl, verði ákveðinn þannig, að til þess að öðlast réttindi sem yfirvélstjórar á mótorskipum með meira en 250, en ekki yfir 600 hestöfl, skuli þeir hafa siglt sem undirvélstjórar á mótorskipi með meira en 250 hestöfl í 12 mánuði. En til þess að öðlast réttindi sem yfirvélstjóri á mótorskipum með meira en 600, en ekki yfir 900 hestöfl, skuli hann auk ofangreinds siglingatíma hafa siglt sem undirvélstjóri á mótorskipi með meira en 250 hestöfl mótör í 18 mánuði.

Fulltrúi Vélstjórafélags Íslands taldi sig ekki geta fallizt á þetta boð, en gerði ekkert boð á móti.

Ég gerði þá tillögu, að siglingatími fyrir mótórvélstjóra með hinu meira mótórvélstjóraþrófi til þess að öðlast yfirvélstjóraréttindi upp í 900 hestöfl, ef frumvarpið yrði að lögum, væri settur jafnlangur þeim siglingatíma, sem vélstjórar með vélstjóraþrófi verða að sigla til þess að öðlast ótakmörkuð réttindi, en námsmismunurinn væri látinn koma á móti réttindamismuninum.

Þetta vildi hvorugur aðilinn aðhyllast, en fulltrúar Mótórvélstjórafélagsins buðu þau sáttaboð, sem að framan greinir, og settu þau skilyrði fyrir háðum sínum tilboðum, að ég mælti með því, að frumvarpið yrði samþykkt með þeim breytingum, sem væru í samræmi við tilboð þeirra.

Þann 5. þ. m. var annar fundur haldinn um þetta mál, voru á þeim fundi mættir sömu aðilar og áður auk Páls Pálmasonar skrifstofustjóra og Þorsteins Árnasonar vélstjóra. Á þessum fundi gekk heldur ekki saman með þeim um frumvarpið né tillögu mína um siglingatíma.

Þorsteinn Árnason bar fram þá tillögu fyrir hönd Vélstjórafélags Íslands, að afgreiðslu frumvarpsins yrði frestað og löggin öll endurskoðuð og samræmd í heild af millipinginefnd. Þessa tillögu gátu fulltrúar Mótórvélstjórafélagsins ekki fallizt á.

Samkomulag um siglingatímamann varð enn ekkert, og tel ég ekki til neins að reyna það frekar að þessu sinni.

Hv. sjávarútvegsnefnd hefur beðið mig að gera tillögur um þann siglingatíma, sem ég teldi hæfilegan fyrir þá menn, sem lokið hafa hinu meira mótórvélstjóraþrófi og eiga að fá hækkuð réttindi upp úr 250 hestöflum.

Í þessu sambandi vil ég taka fram eftirfarandi:

Ég tel, að til þess að öðlast yfirvélstjóraréttindi upp í 600 hestöfl, sé hæfilegur siglingatími 12 mánuðir sem 2. vélstjóri á skipi með meir en 250 hestöfl, en ef réttindin verða hækkuð upp í 900 hestöfl, eins og frumvarpið mælir fyrir um, tel ég, að þeir þurfi, auk framangreinds tíma, að sigla í 24 mánuði sem 2. vélstjórar á skipi með meir en 250 hestöfl. Þó vil ég taka það fram, að hafi vélstjórar lokið hinu minna mótórvélstjóraprófi og siglt samkvæmt því þann tíma, sem þarf til þess að komast á hið meira námskeið, megi færa ofangreinda 24 mánuði niður í 18 mánuði. Að öðru leyti vísa ég til bréfs míns til atvinnu- og menntamálaráðuneytisins, dags. 1. des. 1947, varðandi réttindahækkun mótórvélstjóra upp fyrir 600 hestöfl, svo og tilöggu minnar um að strika alveg út úr frumvarpinu ákvæði 9., 11. og 12. greinar um réttindi aðstoðarvélstjóra.

Virðingarfyllst.

Þorst. Loftsson.

Til sjávarútvegsnefndar Nd. Alþingis.

Fylgiskjal II.

SKIPASKOÐUNARSTJÓRINN

Reykjavík, 26. marz 1949.

Sjávarútvegsnefnd Ed. hefur með bréfi dags. 23. marz þ. á., beðið um svar við nokkrum spurningum varðandi frumvarp til laga um breyting á lögum nr. 66/1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum.

Spurningar eru í fjórum liðum, og verður þeim svarað í sömu röð.

1. Um það, hvort frumvarpið, ef að lögum yrði, veiki eða styrki öryggi skipaflotans yfirleitt.

Ég fæ ekki betur séð en að með þessu frumvarpi — ef að lögum yrði — sé verið að draga úr öryggi skips og skipverja, þar sem hvorki smíðanám né önnur atriði undirstöðumenntunar hafa verið aukin í samræmi við hin auknu réttindi, sem farið er fram á að fá.

2. Um það, hvort draga muni úr aðsókn að vélsmíðjum og vélskóla, ef frumvarpið yrði að lögum.

Viðvíkjandi þessu atriði lít ég svo á, að aðsókn til smíðanáms og vélskóla hljóti að minnka að mjög verulegu leyti. Það er mjög takmörkuð tala vélstjóra, sem kemst á stærstu skipin, og því augljóst mál, að menn fara ekki að eyða 7 árum ævi sinnar í vélstjóranám, ef þeir eiga kost á því að fá vélstjóraréttindi á skipum allt að 900 hestöflum nú og ef til vill meira síðar, en þurfa ekki að vinna meira til réttindanna en það að hafa verið 1. vélstjóri á mótorbát með yfir 50 hestafla vél í 24 mánuði og loks að hafa verið í 6 mánuði á námskeiði.

3. Um hve miklar líkur séu fyrir því, að nægilega margir vélstjórar komi út af skólanum nú og fullnægi eftirspurninni.

Ég tel litlar líkur til þess, að svo verði.

4. Frestun á samþykkt frumvarpsins.

Ég tel það sjálfsagt að fresta framkvæmd frumvarpsins, undirbúa málið betur og athuga, hvort skipulag þessara mála í heild gefi ekki tilefni til breytinga, ef svo væri, þá að skipa þessum málum í betra horf og leggja það svo fyrir Alþingi.

Ól. Sveinsson.

Til sjávarútvegsnefndar efri deildar Alþingis.

Fylgiskjal III.

FISKIFÉLAG ÍSLANDS

Reykjavík, 28. marz 1949.

Oss hefur borizt bréf háttvirtrar sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis, dags. 23. þ. m., ásamt frumvarpi til laga um breyting á lögum nr. 66 17. júlí 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum, þingskj. nr. 371.

Sem svar við spurningum nefndarinnar í ofangreindu bréfi viljum vér taka fram eftirfarandi:

1. Vér álitum, að frumvarpið hafi ekki áhrif í þá átt að styrkja öryggi flotans, en hins vegar fáum vér heldur ekki séð, að það veiki öryggi flotans yfirleitt, þar sem breytingar þær, sem ráðgerðar eru, nái aðeins til mjög takmarkaðs hluta hans, eins og hann er nú.
2. Vér álitum, að frumvarpið hafi engin áhrif á aðsókn að verkstæðum og skóla, því vér teljum víst, að þeir menn, sem hafa áhuga á að verða vélstjórar með fullum lærdómi og réttindum, stundi það nám jafnt eftir sem áður.
3. Vér sjáum ekki líkur til þess, að á næsta ári komi nægilega margir vélstjórar út til þess að fullnægja eftirspurninni, hvort sem lögnum verður breytt eða ekki.
4. Vér teljum hyggilegt að endurskoða lögin, eins og 18. gr. frv. mælir fyrir um, og oss er ekki kunnugt um aðkallandi nauðsyn til að breyta lögnum fyrr en að því loknu.

Að öðru leyti vísum vér til bréfs vors varðandi breytingar á ofangreindum lögum til menntamálaráðuneytisins, dags. 1. des. 1947, og til sjávarútvegsnefndar Nd. Alþingis, dags. 5. febr. 1949.

Virðingarfyllt.

Davíð Ólafsson.

Þorst. Loftsson.

Til sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis, Reykjavík.

Fylgiskjal IV.

Reykjavík, 28. marz 1949.

Vér höfum mótttekið bréf háttv. sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis, dags. 23. marz 1949, varðandi frumv. til laga um breyting á lögum nr. 66 17. júní 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum, þskj. 371.

Í áðurnefndu bréfi erum vér beðnir um að svara 4 spurningum, og gerum það hér með:

1. Vér fullyrðum, að það veiki öryggi skipaflotans.
2. Verði þessar breytingar gerðar á lögnum, liggur það í hlutarins eðli, að aðsókn að verkstæðum og skóla hlýtur að minnka, þar sem menn koma til með að sjá, að það er mun handhægara að sækja til Alþingis um aukin réttindi, án þess að inna af hendi það verklega og bóklega nám, sem krafizt er samkv. lögum. Þess utan er frumvarp þetta, ef að lögum verður, hróplegt ranglæti gagnvart þeim mönnum, sem hafa viðurkennt og uppfyllt þær kröfur, sem gerðar eru til náms í vélfræði af hinu háa Alþingi, og í fullu trausti þess, að minni kröfur yrðu ekki gerðar síðar, hafa þeir innt af hendi allar þær skyldur, sem löggjöfin hefur sett í þessum efnum.
3. Á vélskólanum í Reykjavík eru nú um 70 nemendur, og hafa þeir aldrei verið fleiri síðan skólinn var stofnaður árið 1915. Bendir þar allt til þess, að ekki verði langt að biða þess, að nægilega margir vélstjórar verði fyrir hendi, sem lokið hafa fullu námi við vélskólann í Reykjavík, eða hinu mesta vélstjóranámi, sem krafizt er samkv. lögum. Aftur á móti teljum vér það enga lausn á þessu máli, þótt þetta frumvarp, sem hér um ræðir, verði að lögum, þar sem það er

vitað, að það eru aðeins 5 skip, sem hafa vélar milli 600—900 hö., og þessi skip eru meira og minna mönnuð vélstjórum með hið meira vélstjórpróf. Oss er því með öllu hulið, hver tilgangurinn með þessu frv. er.

4. Vér teljum það nauðsynlegt, að löginn verði endurskoðuð, eins og um getur í 2. mgr. 18. gr., þar sem skipastóll landsmanna hefur tekið miklum breytingum og framförum frá því að löginn voru staðfest, svo og til þess að fyrirbyggja, að menn sí og æ leiti til Alþingis um aukin réttindi, upp á kostnað þeirra, sem telja námið grundvallaratriði, til þess að hér skapist menntuð og fjölbæf vélstjórastétt.

Virðingarfyllst.

F. h. Vélstjórafélags Íslands.
Tómas Guðjónsson. Þorst. Árnason.

Til sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis.

Fylgiskjal V.

Reykjavík, 28. marz 1949.

Sem svar við bréfi yðar, dags. 23. marz 1949, leyfum vér oss, í umboði Skólafélags vélskólans, að láta í ljós álit okkar á eftirfarandi hátt:

1. Vér teljum, að verði frumvarp þetta gert að lögum, muni það óhjákvæmilega veikja öryggi skipaflotans, þar sem farið er fram á réttindaaukningu úr 600 hestöflum upp í 900 hestöfl án aukins bóklegs náms.
2. Vér álitum, að slík lög mundu draga allverulega úr aðsókn að vélskólanum, þar sem auðveldara yrði að öðlast réttindi á fyrirhafnarminni hátt.
3. Á þessu ári munu útskrifast 17 vélstjórar úr rafmagnsdeild skólans, sem öðlast ótakmörkuð réttindi eftir tilskilinn tíma sem undirvélstjóri. Úr eldri deildum skólans útskrifast 28 vélstjórar, sem réttindi hafa á 1200 hestafla gufuvél og 1300 hestafla mótórvél. Með svipaðri aðsókn að skólanum mun verða nægur kostur vélstjóra með fullum réttindum á næstu árum. Þess skal getið, að í yngri deild eru nú 22 nemendur.
4. Vér teljum það tvímælalaust rétt að fresta samþykkt frumvarpsins, þar til nefnd sú, er skipuð yrði samkvæmt tilmælum 18. greinar á þskj. 371, hefur skilað álit sínu. Yrði frumvarpið gert að lögum áður en nefndin hefur lokið störfum, mundi það tefja fyrir fyrirhugaðri samræmingu vélfræðináms.

Virðingarfyllst.

Valdimar Indriðason. Guðmundur Jónsson. Þorsteinn Ársælsson.
Lárus Ó. Þorvaldsson. Ásgeir Long.

Til sjávarútvegsnefndar Ed.

Fylgiskjal VI.

MÓTORVÉLSTJÓRAFÉLAG ÍSLANDS

Reykjavík, 28. marz 1949.

Vér höfum mótttekið heiðrað bréf sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis, dags. 23. þ. m., þar sem lagðar eru fyrir Mótórvélstjórafél. Íslands fjórar spurningar, vegna frumvarps til laga um breytingar á lögum n. 66 17. júlí 1946, um atvinnu við siglingar á íslenskum skipum, þskj. nr. 371.

Spurningum þessum svörum við þannig í sömu röð og spurt var:

1. Félagið telur, að frumvarp þetta, ef að lögum verður, muni auka öryggi skipanna, enda er þegar fjöldi vélstjóra með menntun frá meira mótornámskeiði

Fiskifélagsins starfandi með undanþágum og hafa alls staðar notið fyllsta trausts yfirmanna sinna.

Frumvarp þetta felur aðeins í sér réttindaaukningu allt að 900 hö., enda þótt vélstjórar þeir, er frumvarpið snertir, hafi verið og muni verða starfandi við mun stærri dieselvélar.

2. Félagið telur ekki líkur til, að frumvarp þetta, þótt að lögum yrði, mundi breyta neinu um aðsókn að vélaskóla Íslands eða vélsmiðjum, þar sem sú menntun væri nauðsynleg eftir sem áður til að afla sér réttinda til vélgæzlu við allar stærri vélar.
3. Félagið telur engar líkur til, að mögulegt verði á þessu eða næstu árum að manna skipin vélstjórum með fullum réttindum, ef frumvarp þetta verður ekki samþykkt.
4. Félagið telur ekki hyggilegt að fresta samþykkt frumvarpsins, vegna þess að reglugerðin fyrir hið meira mótornámskeið Fiskifélagsins var samin með tilliti til þess — fyrir atbeina fulltrúa félagsins — að frumvarp þetta yrði samþykkt að fullu eins og það var, er það var sent til sjávarútvegsnefndar neðri deildar.

Þótt skipuð yrði milliþinganefnd til að endurskoða lögin, er ekki líklegt, að þær breytingar komi neitt í bága við frumvarp þetta, nema síður sé, en fullvist, að endurskoðunin muni taka langan tíma.

Sökum þess að langt er síðan fyrst var farið að undirbúa frumvarp þetta og allan þann tíma hafa þessir menn starfað á undanþágum, er ekki hyggilegt að meina velþjálfuðum vélstjórum um lagaleg atvinnuréttindi um langan tíma enn á þeirri einu hæpnu forsendu, að annað í lögunum þurfi endurskoðunar við.

Virðingarfyllst.

Halldór Guðbjartsson,
form.

Jón S. Pétursson,
ritari.

Til sjávarútvegsnefndar Ed. Alþingis.