

**Nd.**

**147. Nefndarállit**

um frumvarp til laga nm viðauka við lög nr. 40, 19. júní 1922, um atvinnu við siglingar.

Frá minni hluta sjávarútvegsnefndar.

Sjávarútvegsnefndin hefir ekki getað orðið ásátt um frumvarp þetta, og leggur minni hlutinn til, að það verði felt.

Sú takmarkaða heimild, sem ríkisstjórnin hafði til að veita undanþágur frá lögum nm atvinnu við siglingar, samkvæmt 16. gr. laga 3. nóv. 1915, var skýlaust úr gildi numin með lögum nr. 40, 19. júní 1922, og hefir ríkisstjórnin síðan enga heimild haft til að veita slíkar undanþágur. Ástæðan til þess, að undanþáguheimildin var afnumin, var sú, að hennar þótti ekki lengur með þurfa.

Frumvarp stjórnarinnar fer fram á enn viðtækari heimild fyrir atvinnu-

málaráðherra heldur en þektist hjer fyr, þar sem ráðherra eigi ekki einungis að geta veitt þeim, sem vilja fá rjettindi sem fiskiskipstjórar og fiskistýrimenn eða skipstjórar og stýrimenn í utanlandssiglingum, ótakmarkaða undanþágu frá prófkröfum og undanþágu frá tíma þeim, er lögin heimta, að þeir skuli áður hafa siglt, alt niður í hálfan tímunn, jafnvel án þess að forstöðumaður stýrimannaskólans telji það forsvaranlegt, heldur einnig hverjar þær aðrar undanþágur viðvikjandi prófkröfum og skilyrðum að því er sjómensku snertir, sem ráðherra óskar, ef forstöðumaður stýrimannaskólans álltur þær forsvaranlegar.

Í athugasemidunum við lagafrumvarpið eru einu ástaðurnar fyrir því, að þessi undanþágubeimild sje gefin, þær, að undanfarið hafi þrafaldlega ekki verið unt að fá stýrimenn og skipstjóra — einkum á fiskiskip — sem hafi haft lögskipaðan siglingatíma, og hafi ráðuneytið því oft orðið að grípa til þess að slá eitthvað af kröfunum, einkum að því er siglingatímunn snertir, þar eð annars oft hefði viljað bera við, að skip yrðu ekki gerð út að sinni, vegna skorts á hæfum mönnum.

Minni hlutinn getur ekki sjeð, að ráðuneytið hafi haft neina heimild til að slá af þessum kröfum, sem lög fyrirskipa, með því að veita undanþágur frá þeim. Til þess hefði þurft bráðabirgðalög, en þau hafa ekki verið gefin út.

Í öðru lagi telur minni hlutinn það með öllu rangt, að skortur hafi verið á hæfum mönnum. Skipastóll Íslendinga er aðeins 80 skip yfir 60 smálestir, en fullan rjett, með nægum stýrimannaskólalærdómi og siglingatíma samkvæmt gildandi lögum, til að vera stýrimenn á þessum flota hafa hátt á fimta hundrad manns, svo að skipastóllinn gæti þess vegna orðið alt að þrefalt stærri. Nú sigla um 200 af þessum mönnum sem hásetar. Á hverjum togara eru venjulega 6—17 menn, sem eiga full rjettindi til að vera stýrimenn. Þeð er viðurkent, að þessir menn yfirleitt eru mjög duglegir og áhugasamir, og væri þeim einhvers áfátt sem yfirmönnum, væri það ekki dugnaðurinn, heldur frekar bókleg eða verkleg sjófræði, svo að síst væri ástæða til að taka fram yfir þá menn, sem ver væru að sjer í sjófræðunum. Stýrimaður á skipi og skipstjóri þarf að vera nákunnugur allri skipstjórn, og hann þarf að geta verið verkstjóri á þilfari, en til hvors-veggja þessa þarfnast hann mikillar æfingar á samskonar skipum og þeim, sem hann á að stjórna. Erlendis er siglingatímunn miklu lengri en hjer, og er þó nú farið fram á hjer á landi að leyfa að stytta hann alt að helmingi, i stað þess að lengja hann. Meðal þessara fulllærðu stýrimannaskólamanna er fjöldi, sem hefir stundað hverskonar veiðiaðferðir og úr öllum landshlutum, nákunnugir fiskimiðunum. Það er því með öllu óþarft að taka aðra menn en þá, sem fullnægja kröfum laganna.

Minni hlutinn vill benda á þá miklu ábyrgð, sem á slíkum mönnum hvilir, bæði vegna mannlífa á sjónum og verðmætis skipa og farma. Það virðist ekki nema sjálfsagt að gera miklar kröfur til þessara manna, þar sem þeir eru flestir tiltölulega vel launaðir, og nauðsynlegt vegna álits þeirra hjá skipshöfn og vátryggjendum. Minni hlutinn álltur því, að frekar ætti að stuðla að því að auka kröfurnar til þekkingar og reynslu yfirmanna á skipunum heldur en að slá af þeim, og stendur sjómannastjettin íslenska, eins og kunnugt er, sem einn maður á bak við þær kröfur.

Minni hlutinn vill að síðustu benda á, hversu varhugavert það væri að

hafa siglingaatvinnulög, sem á flestum sviðum væri hægt að gera undanþágur frá, þar sem hætt er við, að menn mundu þá síður leggja tíma sinn, vinnu og peninga í það að afla sjer sem mestrar þekkingar og reynslu á þessum sviðum. Hægara væri að fá undanþágur, og jafnvel um þær undanþágur, sem heimtað væri, að stýrimannaskólastjóri álitir þær forsvaranlegar, er þess að gæta, að sá embættismaður mundi hafa örðuga aðstöðu gagnvart ríkisstjórn, sem vildi veita undanþágur og hefir lítil skilyrði til að dæma um verklega kunnáttu manna. Fá lög munu vera til, sem jafnvarhugavert er að veita undanþágur frá eins og siglingaatvinnulögin, og hefir þingið 1922 skilið það rjettilega.

Af framangreindum ástæðum leggjum við til, að frumvarpið verði felt.

Skipstjóra- og stýrimannafjelögin í Reykjavík og Hafnarfirði hafa mótmælt lagafrumvarpi þessu, og hafa eins og kunnugt er sent þinginu ítarlega greinargerð um málið.

Einnig skal þess getið, að váttryggingarfjelögin, sem hjer starfa, eru yfirleitt andvig efni frumvarpsins.

Alþingi, 7. mars 1927.

Hjediinn Valdimarsson,      Bernh. Stefánsson.  
frsm.