



SAMTÖK ATVINNULÍFSINS



SAMBAND ÍSLENSKRA KAUPSKIPAÚTGERÐA
ICELANDIC SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Alþingi
Erindi nr. P 128, 1288
komudagur: 29.2.2003

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10

150 REYKJAVÍK

JHM/aa

Rvk. 19.02.2003

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á sjómannelögum, 60. mál.

Samtök atvinnulífsins, Landssamband ísl. útvegsmanna og Samband ísl. kaupskipaútgærða hafa ákveðið að senda sameiginlega umsögn fyrir hönd aðildarfyrirtækja sinna um frumvarp um breytingu á 3. mgr. 26. gr. sjómannelaga nr. 35/1985.

Frumvarpið varðar kjaramál sjómanna og leggja samtökin sérstaka áherslu á að það sé viðfangsefni aðila vinnumarkaðarins að semja um kaup og kjör sjómanna. Allar breytingar á réttarstöðu sjómanna þurfi að skoða í víðu samhengi og taka mið af þróun kjarasamninga á þessu sviði. Einhliða inngrip í formi lagabreytinga sem hér er lagt til er með öllu ótækt.

Samtökin vekja athygli á því að þegar núgildandi sjómannelög voru endurskoðuð voru til þess kvaddir fulltrúar hagsmunasamtaka sjómanna og útgerðarmanna undir forsæti Páls Sigurðssonar lagaprófessors eða eins og segir orðrétt í greinargerð með frumvarpinu, sem varð að sjómannelögum nr. 35/1985:

“Við skipun framangreindra nefndarmanna var m.a. leitast við að gæta þess, að í nefndinni ættu sæti fulltrúar hinna helstu hagsmunasamtaka eða hagsmunaaðila í íslenskum sjávarútvegi og siglingum.

Samgönguráðuneytið hafði frumkvæðið að almennri endurskoðun sjómannelaga og siglingalaga, en ósk um endurskoðun gildandi reglna um veikinda- og slysatilfelli sjómanna og um líf- og öryggistryggingu þeirra, höfðu borist ráðuneytinu frá samtökum sjómanna og útvegsmanna.”

Samkvæmt greinargerð með frumvarpinu er ein meginástæða flutnings þess sú að ákvæði 26. greinar hafi lítið breyst á undanförunum áratugum. Væri þá ekki ástæða til þess að skoða málin í samhengi og taka önnur ákvæði sjómannelaga til endurskoðunar. Útgerðarmenn munu ekki víkja sér undan því að taka þátt í þeirri vinnu og lýsa sig reiðubúna til þátttöku. Hins vegar er mótmælt þeirri aðferð sem hér er beitt.

Í greinargerð með frumvarpinu eru órökstuddar fullyrðingar og rangfærslur sem vikið verður nánar að hér að neðan.

Vakin er athygli á ákvæðum laga nr. 19/1979 um rétt verkafólks til uppsagnarfrests o.fl., sem gilda varðandi starfsmenn í landi við svipaðar aðstæður, en 3. gr. laga nr. 19/1979 er svohljóðandi:

“Nú fellur niður atvinna hjá atvinnurekanda, svo sem vegna þess að hráefni er ekki fyrir hendi hjá fiskiðjuveri, upp- og útskipunarvinna er ekki fyrir hendi hjá skipaafgreiðslu,

fyrirtæki verður fyrir ófyrirsjáanlegu áfalli, svo sem vegna bruna eða skiptapa, og verður atvinnurekanda þá eigi gert að greiða bætur til launþega sinna, þó að vinna þeirra nemi eigi

130 klukkustundum á mánuði, enda missa launþegar þá eigi uppsagnarrétt sinn meðan slíkt ástand varir.

Nú hefur verkamaður misst atvinnu sína af ofangreindum ástæðum og honum býðst annað starf, sem hann óskar að taka, og er hann þá ekki bundinn af ákvæðum 5. mgr. 1. gr. um uppsagnarfrest, enda tilkynni hann strax atvinnurekandanum ef hann ræður sig hjá öðrum til frambúðar."

Samkvæmt 3. gr. getur atvinnurekandi tekið starfsmenn sína af launaskrá ef atvinna fellur niður af ófyrirsjáanlegum áföllum, sem eru sambærileg við þau sem tilgreind eru í 1. mgr. 26. gr. sjómannalaga. Starfsmaður hefur við slíkar aðstæður tvo kosti. Annað hvort að bíða eftir því að úr rætist og vinna verði aftur fyrir hendi hjá sama atvinnurekanda eða hann getur tekið öðru starfi sem honum býðst án þess að vera bundinn af uppsagnarfresti. Starfsmaðurinn á að sjálfsögðu rétt á því að fá greiddar atvinnuleysisbætur á þeim tíma frá því hann missir starf sitt og þar til hann kemst til starfa aftur.

Í greinargerð er vísað til óskyldra atriða og laga sem fyrir löngu eru fallin úr gildi. Vísað er m.a. til ákvæða 103. gr. siglingalaga frá 1914 um það hvort landssjóður eða útgerðarmaður eigi að greiða kostnað af því að sjóræningjar taki skip eða það sé hernumið og gert upptækt. Ekki verður séð að þetta komi 26. gr. sjómannalaga neitt við.

Í greinargerð er því haldið fram að réttur sjómanna við þær kringumstæður að skip farist sé nánast enginn. Til áherslu er bent á það að sjómenn séu oftast nær lengi að jafna sig eftir skipsskaða og séu sálrænt ekki færir um að hefja störf á öðrum skipum þegar í stað. Í alvarlegum slysum þar sem framangreint ætti við væru skipverjar úrskurðaðir óvinnufærir og ættu rétt á bótum samkvæmt slysatryggingu og launum samkvæmt 36. gr. sjómannalaga og eru nýleg dæmi um slíkt þegar skip hafa farist. Breyting á ákvæðum 26. gr. myndi ekki breyta neinu við slíkar aðstæður. Sjómenn eiga samkvæmt 36. gr. rétt til staðgengilslauna fyrstu tvo mánuðina en starfsmenn í landi eiga ekki rétt til staðgengilslauna nema fyrsta mánuðinn í veikinda- og slysatilvikum.

Í þessu sambandi er einnig rétt að vekja athygli á því að sjómenn geta orðið fyrir tímabundnu eða varanlegu heilsutjóni við slys til sjós og hafa bætur í slíkum tilvikum aukist verulega eftir gerð síðustu kjarasamninga þeirra. Í kjarasamningum farmanna og fiskimanna árið 2000 og 2001 var samið um slysatryggingu, sem er einhver mesta réttarbót sem sjómenn hafa fengið, þar sem bætur í slysatilvikum greiðast nú samkvæmt reglum skaðabótalaga nr. 50/1993. Í tímabundnu atvinnutjóni væri því ekki einungis um að ræða aflahlut eða heildartekjur fyrstu tvo mánuði óvinnufærinnar, eins og tryggt er með 36. gr. sjómannalaga, heldur allan tímann sem skipverjinn væri óvinnufær vegna slyssins.

Eru það því hreinar rangfærslur í greinargerð að fullyrða að réttur sjómanna sé nánast enginn þegar skip ferst. Þá er jafnframt vakin athygli á því að 26. gr. tekur ekki einungis til alvarlegra slysa eins og látið er að liggja. Tekur greinin einnig til atvika þar sem skipið getur verið dæmt óbætandi án þess að nokkur um borð hafi orðið fyrir áföllum. Má þar nefna þegar skip strandar og áhöfn kemst aldrei í hættu, en ekki tekst að ná skipinu af strandstað eða það skemmist svo illa á strandstað að það verður dæmt óbætandi.

Með frumvarpi þessu er gerð tillaga um að skipverji eigi að lágmarki rétt til kaups skv. 25. gr. í þrjá mánuði. Er það óháð því hvort hann verður atvinnulaus eður ei. Með tilvísun til 25. gr. myndi reglan þýða það, miðað við nýlega dóma, að sjómaður fengi aukalega greiddan aflahlut í lágmark 3 mánuði, þó hann væri kominn í annað skipsrúm daginn eftir. Þá er tillagan ekki í neinu samhengi við uppsagnarfrest sjómanna. Uppsagnarfrestur undirmanna er frá einni viku til eins mánaðar, en yfirmanna þrír mánuðir.

Með tilvísun til framangreinds og rangfærslna og fullyrðinga varðandi kvótamál og kvótastöðu er rétt að vekja athygli á nýlegu atviki þegar Núpur BA-69 strandaði fyrir rúmu ári síðan. Útgerð

skipsins leigði annað skip og áhöfn Núps fór yfir á það og veiddi kvóta Núps. Miðað við þá breytingu sem lögð er til hefði áhöfn Núps átt að fá að lágmarki þriggja mánaða laun til viðbótar við aflahlut sinn. Sýnir þetta í hnotskurn hvað tillagan er vanhugsuð.

Vakin er athygli á því að í 1. mgr. 26. gr. er gert ráð fyrir því að skiprúmssamningi sé slitið nema öðru vísi sé samið. Skiptir því máli hvert er ráðningarfyrirkomulag og aðstæður. Er það mismunandi eftir stærð útgerðar og venjum. Almenna reglan hjá kaupskipaútgerðum er að yfirmenn séu ráðnir til útgerðar en undirmenn á skip. Varðandi fiskiskip er almenna reglan hins vegar sú að bæði yfir- og undirmenn séu ráðnir á tiltekið skip. Séu skipverjar ráðnir til útgerðar getur útgerð sem á fleiri en eitt skip flutt menn á milli skipa og myndi því ekki koma til þess þó skip færist eða yrði fyrir sjóttjóni og dæmt óbætandi að skipverjum þess skips yrði sagt upp. Þeir yrðu einfaldlega fluttir á önnur skip útgerðarinnar og ef þyrfti að fækka skipverjum hjá útgerðinni réðust uppsagnir af öðrum ástæðum en þeim að skip þeirra hefði farist.

Þá er harðlega mótmælt rakalausum fullyrðingum um að núgildandi ákvæði eigi rætur að rekja til þess tíma að tryggingar voru lítt þekktar og kaupskipaútgerðir séu nú vel tryggðar fyrir áföllum sem þessum. Tryggingar þær sem útgerðir hafa tekið ná ekki til þeirra skuldbindinga sem í þessu lagafrumvarpi felast. Gera verður ráð fyrir að kaup á tryggingu sem nær til slíkra skuldbindinga geti numið umtalsverðum fjárhæðum. Þar væri um að ræða útgjöld og álögur á íslenska útgerðir sem ekki á sér fordæmi með okkar nágrannaþjóðum. Slíkar sértækar íslenskar álögur skerða samkeppnisstöðu atvinnugreinarinnar gagnvart erlendri samkeppni. Slík ákvæði ganga gegn jafnræðisreglu EES samningsins.

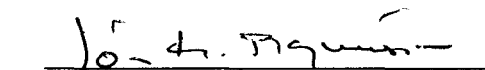
Þegar sjómannalögin voru endurskoðuð á árunum fyrir 1985 af fulltrúum samtaka stéttarféлага sjómanna og útgerða var ákvæðum greinarinnar breytt í þá veru sem hún er nú og voru þá til sömu tryggingar og í dag. Hefur ekkert breyst síðan varðandi tryggingavernd kaupskipaútgerða og eru framangreindar fullyrðingar eins og fleira í greinargerðinni úr lausu lofti gripnar.

Ítrekuð eru mótmæli við inngripi löggjafans í þetta mál og minnt á 4. gr. sjómannalaga þar sem tekið er fram að samtök sjómanna og útgerðarmanna geti samið um betri réttindi sjómönnum til handa en leiði af ákvæðum laganna.

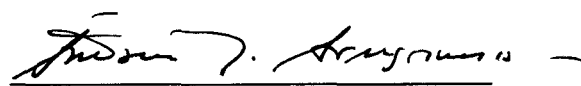
Með framangreindum athugasemdum leggjast Samtök atvinnulífsins, Landssamband ísl. útvegsmanna og Samband ísl. kaupskipaútgerða gegn því að framangreint frumvarp verði samþykkt.

Virðingarfyllst,

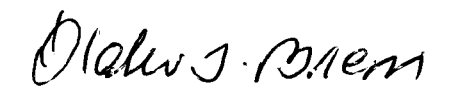
f.h. Samtaka atvinnulífsins,


Jón H. Magnússon

f.h. Landssambands ísl. útvegsmanna


Friðrik Arngrímsson

f.h. Sambands ísl. Kaupskipaútgerðar


Ólafur Briem