

Nd.

11. Frumvarp til laga

[11. mál]

um breyting á lögum nr. 53 27. júní 1921, um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, og á lögum nr. 45 7. maí 1928, um breyting á þeim lögum.

Flm.: Sigurður Guðnason, Einar Olgeirsson.

1. gr.

2. gr. laganna orðist svo:

Þá er skip er að veiðum með botnvörpu eða á siglingu milli innlendra hafna og fiskimiðanna, skal jafnan skipta sólarhringnum í fjórar sex stunda vökur eða tvær tólf stunda vökur, eftir því sem hásetar á viðkomandi skipi kjósa heldur. Skal eigi nema helmingur háseta skyldur að vinna í einu, en hinn helmingurinn eiga hvíld, og skal hver háseti hafa að minnsta kosti 12 klukkustunda hvíld á sólarhring hverjum. Samningar milli sjómannafélaga og útgerðarmanna um lengri vinnutíma en fyrir er mælt í grein þessari skulu ógildir vera.

2. gr.

4. gr. laganna orðist svo:

Skipstjóri og útgerðarmaður bera sameiginlega ábyrgð á því, að fyrirmælum þessara laga sé fylgt, og varðar ítrekað brot skipstjóra stöðumissi.

3. gr.

Í stað „1000—10000“ í 5. gr. laganna komi: 5000—50000.

4. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp það, sem hér liggur fyrir, hefur verið flutt hvað eftir annað á Alþingi af þingmönnum Sósíalístaflokksins. Skal hér rakin í stuttu máli gangur þess allt til síðasta þings, eins og sagt var frá honum í álit 1. minni hl. sjávarútvegsnefndar Nd. (Áka Jakobssonar) í nál. 13. apríl 1950:

„Frv. það, sem hér liggur fyrir, var fyrst flutt á Alþingi 1942 (sumarþinginu) af þm. Sósíalístaflokksins, þáv. 2. landsk. þm., Ísleifi Högnasyni. Frv. var þá vísað til sjávarútvegsnefndar, en var ekki afgreitt úr nefndinni og dagaði uppi á þinginu. Árið 1942 var allur togaraflotinn á ísfiskveiðum, en meiri hluti háseta dvaldi í landi á meðan á siglingu til Englands stóð, en hún tók venjulega 10 daga. Af þessu leiddi, að þau óeðlilegu fyrirmæli gildandi laga, að hásetar á botnvörpuskipum skuli vinna í 16 klst. á sólarhring, eftir að verkafólk í landi var almennt farið að vinna í 8 klst. á sólarhring, urðu ekki til eins mikils boga og síðar kom fram. Veiðiferðirnar stóðu í allt að 14 daga, og þótt það væri erfið skorpa og jafnvel hættuleg heilsu manna, voru menn þó öruggir um að fá um 10 daga hvíld, þeir sem heima biðu, og miklu hægari vinnu hinir, sem sigldu. Þegar frv. þetta var upphaflega flutt, var ekki ríkjandi nógu almennur skilningur á þýðingu þessa máls.

Næst var mál þetta flutt á þingi 1946 af tveim þm. Sósíalístaflokksins, þeim Hermanni Guðmundssyni og Sigurði Guðnasyni. Frv. náði þá enn ekki að verða afgreitt á þinginu, en sjávarútvegsnefnd Nd., sem fékk málið til meðferðar, afgreiddi það þó. Afgreiðslan varð sú, að meiri hl., þeir Sigurður Kristjánsson og Pétur Ottesen, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, og Skúli Guðmundsson, fulltrúi Framsóknarflokksins, lýstu sig andvíga málinu og lögðu til, að frv. yrði fellt. Finnur Jónsson, fulltrúi Alþýðuflokksins, lýsti yfir því, að hann væri ekki við því búinn að taka afstöðu til málsins, en fulltrúi Sósíalístaflokksins, Áki Jakobsson, lagði til, að frumvarpið yrði samþykkt.

Meðan málið lá fyrir þinginu 1946 var það mikið rætt meðal sjómanna á togaraflotanum, og kom þá í ljós, að áhugi var mjög mikill og almennur fyrir því að lögfesta 12 tíma hvíldartíma á togurunum. Þessi mikli áhugi kom fram í því, að um 400 starfandi togarasjómenn sendu Alþingi áskorun um að samþykkja frv. Eins og áður er sagt, dagaði frv. þetta uppi á þinginu 1946.

Í þriðja sinn var mál þetta borið fram á þinginu 1947 og þá af hinum sömu tveim þingmönnum Sósíalístaflokksins, er fluttu frv. 1946. Enn var máli þessu vísað til sjávarútvegsnefndar Nd., sem afgreiddi það þannig, að meiri hlutinn, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins, þeir Sigurður Kristjánsson og Pétur Ottesen, fulltrúi Framsóknarflokksins, Halldór Ásgrímsson, og fulltrúi Alþýðuflokksins, Finnur

Jónsson, lögðu til, að frv. yrði vísað til ríkisstjórnarinnar gegn loforði hennar um að athuga málið sjálf eða skipa nefnd til þeirrar athugunar. Minni hlutinn, fulltrúi Sósíalístaflokksins, Áki Jakobsson, lagði hins vegar til, að frv. yrði samþykkt óbreytt. Var málið síðan afgreitt í deildinni þannig, að þingmenn Sjálfstæðisflokksins, Framsóknarflokksins og Alþýðuflokksins samþykktu gegn atkvæðum þingmanna Sósíalístaflokksins að vísa málinu til ríkisstjórnarinnar.

Máli þessu var vísað til ríkisstjórnarinnar í marzmánuði 1948, en hinn 8. júní s. á. skipaði þáv. forsætis- og félagsmálaráðherra, Stefán Jóh. Stefánsson, 6 manna nefnd til að endurskoða gildandi löggjöf um hvíldartíma háseta á botnvörpuskipum. Í nefnd þessa voru skipaðir: Jónatan Hallvarðsson hæstaréttardómari og Torfi Hjartarson tollstjóri án tilnefningar, Karl Guðbrandsson (síðar Borgþór Sigfússon) og Sigfús Bjarnason, tilnefndir af samtökum sjómanna í Rvík og Hafnarfirði, og Skúli Thorarensen og Ingvar Vilhjálmsson af hálfu útgerðarmanna.

Nefnd þessi starfaði í röskt ár. Hún safnaði ýmsum upplýsingum um hvíldartíma sjómanna í öðrum löndum, og verður ekki séð, að hún hafi unnið úr þeim upplýsingum. Nefndarálitin eru þrjú, fulltrúar sjómanna tveir leggja til, að lögboðin verði 12 tíma hvíld á togurunum. Fulltrúar útgerðarmanna tveir leggja til, að frv. um lögfestingu 12 tíma hvíldartíma verði fellt. En þeir tveir menn, sem ríkisstjórnin skipaði án tilnefningar, Jónatan Hallvarðsson hæstaréttardómari og Torfi Hjartarson tollstjóri, gerðu enga tillögu um málið, enda lýsa þeir því yfir í álitinu, að starf þeirra í nefndinni hafi í rauninni einungis verið í því fólgið að leita sátta um lausn málsins með fulltrúum stétta þeirra, sem hlut eiga að máli, en þau sáttaströf hafi engan árangur borið.

Það kemur raunar engum á óvart, að enginn árangur varð af störfum þessarar millipinganefndar. Á það var bent þegar, er sú tillaga að vísa máli þessu til ríkisstjórnarinnar var til meðferðar á Alþingi í marz 1948, að upp úr fyrirhugaðri rannsókn fengist ekkert annað en að tefja framgang málsins um stundarsakir, enda snerust ákveðnir andstæðingar þessa máls strax til fylgis við þá tillögu að vísa því til ríkisstjórnarinnar til athugunar í því skyni.

Nefndarskipunin til að gera tillögur um hvíldartíma háseta á botnvörpuskipum hefur því ekki borið annan árangur en þann að tefja framgang þessa máls í nærri tvö ár. Vegna setu þessarar nefndar var ekki unnt að bera fram frv. um lögfestingu 12 tíma hvíldartíma háseta á togurum á þinginu 1948, því að nefndin skil aði ekki álitinu sinu fyrr en síðari hluta árs 1949. En á því þingi leituðust flutningsmenn frv. frá þinginu 1947 við að ýta við nefndinni með því að bera fram fyrirspurn til ríkisstjórnarinnar um, hvað liði störfum hennar.

Eftir að millipinganefndin hafði lokið störfum haustið 1949, var snemma á þessu þingi flutt frv. það, sem hér liggur fyrir. Frv. hefur verið til athugunar í nefndinni, og hefur nefndin, auk þess að kynna sér álit millipinganefndarinnar, sent frv. til Alþýðusambandsins og Landssambands ísl. útvegsmanna og lagt fyrir þessa aðila spurningar, sem nefndin hefur fengið svör við, sem engar nýjar upplýsingar veita.“

Á síðasta þingi (1949) náði málið ekki afgreiðslu. Meiri hluti sjávarútvegsefndar, fulltrúar Sjálfstæðisflokksins og Framsóknarfl., lögðu þá til að afgreiða frv. með svo hljóðandi rökstuddri dagskrá:

„Þar sem eðlilegast þykir, að verkamenn og atvinnurekendur semji sjálfir um kaup og kjör, en Alþingi hefur þegar sett lög um lágmarkshvíldartíma háseta á botnvörpuskipum, telur deildin ekki rétt að svo stöddu, að ríkisvaldið hafi frekari afskipti af þessu máli, og tekur fyrir næsta mál á dagskrá.“

Þessi afstaða Sjálfstæðisflokksins og Framsóknarfl. að binda þannig samþykkt þessa hvíldartímafrumvarps og gera það að deilumáli sjómanna og togaraeigenda hefur þegar orðið þjóðinni dýr, eins og togarastöðvunin sýnir, sem þegar hefur kostað þjóðina um 70 milljónir króna í erlendum gjaldeyri.

Um málið sjálft þarf vart að fjölyrða.

Þegar þetta frv. var flutt 1947, sagði svo um það í greinargerð þeirri, er því fylgdi:

„Frumvarp þetta var flutt vegna einróma samþykktar síðasta þings Alþýðusambands Íslands (þ. e. 1946), sem innan sinna vébanda hefur öll sjómanna- og verkamannafélög landsins, sem togarahásetar eru félagar í. Þau rök, sem færð hafa verið gegn því, hafa eigi komið frá öðrum en togaraeigendum og meiri hluta sjávarútvegsnefndar, er endurtók þá staðhæfingu útgerðarmanna, að lækka yrði kaup togarasjómannna, ef frumvarpið yrði samþykkt, og að það væri eigi framkvæmanlegt vegna vöntunar á plássi í togurunum. Þessi rök eru ekki frambærileg gegn því réttlætismáli, sem er aðalefni frumvarps þessa, að togarasjómenn eigi afdráttarlausa kröfu á 12 tíma hvíld á sólarhring. Enginn sjómaður tekur alvarlega þá mótbáru togaraeigenda, að pláss sé ekki til í skipunum fyrir þá 3—4 menn, sem bæta þarf við, er hvíldartíminn verður lengur, og sú fullyrðing útgerðarmanna, að kaup háseta ætti að lækka, ef fjölgað yrði á skipunum, er aðeins dæmi um það, hve ósanngjarnir atvinnurekendur af gamla skólanum geta enn verið.

Togarasjómenn eru nú samkvæmt lögum skyldir til þess að vinna allt að 16 stundum í sólarhring og bera oft og tíðum ekki meira úr býtum en menn í landi fyrir stuttan vinnutíma. Það er því svo furðulengt frá sanngirni að ympra á því að lækka kaup þeirra, þó að þeim verði tryggð 12 stunda hvíld á sólarhring, að slíkt nær engri átt. Það verður að spara á öðrum liðum útgerðarkostnaðarins. Útgerðin ber það ekki að missa af flotanum, vegna óhóflegs vinnutíma og lélegra launa, það einvalalið, er nú mannar togarana.

Því hefur verið hreyft um þetta frumvarp, eins og hin fyrri vökulög, að það sé flutt í pólitískum tilgangi, án þess að sjómenn hafi sjálfir áhuga á málinu. Eins og í fyrra skipti hafa togarahásetar svarað þessu eftirminnilega. Frá því að frumvarpið var lagt fram á síðasta þingi, hafa um 400 starfandi togarahásetar skorað á Alþingi að samþykkja það, og sams konar áskoranir hafa horizt víðar að. Afstaða sjómanna til frumvarpsins er því ótvírætt sú, að þeir vilja, að frumvarpið verði að lögum.

Með hliðsjón af því, hversu þetta er mikið réttlætismál, verður að ætla, að frumvarpið fái fljóta og þinglega fyrirgreiðslu og Alþingi viðurkenni réttmæti þess og geri það að lögum.“

Síðan þetta var skrifað, hafa svo í sumar verið gerðar tilraunir um 12 tíma hvíldartíma á togurunum, bæði hjá bæjarútgerð Reykjavíkur og á togurum þeim, sem gerðir eru út á Norðfirði. Hafa þessar tilraunir gefizt mjög vel.