

**Nd.**

**625. Nefndarálit**

**[18. mál]**

um frv. til l. um breyt. á l. nr. 53 27. júní 1921, um hvíldartíma háseta á íslensk-um botnvörpuskipum, og á lögum nr. 45 7. nóv. 1928, um breyt. á þeim lögum.

Frá meiri hl. sjávarútvegsnefndar.

Nefndin hefur athugað frumv. og leitað um það umsagnar Alþýðusambands Íslands og Landssambands ísl. útvegsmanna. Voru jafnframt lagðar fyrir þessa aðila spurningar um tiltekin atriði um þetta mál. Þá hefur nefndin og kynnt sér vandlega álit millipinganefndar, er skipuð var 18. júní 1948 til að endurskoða gildandi löggjöf um hvíldartíma háseta á botnvörpuskipum.

Að framangreindum gögnum athuguðum leggur meiri hluti nefndarinnar til, að frv. verði afgreitt 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.

Alþingi, 2. maí 1950.

Sigurður Ágústsson,  
fundaskr., frsm.

Gisli Guðmundsson.

Pétur Ottesen.

**Fylgiskjal I.**

**Greinargerð Jónatans Hallvarðssonar og Torfa Hjartarsonar um störf nefndar þeirrar, er skipuð var til að endurskoða gildandi löggjöf um hvíldartíma háseta á botnvörpuskipum.**

Reykjavík, 18. okt. 1949.

Hinn 8. júní f. á. skipuðu þér, herra forsætisráðherra, okkur undirritaða í nefnd til að endurskoða gildandi löggjöf um hvíldartíma háseta á botnvörpuskipum. Auk okkar voru skipaðir í nefndina Sigfús Bjarnason samkvæmt tilnefningu Sjómannafélags Reykjavíkur, Karl Guðbrandsson samkvæmt tilnefningu Sjómanna-

félags Hafnarfjarðar og samkvæmt tilnefningu Landssambands isl. útvegsmanna þeir Skúli Thorarensen og Ingvar Vilhjálmsson. Í stað Karls Guðbrandssonar tók Borgþór Sigfússon síðar sæti í nefndinni.

Nefndin hefur með aðstoð utanríkisráðuneytisins aflað sér gagna um hvíldartíma og orlof sjómanna í helztu fiskveiðalöndum Evrópu og Norður-Ameríku til afnota í starfi sínu. Tók þessi gagnaöflun alllangan tíma.

Við umræður um málið kom brátt í ljós, að fulltrúum sjómanna og útgerðarmanna bar mjög í milli um sjónarmið og tillögur. Gerðum við undirritaðir ítrekaðar tilraunir til að ná samkomulagi um lausn málsins. En öll viðleitni í þá átt reyndist árangurslaus. Á fundi nefndarinnar 11. júlí s. l. þótti sýnt, að frekari sáttaumleitarnir væru þýðingarlausar, og var þá ákveðið, að fulltrúar sjómanna og útgerðarmanna semdu sérstakar álitserðir um málið. Þessar álitserðir lágu fyrir á fundi nefndarinnar í dag, og er álitserð sjómanna dagsett 19. júlí s. l. og álitserð útgerðarmanna 10. þ. m. Á þessum fundi var enn leitað eftir samkomulagi, en án árangurs.

Við leyfum okkur nú hér með að senda yður, hr. forsætisráðherra, nefndar álitserðir ásamt gögnum þeim, sem nefndin hefur aflað, svo og útdrátt úr þeim. En þar sem starf okkar í nefndinni hefur í rauninni einungis verið í því fólgið að leita sátta um lausn málsins með fulltrúum stétta þeirra, sem hlut eiga að máli, sjáum við ekki ástæðu til frekari greinargerðar af okkar hálfu.

Jónatan Hallvarðsson.      Torfi Hjartarson.

Til forsætisráðherrans.

## Fylgiskjal II.

**Greinargerð Skúla Thorarensen og Ingvars Vilhjálmssonar í nefnd þeirri, er skipuð var til að gefa álit um frumvarp til laga um hvíldartíma á íslenskum togurum.**

Í maímánuði 1948 vorum við undirritaðir, ásamt hæstaréttardómara Jónatan Hallvarðssyni sem formanni, Torfa Hjartarsyni tollstjóra og fulltrúum sjómanna, skipaðir í nefnd, sem athuga skyldi frumvarp til laga um breytingar á vökulögum háseta á íslenskum botnvörpuskipum.

Nefndin hefur ekki getað orðið sammála um afgreiðslu málsins, og leyfum vér oss hér með að gera grein fyrir afstöðu vorri til umrædds frumvarps:

Nefndin var strax sammála um það, að nauðsynlegt væri að afla sér upplýsinga um það, hvernig málum þessum væri háttað hjá öðrum þjóðum, sem reka botnvörpuveiðar, og fékk formaður nefndarinnar gögn þar að lútandi frá flestum eða öllum þeim þjóðum, sem veiðar þessar stunda, og kom þá í ljós, að hjá langflestum þjóðum var ekki um neinn lögbundinn hvíldartíma sjómanna að ræða á botnvörpuskipunum, og mun formaður nefndarinnar leggja gögn þau fram. Slíkt álitum vér að sjálfsögðu ekki eftirbreytnisvert. En hafa verður hliðsjón af því í þessu sambandi, að togaraútgerð vor verður að keppa við togaraútgerð þessara þjóða.

Viljum vér nú gera nokkra grein fyrir því, hver aðstaða íslenskra togarasjómanna er og hver nauðsyn muni vera á auknum hvíldartíma þeirra á botnvörpuskipunum.

Eins og nú er háttað á íslenska fiskiskipaflotanum, hafa togarasjómenn einir lögboðinn hvíldartíma. Eru 8 stundir á sólarhring hvíldartími, en vinnuskylda þeirra 16 stundir. Ef hér væri um að ræða stöðuga og óslitna vinnu í 16 stundir alla daga, sýndist vissulega þörf á aukinni hvíld. En þannig er málum hins vegar ekki háttað, og viljum vér hér með skýra frá, hvernig þessu er varið í framkvæmdinni.

Íslenskir togarar eru þannig mannaðir, að vegna óstöðugar veðráttu þarf að

hafa marga menn á skipunum til þess að geta hagnýtt sér gott fiskiveður og aflahrotur til fulls, og er þá að sjálfsögðu nóg að starfa og unnið leyfilegan stundafjölda. En þegar um tregfiski er að ræða, sem því miður oftast á sér stað, er ekki unnið nema nokkurn hluta þessa tíma, að ógleymdum styttri og lengri ógæftaköflum, en þá er að sjálfsögðu ekki starfað á skipunum að neinu ráði, og fellur þá mikil hvíld til hásetanna, jafnvel oft svo að dögum skiptir.

Þá viljum vér einnig benda á, að eins og veiðum botnvörpuskipanna er nú háttað (aðallega ísfiskveiðar), er hásetum á skipunum tryggt fri í landi með fullu kaupum í minnst 60 daga á ári.

Ef gert er ráð fyrir því, að skip fari 13 veiðiferðir á ári og hver háseti sigli 7 sinnum til útlanda með afla skipsins, fara í slíkar ferðir 70—80 dagar, en þá vinna hásetar eftir samningi 12 stundir á dag, og er sú vinna að heita má eingöngu í því fölgín að stýra skipinu á milli landa, og því frekar um mjög léttu vinnu að ræða. Hér við bætist svo dvöl skipanna í höfnum og ferðir til og frá fiskimiðunum.

Vér höfum ekki tekið þetta fram til þess að sýna, að ekki er um að ræða 16 stunda erfiði sjómanna alla daga ársins, eins og liggur við, að túlkað sé af þeim, er fletja umrætt frumvarp fyrir Alþingi.

Að því er snertir aðbúnað hásetanna á botnvörpuskipunum, verður hann að teljast mjög góður og miklu betri en á öðrum skipum fiskiflotans, þannig að vér álitum, að allar aðstæður og aðbúnaður þessara manna sé miklu betri en nokkurra annarra manna hér á landi, sem fiskveiðar stunda, enda sést það á því, hve eftirsótt þetta starf er.

Að lokum teljum vér rétt að gera grein fyrir því, hvaða kostnaðarauka breyting sú, er umrætt frumvarp ráðgerir, mundi hafa í för með sér, þó að segja megi ef til vill, að ekki sé eingöngu á slíkt að líta, ef um aðkallandi mannúðar- og mannréttindamál væri að ræða:

Áhöfn hinna nýju skipa eru 30 menn. Af þeim eru 10, sem aldrei koma til vinnu í fiskinum á dekki. Eftir verða þá 20, og eins og nú er háttað vinnufyrirkomulagi víðast hvar, eru fjórskiptar vökur, sofið 6 stundir og unnið 12 stundir. Verða þá ávallt 15 menn, sem vinna í einu, og er það álitid hið minnsta, ef afköst eiga að vera viðunandi.

Næði frumvarp það, sem hér um ræðir, fram að ganga, yrðu vökur tvískiptar og því aðeins 10 menn við vinnu í einu. Væri slíkt með öllu ófullnægjandi. Þyrfti þá að bæta við 8—10 mönnum, en það mundi nema allt að 400 þús. króna útgjaldaauka á hvert skip árlega.

Flestum mun nú kunnugt, að togaraútgerð hér á landi á í flestum tilfellum við mjög mikla fjárhagsörðugleika að stríða, með þeim tilkostnaði, sem nú á sér stað, hvað þá ef bæta ætti þessari upphæð við útgjöldin. Enn fremur vita allir, sem til þekkja, að eins og horfur eru í dag, virðist sízt hjartara fram undan um afkomu þessara framleiðslutækja. Væri það ómurlegt, er hinum nýju glæsilegu botnvörpuskipum íslenska fiskiskipaflotans yrði gert ómögulegt að starfa, vegna þess að til þeirra væru gerðar kröfur, sem ekki bæri brýna nauðsyn til að framkvæma, svo að ekki sé sterkara að orði kveðið.

Framangreindar skýringar og greinargerð óskum vér að gera í sambandi við það álit vort, að umrætt frumvarp beri ekki að lögfesta á Alþingi og að í þeim lögum, sem nú eru í gildi, sé mjög samilega séð hag þeirra manna borgið, sem þau ná til, en það eru fyrst og fremst hásetar og skipverjar á íslenska botnvörpuskipaflotanum.

Virðingarfyllt,

Reykjavík, 10. október 1949.

Skipaðir í nefndina skv. tillögu Landssambands ísl. útvegsmanna og Fél. ísl. botnvörpuskipaægenda.

Skúli Thorarensen. Ingvar Vilhjálmsson.

### Fylgiskjal III.

#### Greinargerð Sigfúsar Bjarnasonar og Borgþórs Sigfússonar.

Eftir þeim gögnum, sem nefndinni hafa borizt, er hvíld sjómanna í Vestur-Evrópu-löndunum og Kanada nokkuð óákveðin, en þess ber að gæta, að þær þjóðir stunda fiskveiðar við allt önnur skilyrði en við hér. Þeir, sem stunda þar heima-mið, fiska mjög lítið og fá af þeim ástæðum næga hvíld, en þeir, sem lengra sækja, til Íslands og í Norðurhöf, eru lengi á leiðinni til og frá og fiska miklum mun minna en okkar skip, enda stunda þeir fiskveiðar með miklu minna kappi en við.

Enn fremur ber þess að gæta, að veiðar á íslenskum togurum eru að heita má eingöngu stundaðar við Íslands strendur og nú á síðari árun mest á djúpmiðum. Veðráttá við strendur Íslands er vindasamari en t. d. á fiskveiðisvæðum Bandaríkja- og Kanadamanna. Grunnsvævi og betri botn, sem þýðir minna netaslit og þar af leiðandi minni viðgerðir á vörpunni. Enn fremur er talið, að fiskmagn sé þar minna en að jafnaði er á íslenskum togaramiðum, sem þýðir minni vinnu fyrir fiskimennina. Hið sama gildir um veiðar í Norðursjónunum og jafnvel við Færeyjar. Á þessum stöðum er staðviðrasamara en við Ísland. Þá ber þess einnig að gæta, að það er öllum kunnugt, sem til þekkja, að á íslenskum togurum er lengur haldið áfram við fiskveiðarnar, þótt hvassviðri sé og þungur sjór, en á erlendum togurum á sömu miðum. En vinna í misjöfnum og vondum veðrum þreytir menn einna mest.

Enn fremur má þess einnig geta, að hjá hinum nýju togurum sérstaklega er togtíminn styttri en á litlum eða eldri skipum, sökum þess, hve hin nýju skip hafa meiri hraða og komast yfir meira togsvæði en minni skip með minni vélaorku. Undantekning frá þessu er, ef minni skip lenda í „asfiski“, sem kallað er. En þetta þýðir það, að á hinum nýju og stóru skipum er óslitin vinna hjá þeim mönnum, sem á þilfari vinna, á sinni vöku. Áður fengu menn oft hvíldarstundir á milli þess, að varpan var dregin upp, sérstaklega á ísfiskveiðum, jafnvel að menn gætu fengið smáblund.

Þá má einnig geta þess, að vinna við aðgerð á netjum er oft mikil á íslenskum togurum sökum ósléttis botns, sem oft er togað á í leit að fiski. Eru þá oft fleiri eða færri teknir frá fiskaðgerð til þess að bæta netin og gera vörpuna veiðihæfa. Þessi vinna er almennt meiri á íslenskum togurum en erlendum og sérstaklega á þeim, sem fiska á sléttum botni og við betri veðurskilyrði. Samanburður á vinnu íslenskra togaramanna og erlendra styður því með fullum rökum kröfu íslenskra togaramanna um aukinn hvíldartíma.

Á saltfiskveiðum er samanburðurinn enn óhagstæðari. Á heimamiðum hjá vest-rænum þjóðum og við Austurströnd Bandaríkjanna og Kanada munu þær ekki stundaðar. Á íslenskum togurum, er saltfiskveiði stunda og leggja aflann á land í innlendri höfn, má heita, að sé óslitin vinna, frá því lagt er úr höfn og þar til komið er í höfn á ný, nema því aðeins að stórvíðri geisi, sem skapi frátök frá veiði.

Viðstaðan í landi er jafnan stutt, einn sólarhring eða örlítið lengur eftir því, hve greiðlega gengur með afgreiðslu í landi. Hvíld sú, er menn fá að lokinni veiðiför, þegar ísfiskveiðar eru stundaðar, er því mun meiri en þegar um saltfiskveiðar er að ræða.

Þessi aðstaða togaramanna, er saltfiskveiði stunda, er þess eðlis, að hún rök-styður kröfuna um aukinn hvíldartíma enn þá meir.

Í Bandaríkjunum N.-Ameríku hefur 12 stunda hvíld á sólarhring verið samn-ingsbundin um mörg ár og í Ráðstjórnarríkjunum mun vera 8 stunda vinna á sól-arhring á þeim togurum, sem ríkið gerir út.

Eins og áður er sagt, er aðstaðan til fiskveiðanna í Bandaríkjunum mun betri en hjá okkur með tilliti til allrar vinnu á skipunum sökum meiri staðviðra, betra botnlags og grunnsvævis. Hins vegar er ekki kunnugt um aðstöðu rússneskra tog-veiða á sama hátt og bandarískra. Þar sem aðstaða fiskimanna til vinnu á togurum

hjá þessum stórþjóðum virðist að miklum mun betri en hjá okkur Íslendingum, þá er krafa íslenskra togaramanna um aukinn hvíldartíma einnig mjög eðlileg. Við Íslendingar erum taldir mesta fiskiþjóð heimsins miðað við mannfjölda, og um leið er upplýst, að engin þjóð aflar á við okkur, miðað við tölu fiskimanna. Eiga togarasjómenn okkar þar stærstan hlut í, enda er það viðurkennt, að engar þjóðir reka togveiðar sínar af jafnmiklu kappi og við Íslendingar.

Átta stunda vinnudagur hefur verið lögleiddur með flestum menningarþjóðum heims og við hér á landi haft hann um árabil. Viða er enn unnið að styttingu vinnudagsins. Það er því ekki sæmandi, að togarasjómenn þurfi að vinna 16 klukkutíma á sólarhring og ávallt við mun verri aðstæður en menn í landi. Íslensk togaraútgerð hlýtur að byggjast á því, að menn fái til að stunda þá atvinnu, en það verður því aðeins, að menn njóti í þeim starfa þeirrar hvíldar og aðbúðar, sem þeim er nauðsynleg. Seinna atriðinu hefur verið séð fyrir með hinum nýju og stóru skipum, sem við eigum nú. En að því er hvíldartímann varðar, verður ekki talið, að nauðsyn sjómanna hafi verið fullnægt, og er þess ekki að vænta, að menn séu fúsir til að ráða sig á togara til 16 stunda vinnu á sólarhring, er fánleg er vinna í landi, þar sem 8 stunda vinnudagur er gildandi.

Það er vitað mál, að togaravinna er engin íhlaupavinna og stór hópur manna gerir hana að lífsstarfi sínu, en eins og nú er háttað um vinnutíma er ekki hægt fyrir menn nema á bezta aldri að stunda þessa atvinnu. Þegar menn eru orðnir miðaldra, eru þeir orðnir svo til útslitnir, en oft samt neyddir til að vera áfram á sjónum, sökum þess að þeir fá ekki vinnu í landi. Líðan þessara manna þarf ekki að lýsa.

Útgerðarmenn halda því hins vegar fram, að stytting vinnutímans mundi þýða fleiri menn um borð í skipunum og þar af leiðandi hærri útgerðarkostnað. En við teljum miklar líkur fyrir, að þó fjölga þyrfti mönnum til að byrja með, mundi það koma fljótt í ljós, að vinnuafköst mundu aukast það mikið við aukna hvíld, að fleiri menn en nú eru um borð í togurunum mundu óþarfir.

Við undirritaðir leggjum því til, að á togurum verði lögboðin 12 klukkustunda hvíld á sólarhring.

Reykjavík, 19. júlí 1949.

Sigfús Bjarnason.      Borgþór Sigfússon.

#### Fylgiskjal IV.

ALÞINGI

9. febrúar 1950.

Sjávarútvegsnefnd neðri deildar Alþingis hefur ákveðið að leita umsagnar yðar um eftirfarandi atriði, svo og annarra upplýsinga, er þér kynnuð að vilja láta í té viðvíkjandi frumvarpi til laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, sem nú liggur fyrir Alþingi:

1. Hver er meðal veiðidagafjöldi á ári?
2. Hver er meðal siglingafjöldi á ári?
3. Hvaða áhrif hefði lenging hvíldartíma á tekjur sjómanna?
4. Hve mikla fjölgun skipshafnar telja samtök sjómanna að frumvarpið mundi hafa í för með sér?
5. Hvað er rúm í skipunum fyrir marga skipverja? Er hægt að fjölga þeim um 8—10 (sbr. álit fulltrúa útvegsmanna)?
6. Væri framkvæmanlegt að láta gilda sérákvæði um lengri hvíldartíma á saltfiskveiðum?

7. Hvert er álit yðar á því að ákveða 10 stunda hvíldartíma í stað 12 í frumvarpinu?

Heiðrað svar yðar þessu viðvikjandi óskast innan næstu 10 daga.

F. h. sjávarútvegsnefndar neðri deildar Alþingis,

Finnur Jónsson. Pétur Ottesen.

Til Alþýðusambands Íslands, Reykjavík.

### Fylgiskjal V.

#### ALÞÝÐUSAMBAND ÍSLANDS

Reykjavík, 23. febrúar 1950.

Vér höfum mótttekið heiðrað bréf hæstvirtrar sjávarútvegsnefndar Nd. Alþingis, þar sem óskað er álits Alþýðusambandsins á nokkrum atriðum viðvikjandi frumvarpi til laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, sem nú liggur fyrir Alþingi.

Í svörum þeim, er hér koma á eftir, er aðallega átt við nýju togarana:

Við 1. Meðalveiðidagafjöldi í veiðiferð mun vera sem næst 12 dagar.

Við 2. Meðalsiglingartími með afla í ferð, þar innifalin dvöl í innlendri höfn, mun vera sem næst 12 dagar.

Við 3. Að óbreyttum ákvæðum um kaup og kjör ættu þau ekki að rýrna, reiknað með meiri vinnuafköstum miðað við lengdan hvíldartíma og þar með meira aflamagni, sem tekið er á móti á sama tíma og áður.

Við 4. Með 4—6 manna fjölgun, svo sami mannfjöldi haldist óbreyttur til vinnu á þilfari á hverri vöku.

Við 5. Nýju togararnir hafa hvílurúm fyrir 38—40 menn.

Við 6. Vér teljum það framkvæmanlegt.

Við 7. Hver lenging á hvíldartíma er bót frá því, sem nú gildir. Hins vegar er krafan af hálfu sjómanna 12 tímar á sólarhring. 10 stunda hvíld yrði erfið í framkvæmd, nema slíta hvíldartímann sundur með matmálstímum, og mundi þá hvíldin í framkvæmd verða minni, jafnvel ekki nema rúmar 8 stundir.

Greinargerð við einstaka liði:

Árið 1947 reyndist veiðiferð og sigling að meðaltali tæpir 26 dagar, en þá var um fáa af hinum nýju togurum að ræða.

Árið 1948 var meðalveiðiferð 27 dagar.

Árið 1949 liggja ekki fyrir opinberar skýrslur enn þá.

Nýju togararnir geta lokið ferð á 9 dögum með hæfilegri viðstöðu í erlendri höfn. Við þetta bætist dvöl í innlendri höfn, áður en farið er til útlanda og þegar komið er heim aftur; er þá samningsbundin sólarhrings viðstaða. Það, sem veldur, að veiðitíminn hefur lengzt, mun stafa af aflatregðu, miðað við það aukna magn, sem nýju togararnir taka. Árið 1946 var meðalveiðitími og ferð hinna gömlu togararúm 22 dagar. Á nýju togurunum er nú almennt 31 manna áhöfn. Frá vinnu við fisk og vörpuveiðgerð dragast 11 menn, 5 í vél, 2 matreiðslumenn, skipstjóri, 1 stýrimaður og loftskemtamaður, svo og bræðslumaður. Eftir eru 20 menn, af þeim eru  $\frac{1}{3}$  frá vinnu  $\frac{1}{3}$  sólarhringsins. Til vinnu í senn eru því 13 menn eða 14. Á því, að sú tala haldist áfram, byggjum við fjölgunina. Komi þeir menn, sem fjölgað er um, á lifrarhlut, lækka tekjur háseta sem því nemur.

Um saltfiskveiðarnar skal þetta tekið fram: Siglingafri háseta hverfur. Sá tími, sem fer í siglingar, er léttari vinna en við veiðina og hverfur einnig.

Saltfiskveiðarnar eru þrotlaus vinna og skammur tími til hvíldar í höfn, þar sem afgreiðsla togara mun ekki þurfa lengri tíma en 1 sólarhring.

Allt þetta styður kröfuna um aukna hvíld. Að öðru leyti skal vísað til rökstuðnings þeirra Sigfúsar Bjarnasonar og Borgþórs Sigfússonar í milliþinganefndinni um hvíldartíma á togurum o. fl.

Virðingarfyllst,  
f. h. Alþýðusambands Íslands,  
Jón Sigurðsson.

Til sjávarútvegsnefndar Nd. Alþingis, Reykjavík.

#### Fylgiskjal VI.

ALÞINGI

9. febrúar 1950.

Sjávarútvegsnefnd neðri deildar Alþingis hefur ákveðið að leit umsagnar yðar um eftirfarandi atriði, svo og annarra upplýsinga, sem þér kynnuð að vilja láta í teiðvíkjandi frumvarpi til laga um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, sem nú liggur fyrir Alþingi:

1. Hver er meðalveiðidagafjöldi á ári?
  2. Hver er meðal siglingafjöldi á ári?
  3. Hvaða áhrif hefði lenging hvíldartíma á tekjur sjómanna?
  4. Hvað er rúm í skipunum fyrir marga skipverja? Er hægt að fjölga þeim um 8—10 (sbr. álit fulltrúa útvegsmanna)?
  5. Væri framkvæmanlegt að láta gilda sérákvæði um lengri hvíldartíma á saltfiskveiðum?
  6. Hvert er álit yðar á því að ákveða 10 stunda hvíldartíma í stað 12 í frumvarpinu?
- Heiðrað svar yðar þessu viðvíkjandi óskast innan næstu 10 daga.

F. h. sjávarútvegsnefndar neðri deildar Alþingis,  
Finnur Jónsson. Pétur Ottesen.

Landssamband ísl. útvegsmanna (botnvörpuskipadeildin) Reykjavík.

#### Fylgiskjal VII.

FÉLAG ÍSLENZKRA BOTNVÖRPUKIPAEIGENDA

Reykjavík, 23. febrúar 1950.

Oss hefur borizt heiðrað bréf hæstvitrar sjávarútvegsnefndar, dags. 9. febr. s. l., þar sem nefndin leitar áhlts vors um frumvarp það til laga, er nú liggur fyrir Alþingi um hvíldartíma háseta á íslenskum botnvörpuskipum, og leggur nefndin jafnframt fyrir oss ákveðnar spurningar í bréfi sínu í 6 liðum.

Mál þetta var rætt á almennum félagsfundi vorum í gær, þar sem frumvarpið var lagt fram, ásamt greinargerð þess, svo og einnig greinargerð þeirra tveggja útgerðarmanna, Skúla Thorarensen og Ingvars Vilhjálmssonar, sem snemma á árinu 1948 voru tilnefndir af félagi voru og L. Í. Ú. til að taka sæti í hinni stjórnskipuðu nefnd til að fjalla um þetta mál.

Út af spurningum þeim, er þér setjið fram í bréfi yðar, viljum vér taka fram eftirfarandi:

1. Fyrstu spurningu yðar er ekki hægt að svara með neinni nákvæmni. Svo sem vitað er, hafa togararnir á undanförunum árum svo að segja eingöngu stundað

Ísfiskveiðar, og mun láta nærri, að meðalveiðiferðafjöldi á ári séu 12 ferðir á hvert skip, enda er talið óhyggilegt að vera lengur á veiðum í hverri ísfisk-veiðiferð en 14 daga vegna gæða fisksins. Nú fara að jafnaði 2 dagar í hverri veiðiferð til og frá fiskimiðunum, auk þess sem í hverri veiðiferð má gera ráð fyrir frátökum, sem eru veruleg, a. m. k. þá 9 mánuði ársins, sem veiðar eru stundaðar fyrir Vesturlandi, vegna hinnar umhleypingasömu og hörðu veðráttu á djúpmiðunum, þar sem aðalaflavonir eru. Af þessum ástæðum geta veiðidagarnir alls ekki orðið að jafnaði fleiri en 144 á hvert skip, þó að ekkert tillit sé tekið til frátakanna, en að vorum dómi er mjög varlegt að áætla frátökin 25—35 daga, eða veiðidagafjöldann á ári þá alls 110—120 daga.

Nú eru hins vegar horfur á því, að saltfiskveiðar togaranna aukist verulega á þessu ári, eða að hvert skip fari 2—3 veiðiferðir að meðaltali, og mundi þá í þeim tilfellum veiðidagafjöldinn aukast sem nemur siglingatímanum á milli landa með ísvarinn fisk úr 2—3 ísfiskveiðiferðum.

2. Um siglingatíma skipanna með ísvarinn fisk á milli landa hefur reynslan orðið sú, að gera má ráð fyrir að jafnaði 11—12 dögum í hverri ferð, eða alls á ári 130—144 dögum að jafnaði á hvert skip. Hér kemur svo til viðbótar dvöl skipanna í heimahöfn, einn til tveir sólarhringar í hverri ferð, þar að auki lestarhreinsun og málning þrisvar sinnum á ári, 5—7 dagar í hvert sinn, og loks er svo umið að ræða þann tíma, sem fer til eftirlits á vélum, spilum og öðrum útbúnaði skipanna árlega, bæði erlendis og innanlands.

3. Því, hvaða áhrif lenging hvíldartímans mundi hafa á tekjur sjómanna, er ekki hægt að svara. Mundi það fara eftir kjarasamningum sjómanna við útgerðarmenn hverju sinni. Hitt má fullyrða, að veiðiafköst skipanna mundu minnka stórkostlega með auknum hvíldartíma, ef ekki yrði fjölgað mönnum á skipunum, og raunverulega alls ekki hægt að gera skipin út nema með mannaþjófum. Viljum vér í þessu sambandi vísa til þess, sem sagt er um þetta atriði í greinargerð fulltrúa vorra í hinni stjórnskipuðu nefnd og hvað slíkar ráðstafanir mundu kosta útgerð hvers skips árlega, ef tekjur sjómanna ættu ekkert að rýrna.

4. Skipin (nýsköpunartogararnir) eru byggð með hvílurúmum fyrir 38 menn, en þó einstaka skip með aðeins 36 hvílurúmum. Ef um 10 manna fjölgun væri að ræða, yrðu 4 hásetar að skiptast á um tvær hvílur í skipunum.

5. Þá komum vér næst að fimmtu spurningu yðar um það, hvort framkvæmninglegt væri að láta gilda sérákvæði um lengri hvíldartíma á saltfiskveiðum. Teljum vér sérstaklega nauðsynlegt að gera sem gleggsta grein fyrir vinnuskiptingu og afkastamöguleikum á þessum veiðum, ef miðað er við 38 manna áhöfn.

Þeir, sem ekki taka þátt í vinnu við vörpu- eða fiskiaðgerð, eru:

Skipstjóri, 1. stýrimaður, 1. vélstjóri, 2. vélstjóri, 3. vélstjóri, loftskeytamaður, tveir kyndarar, tveir matsveinar og tveir lifrarbræðslumenn, eða alls 12 menn, og eru þá eftir við vinnu á dekki og lest 26 menn, eða 13 menn á hverri vöku, miðað við frumvarp það, sem hér um ræðir.

Vinna þessara 13 manna á hverri vöku mundi þá skiptast þannig: tveir lestar-menn, einn uppþvottarmaður, einn lifrarmaður, tveir „hausarar“, og yrðu þá aðeins eftir 7 menn til að fletja fiskinn, sem er með öllu ófullnægjandi. Auk þess er rétt að minnst þess, að veikindi og ýmiss konar forföll frá vinnu koma eins fyrir á togurum og annars staðar, enda hefur ætíð verið álitid, að á hverju skipi þyrftu að vera tveir aukamenn sem nokkurs konar „varalið“ vegna vanhalds.

Þá má og einnig geta þess, að með jafnfáum mönnum í vinnu á dekki sem frumvarpið mundi hafa í för með sér væri alls ekki hægt að komast yfir að blóðga fiskinn og hann þá safnast fyrir, þar til vörpunni hefði á ný verið kastað, sem hefði hinar alvarlegustu afleiðingar í för með sér um gæði fisksins.

Þessu er hins vegar þannig háttáð nú, að óbreyttum gildandi vökulögum á togarafлотanum, með 8 stunda vöktum, miðað við sama mannaþjölda, að á hverri vöku skiptist vinnan í aðalatriðum þannig:



Á hverjum tveim vöktum mundu vinna á dekki og í lest 17 menn og þriðju vökunni 18 menn. Verkaskipting þeirra yrði þá sem næst þessu: tveir lestar menn, einn uppþvottarmaður, einn lifrarmaður, þrír „hausarar“ og 10 flatningsmenn, og hefur þetta skipulag ætíð þótt lágmarks nauðsyn til að tryggja sæmileg afköst á saltfiskveiðum togaraflotans.

Vér teljum því af framansögðu, að svara verði þessari spurningu yðar neitandi, og teljum, að slíkt fyrirkomulag á saltfiskveiðum mundi vera með öllu óframkvæmanlegt, miðað við þau afköst á skipunum, sem nauðsynleg eru, svo að hægt sé að gera þau út.

6. Loks er svo síðasta spurning yðar um álit vort á 10 stunda hvíldartíma í stað 12 stunda í umræddu frumvarpi.

Um þetta atriði gilda hin sömu meginrök og um 12 stunda vökurnar, og auk þess teljum vér, að með tilliti til matmálstímanna sé það óframkvæmanlegt.

Viljum vér í þessu sambandi benda á eftirfarandi dæmi:

Setjum svo, að vaktir hefjist kl. 12 á miðnætti. Yrði þá að sjálfsgöðu eins og áður að hafa mat handa skipverjum, sem við vinnu eru, kl. 6 árdegis. Næsti matur yrði svo að vera til reiðu kl. 10 árdegis fyrir skipverja, er þá byrja vaktir. Síðan yrði svo aftur að vera til matur kl. 12 á hádegi eins og venjulega fyrir þá, sem við vinnuna eru. Aftur yrði svo að framreiða mat kl. 6 síðdegis eins og venjulega og einnig kl. 8 síðdegis fyrir þá skipverja, er þá mæta til vinnu á nýrri vöku. — Loks yrði svo að framreiða aðalmáltið aftur kl. 4 árdegis, og svona mundi hringrásin ganga með máltiðirnar, tilfæranlegar á allar stundir sólarhringsins.

Vér höfum nú eftir beztu getu reynt að svara spurningum þeim, er þér beinduð til vor í bréfi yðar, en að öðru leyti leyfum vér oss að vísa til greinargerðar fulltrúa útvegsmanna í nefnd þeirri, er á sínum tíma var skipuð til að fjalla um mál þetta og um getur í upphafi þessa bréfs, og var sú greinargerð einróma samþykkt á almennum félagsfundi vorum í gær, enda skýrir hún mjög greinilega afstöðu útvegsmanna til umrædds frumvarps.

Virðingarfyllt,

Í stjórn Félags isl. botnvörpuskipaeigenda

Ásgeir G. Stefánsson. Loftur Bjarnason. Þórður Ólafsson.  
Sk. Thorarensen. Ólafur Tr. Einarsson.

J. V. Hafstein.