

Stjórnarfundur

Fundargerð miðvikudaginn 9. janúar 2023

Mættir,

Björn Ármannsson, Páll Haldórsson, Guðlaugur Jónsson, Birgir Sigurjónsson, Einar Pétur Eiríksson, Magnús Harðarson, Sigurður Þórarinnsson, Árni Sverrisson og Páll Ægir Pétursson sem ritar fundargerð.

Guðjón Guðjónsson og Friðrik Höskuldsson á fjarfundi.

Formaður bauð alla velkomna og setti fundinn kl. 12:00

Dagskrá:

1. Farið yfir stöðuna í kjaramálum fiskimanna.
2. Það sem er efst á baugi í kjaramálum annarra stétta.
3. Málefni Stýrimannaskólans
4. Mönnun skrifstofu eftir að ÁB lét af störfum og ÁSV tók við.
5. Önnur mál

Mál 1. Staðan í kjarasamningum á fiskiskipum.

Það var þungt yfir mönnum á síðasta samningafundi hjá sáttasemjara að sögn formanns og lítið hefur miðað áfram í samningaviðræðum. Sáttasemjari tók þá ákvörðun að hann og tveir aðilar frá hvorum samningsaðila settust niður til að ræða hvort yfir höfuð væri grundvöllur fyrir áframhaldandi samningaviðræðum. Fund eftir fund hefur ekkert gerst, hjakkað í sama hjólfarinu en með þessari ákvörðun þurfa samningsaðilar að láta á það reyna hvort viðræðum verði haldið áfram að þeim slitið. Ef svo fer þurfum við hjá FS að athuga hvort menn séu tilbúnir í aðgerðir en enginn grundvöllur er fyrir slíku nema menn standi saman.

Á fundi á milli jóla og nýárs á Akureyri kom í ljós að skiptar skoðanir eru um hvort réttmætt sé að krefjast 3,5% hækkunar framlags útgerða í lífeyrissjóð fyrir sjómenn. Í raun yrði það svo að sjómenn þyrftu að borga helminginn sjálfir eða 1,75%. Sjómenn geta ekki gengið að því og munu ekki gera. Á jólafundinum í Reykjavík voru fiskimenn, sem sátu fundinn, sammála kröfum samninganefndar sjómanna um 3,5% til viðbótar í lífeyrissjóðinn sem aukið framlag frá útgerðinni.

Mönnunarmálin hafa einnig komið til umræðu á samningafundum og tillaga okkar um mönnunarskírteini fyrir hvert skip, m.a. í umsögnum við lagafrumvarp um Áhafnir skipa á árinu 2022, engin niðurstaða er komin í það mál. Á samningafundum hefur mikið verið rætt um mönnunarmál, álag á sjómenn vegna fækkunar í áhöfn og nauðsyn þess að skipin séu rétt mönnuð við þau verkefni sem þau sinna. Markmiðið er að fjöldi í áhöfn taki mið af öryggi áhafna, vinnuálagi og vinnutíma. Ríkissáttasemjari hefur rætt um að koma upp einhvers konar kerfi sem mæli þörfina fyrir mönnum, það hefur verið gert áður. Hann vísar til mælinga á álagi hjá áhöfnum flugvéla meðal annars.

Gulli sagði frá því að á hans skipi (Venusi) hafi þeir mælt svefntíma áhafnarinnar annars vegar og vinnutíma hins vegar. Með þessari mælingu sem var samviskusamlega skráð niður af mannskapnum var bætt við einum í áhöfn, þeir voru 8 en fengu níunda manninn fyrir vikið.

ÁS ræddi um drög að samkomulagi um skiptikerfi á frystitogara sem okkur bárust nýlega. Þessi drög voru kynnt áhöfn skipsins, en þau rýra rétt áhafnar að ýmsu leyti td. er varðar veikindarétt sjómanna um borð. Útgerðin vill með þessum drögum að samkomulagi koma því á að ef annar sjómaðurinn í skiptimannakerfinu veikist, þá sé veikindaréttur hans einungis tveir mánuðir á hálfum hlut, en með þessu er verið að rýra kjör sjómanna samkvæmt lögum og kjarasamningi. Síðan er ákvæði í þessum drögum að útgerðarmaður og skipstjóri ráði því hvort viðkomandi sjómaður sem veikst hefur komi aftur um borð að loknum veikindum eða ekki. Ef skrifað yrði undir þessi drög væru menn að afsala sér veikindaréttinum. Við höfum varað menn við að skrifa undir svona samkomulög að óathuguðu máli og ekki nema að félagið lesi yfir og leggi blessun sína yfir. Veikindaréttur í skiptikerfum hefur ekki verið mikið ræddur á samningafundum undanfarið, þar sem það er ágreiningur um hann. Sjómenn vilja að veikindaréttur í skiptikerfum verði 4 mánuðir á hálfum hlut.

ÁS sagði að nýsmíðaákvæðið væri misnotað frá því að samið var um það á sínum tíma. Samið var um að færa veiðiheimildir af td. tveimur skipum á eitt, með því yrði hægt að hagræða hjá útgerð og menn réru minna á sömu eða meiri launum. Nýsmíðaákvæðið hefur í sumum tilfellum verið misnotað á þrjá vegu alla vega, í fyrsta lagi þannig að úthaldsdögum er fækkað á skip, þar með verður aflaverðmæti pr. úthaldsdag hærra og þar með líklegra að náist að gera upp skv. nýsmíðaákvæðinu. Í öðru lagi er fækkað í áhöfn skips, þannig að deilitalan verður lægri, td. fækkað úr 15 í 13, þá hækkar aflaverðmæti pr.úthaldsdag og þannig líklegra að náist að gera upp skv. ákvæðinu. Í þriðja lagi eru dæmi um að aflaheimildir innan sömu útgerðar eru færðar af eldra skipi á nýtt skip og þar með verða aflahlutir á báðum skipum lægri en skv. kjarasamningi. Augljóst er að við fækkun í áhöfn vex álag á mannskapinn, og útgerðin hefur mestan hagnað af nýsmíðaákvæðinu.

Á fundinum kom fram að samninganefnd sjómanna hefur boðið samning til styttri tíma gegn því að einungis kauptrygging hækki, því hefur SFS hafnað. Nokkur umræða skapaðist um málið.

Friðrik Höskuldsson spyr hvort aðrar stéttir hafa selt eitthvað til að fá 3,5%. hækkan í lífeyrissjóði.

ÁS svaraðir til því að tryggingagjald var lækkað á öll fyrirtæki á sínum tíma árið 2016, í tengslum við kjarasamninga, líka útgerðina og samið var um að kauphækkunar yrðu slegnar af í það skipti og móttframlag fyrirtækja var hækkað um 3,5% hjá öllum nema sjómönnum. Útgerðin naut þannig góðs af lækkan tryggingagjalds eins og önnur fyrirtæki, en kauptrygging og aðrir kaupliðir sjómanna hækkuðu ekki.

Einar Pétur Eiríkssonar sagði frá því að áhöfn hans vildi ekki skrifa undir þau fiskverð sem þeim bauðst nýlega en Einar er togaraskipstjóri. Þessu máli var vísað til úrskurðarnefndar og hann sagði það óþolandi að áhafnir skipa þurfi að semja um fiskverð fyrir s.k. aukaafurðir s.s. Skarkola, Steinbít og fl. tegundir, en sjómönnum er gert skylt að semja um verðið sjálfir. Hins vegar hefur það verð svo að útgerð skipsins hefur ekki viljað semja við þá, hún vill ákveða verðið einhliða og því var málinu vísað til úrskurðarnefndar. Samkomulag náðist við útgerðina daginn eftir að búið var að vísa málinu.

ÁS sagði að Verðlagsstofa ætti að fylgjast með því að gert sé rétt upp við sjómenn, hún fær alla samninga og er með alla tölur á takteinum. Hluti af endurnýjun kjarasamnings lýtur að því að efla Verðlagsstofu, upplýsingastreymi frá útgerðum til hennar verði aukið þannig að hún eigi auðveldar með að fylgjast með

fiskverði og afurðaverði. Einnig rætt um að fiskverðssamningar verði sendir Verðlagsstofu strax og þeir eru gerðir en Verðlagsstofa vinnur að því að koma sér upp mælaborði til að fylgjast stöðugt með fiskverði.

ÁS sagði frá hvernig verðlagningu á fiski í beinum viðskiptum á milli skyldra aðila væri háttað í Úrskurðarnefnd. En þar er verð á Þorski, Ýsu, Ufsa og Karfa ákveðið með hliðsjón af markaðsverði, afurðarverði og hráefnishlutfalls í fiskvinnslu. Best væri ef við gætum komið því á að verð á öðrum tegundum væri í hlutfalli af markaðsverði.

Mál 2. Það sem er efst á baugi í kjaramálum annara stétta.

PÆP fór yfir stöðuna í kjaramálum farmanna en félagið átti fundi með forstöðumönnum Eimskips í 5 mánuði eða frá júní til nóvember er samkomulag náðist um launaleiðréttingu fyrir skipstjórnarmenn félagsins. Nú biður okkar að semja við Samskip á sömu nótum og verður það vonandi gert í næstu viku. Við munum svo reyna að ná eyrum SA eftir að við höfum skrifað undir samninga við Samskip á sömu nótum og við Eimskip. Þar höfum við sett okkur ákveðin markmið um atriði sem við viljum ná fram auk launahækkana eins og gerist á almenna markaðnum.

PÆP minntist líka á að miðlægur kjarasamningur LHG og Hafró við ríkið rennur út um mánaðamótin mars/apríl. Samninganefnd LHG hefur fundað í húsakynnum FS þrisvar sinnum og Hafrómenn hafa verið látnir vita af þeim fundum.

Við erum að ganga frá drögum að nýrri launatöflu fyrir skipstjórnarmenn í ferðaþjónustunni sem við munum senda SA í samvinnu við VM, væntanlega verður um stuttan samning að ræða og þá á svipuðum nótum og samið var um á almenna markaðnum.

Varðandi kjarasamingsgerð fyrir skipstjórnarmenn í fiskeldi, þá er stefnt að því að hitta forstöðumann fyrirtækjanna fyrir austan í þessum mánuði og í framhaldi af því að biðja um fund með SFS. Fyrirtækin fyrir vestan eru jákvæð, sérstaklega talsmenn Artic Fish en við áttum fjarfund með þeim nýlega og þar kom fram skilningur þeirra á þeirri kröfu okkar að gerður verði kjarasamningur fyrir greinina. Austanmenn hafa verið tregari og nefndi PÆ að engir skipstjórnarmenn í eldinu fyrir austan væru félagsmenn FS. Hins vegar er von á forstöðumanni eldisfyrirtækjanna fyrir austan bráðlega, en hann er tilbúinn að hitta okkur og ræða málið. Við höldum þessari baráttu áfram þar til við höfum undirritað kjarasamning fyrir greinina.

Nokkur umræða skapaðist um málið og m.a. kom þar fram að brögð hefðu verið á því að skipstjórar sem skráðir eru á báta væru ekki um borð, það er mjög alvarlegt mál en við gerum ráð fyrir að það sé í undantekningartilfellum. Hins vegar hefur eftirlitið verið í algjöru skötulíki.

Friðrik nefndi að ný heildarlög um áhafnir skipa sem tóku gildi um áramótin eigi að skila skýrari regluverki og skilvirkara eftirliti. Þá verði Landhelgisgæslunni veitt heimild til að leggja á stjórnvaldssektir fyrir brot gegn ákvæðum laganna. Sektir gætu bitið hressilega ef upp kemst um alvarleg brot eins og nefnt var hér að framan.

ÁS fjallaði í stuttu máli um nýtt lögskráningakerfi – Skútuna, en þegar það kerfi verður tekið í notkun, eykst áræðanleiki skráningar áhafa og menn geta ekki skráð sig um borð séu þeir í landi. Haldið verður utan um skipaskrá, skoðunarskýrslur og útgáfu skírteina. Lögskráningarkerfið, sem er séríslenskt, snýst um öryggi, tryggingar og réttindi.

Friðrik segir að Gæslan sé að fylgjast með lögskráningu sjómanna sem virðist vera í lagi í 90 – 95% tilfella. Fiskeldið hefur setið á hakanum, en hann hefur meiri áhyggjur af því seinni árin hvað er auðvelt að svindla á haffæri skipa og báta, jafnvel er viðkomandi bátur bilaður því hægt að fá haffæri í gegnum síma. LHG skoðar mest haffæri og lögskráningu og það þarf stöðugt að hamra á því að menn fylgi lögum. Lögskráningin hefur lagast mikið á undanförunum árum. Lögskr. og haffæri haldast í hendur og þarf að fylgjast vel með þessu þáttum því fyrst og síðast snýst þetta um öryggi sjómanna.

Ás vildi koma því til skila að við hjá FS viljum efla samvinnu okkar við Samgöngustofu ekki síst eftir að mönnunar og undanþágunefnd voru lögð niður um áramótin síðustu. Það var því mjög ánægjulegt að fyrsta símtalið til hans eftir áramótin var frá Samgöngustofu varðandi undanþágumál. Dropinn holar sannarlega steininn, mikilvægt er að halda samtalinu áfram og stuðla að samvinnu þeirra aðila sem að málinu koma.

Guðjón spurði hvort hægt væri að hafa réttindaskírteini skipstjórnarmanna á rafrænu formi. Það sköpuðust líflegar umræður um málið og voru fundarmenn á því að það væri vissulega afar hentugt, því þá þyrftu skipstjórnarmenn ekki að hafa frumritin með sér um borð. Að vísu yrði það ekki samþykkt erlendis t.d. af hafnarríkiseftirliti sem ætíð krefst undirritaðra skírteina sem ekki eru á rafrænu formi sbr. skírteini sem Samgöngustofa gefur út. Það væri hins vegar afskaplega hentugt hér innanlands eins og t.d. ökuskrírteini sem eru skönnuð í síma.

Mál 3. Málefni Skipstjórnarskólans

PÆP fór í stuttu máli yfir það sem hann sagði í ræðu á jólafundinum 30 des. sl. Í stuttu máli hafa margir félagsmenn þ.m.t. starfsmenn félagsins áhyggjur af framtíð skipstjórnarmenntunar í landinu og stöðu stýrimannamenntunar innan Tækniskólans. Mikið hefur verið rætt á skrifstofu félagsins hvort og þá hvernig félagið getur haft meiri áhrif á menntunarmál skipstjórnarmanna. Það er ljóst að Skipstjórnarskólinn er ekki að fá þá athygli og rými innan Tækniskólans sem hann þyrfti að fá, skólinn virðist hornreka og ekki er sá metnaður til staðar sem þyrfti að vera frá hendi þeirra sem stjórna Tækniskólanum. Ekki er við kennara Skipstjórnarskólans að sakast, a.m.k. ekki eingöngu heldur virðist vanta skilvirkari stjórnun að ofan því Skipstjórnarskólinn er einn af mörgum misfjölmendum skólum innan raða Tækniskólans með aðeins u.þ.b. 5 - 6% nemenda. Þeir eru að jafnaði mun eldri en aðrir nemendur Tækniskólans og koma flestir úr allt öðru umhverfi. Samkv. upplýsingum um aldersdreifingu Tækniskólans árið 2019, þá var meðalaldur nemenda skólans, sem voru þá 1991 talsins, 22,1 ár en meðalaldur Skipstjórnarskólans það ár sem taldi 109 nemendur 33,2 ár.

PÆP telur að Skipstjórnarskólinn þurfi meira sjálfstæði og e.t.v. væri hann betur kominn annars staðar í samvinnu við aðra skóla í sjávarútvegi, jafnvel að stofnaður yrði Skóli Sjávarútvegs og siglinga, sem samanstæði af Skipstjórn, vélstjórn (fyrir vélstjóra sem ætla sér að stunda sjómennsku), fiskvinnslu í víðasta skilningi, þar með talið fiskeldisfræði, fræðsla um öryggismál sjómanna kæmu þar líka við sögu og jafnvel sjávarútvegsfræði og skipatæknifræði svo einhverjar starfsgreinar sem gætu átt heima í einni og sömu menntastofnun séu nefndar.

Á síðasta jólafundi kom fram tillaga frá einum félagsmanni að skipaður verði samstarfshópur sem fjallaði um framtíð skipstjórnarmenntunar á Íslandi. Mönnum leist vel á þá hugmynd og þyrfti að koma þeim hópi saman við fyrsta tækifæri.

Annað er svo málefni Sjómannaskólahússins sem er íslenskum sjómönnum mjög kært eðlilega. Okkur finnst að þar ætti að vera til húsa höfuðstofnun menntunar sjómanna eins og aðalbygging háskóla Íslands, sem vígð var 17 júní 1940 eða fjórum árum fyrr en Sjómannaskólahúsið á Rauðarárholti, er háskólanemum. Hornsteinn var lagður af Sveini Björnssyni Ríkisstjóra Íslands við vígslu Sjómannaskólahússins á sjómannadaginn 4. Júní 1944. Þar stendur m.a. að skólahúsið var byggt til að hýsa sjómannamenntun og skuli nefnast Sjómannaskóli Íslands.

Í dag er fátt sem minnir gesti sem koma inní skólahúsið á að þar hafi nokkru sinni farið fram menntun sjómanna í yfir 70 ár enda kaus þáverandi skólastjóri sem ekki kom úr Fjöltækniskólans/Tækniskólans að fjarlægja alla muni og skólaspjöld og koma þeim fyrir í skemmum í Reykjavík eins og hverju öðru drasli innan um annað drasl. Töluvert af stórmerkilegum munum Stýrimannaskólans hefur ekki fundist og trúlega glatast enda ekki lögð mikil alúð í varðveislu þeirra eins og dæmin sanna. Ekki mikil virðing borin fyrir sögu Sjómannaskólans og menntun sjómanna.

Því miður virðst sú ákvörðun hafa mistekist að setja Stýrimannaskólann í Reykjavík með öðrum ólíkum skólun undir hatt Tækniskólans. Það þarf að skoða hvort og þá með hvaða hætti má snúa þessari þróun við, hvort sem menntun stýrimanna verður áfram í Tækniskólanum eða ekki.

Mál 4. Mönnun skrifstofu eftir að ÁB lét af störfum og ÁSV tók við.

ÁS sagðist hafa velt fyrir sér lengi hvernig best væri fyrir félagið að haga mönnun skrifstofunnar. Hann og fyrrverandi formaður Árni Bjarnason hefðu stundum rætt um að okkur vantaði aðila sem væri fær um allskonar útreikninga, samanburð og tölfræði. Hann nefndi einnig að félagið hefði á sl. ári fengið fyrirtækið Oceans til að byrja smíði mælaborðs þar sem upplýsingum um verð á fiski upp úr sjó og afurðaverði hefði verið safnað saman frá Íslandi, Færeyjum og Noregi. Sýn ÁS er að með slíku mælaborði væri hægt að bera saman hlutfall fiskverðs af afurðaverði í hverju landi, einnig bera saman annarsvegar fiskverð og hinsvegar afurðaverð á milli landa. Markmiðið er að fylgst verði með því að fiskverð sé því sem næst sama hlutfall af afurðaverði á hverjum tíma. Umræða skapaðist um hvort afurðaverð væru rétt. ÁS upplýsti að hjá RSK væri 5 manna starfshópur sem hefði það hlutverk að milliverðlagning væri innan marka laga í hverju landi. Óheimilt væri að selja sjálfum sér vöru á lægra verði en markaðsverði, fylgst væri með því á milli landa. Vitað er að slíkt eftirlit er flókið og tortryggt. Ósk ÁS var samþykkt um að hann skoði mönnun á skrifstofu með tilliti til verkefna og komi með tillögu á næsta stjórnarfund.

Mál 5. Önnur mál.

ÁS fór yfir eignir félagsins. Þar kom fram að rýrnun verðbréfasafns er mikil vegna falls á hlutabréfamörkuðum og skuldabréfamörkuðum, hárra vaxta, verðbólgu ofl. m.a. vegna stríðsins í Úkraínu ofl. Á móti kemur að bankainnistæður hafa vaxið vegna verðtryggingar af völdum hárrar verðbólgu. Fjárhagsleg staða félagsins er góð.

ÁS nefndi að skipstjóri hafði spurt hann um Rafræn sjókort – landhelgislínur – verndarhólf, hvort ekki væri eðlilegt að opinberir aðilar gæfu út rafræn kort þannig að allir væru að vinna eftir sömu upplýsingum, línun. Þessi skipstjóri sagði að stundum væri mismunandi skilningur á því hvar t.d. línur verndarhólfa væru nákvæmlega, þannig að menn teldu sig utan hólfs en væru að annara mati inni í hólfi. Einar Pétur sagði að hann hefði orðið vitni að því einhvern tíma að það hefðu verið þrjár landhelgislínur í

gangi. Friðrik sagði frá því að rafræn sjókort verði samræmd og skekkjum eytt. Frekari upplýsingar eru á heimasíður LHG undir siglingaöryggi.

ÁS sagðist hafa það eftir Samgöngustofu að nýtt lögskráningarkerfi „Skútan“ verði væntanlega tilbúið um mitt næsta ár, en þess má geta að kerfið átti fyrir löngu að vera tilbúið og komið í notkun, það hefur dregist og dregist.

ÁS sagði frá því að í samninganefndum okkar í kjarasamningsviðræðum hefði stundum komið upp umræða um Skírteinistryggingu skipstjórnarmanna. Þannig trygging er gríðarlega dýr en í fluginu fá flugmenn eingreiðslu ef þeir missa skírteini sín. Það hefur komið upp sú hugmynd í framhaldi af kjarasamningsviðræðum LHG við ríkið að félagið tryggi sjálf félagsmenn sína gegn missi réttinda vegna skyndilegra veikinda en sú hugmynd þarf að ræða frekar og hvernig menn yrðu tryggðir og hvort stofnaður yrði sér tryggingasjóður eða sjúkrasjóður félagsins. Fundarmenn voru sammála því. Það er mjög fátítt að skipstjórnarmenn missi réttindaskírteini sín og minni hætta en flugmenn enda eru gerðar meiri kröfur til heilsufars flugmanna. Ef af þessu verður þá yrðu allir félagsmenn tryggðir og félagið myndi taka síka tryggingu á eigin ábyrgð.

ÁS sagði frá því að Undanþágunefnd og Mönnunarnefnd hefðu verið lagðar niður um áramótin. Hann hefði lagt á það áherslu við Samgöngustofu að félagið fengi um það upplýsingar ef til stæði að veita undanþágu, stundum vissum við um menn sem væru á lausu, eða hefðum möguleika á því að auglýsa hratt eftir réttindamönnum. Félagið hefur kallað eftir að Samgöngustofa vinni eftir skýrum verklagsreglum varðandi undanþágur til réttindamanna og að það verði sömu reglur fyrir alla. Þeim skilaboðum hefur verið komið til Samgöngustofu.

ÁS sagði frá því að það hefði gengið vel með sumarbústaði og íbúðir félagsins og engin sérstök vandamál varðandi umgengni eða reksturinn á þeim.

Páll Halldórsson spurði hvort við hefðum eitthvað skoðað að bæta við bústað á Vesturlandi í nágrenni Borgarness? Nokkur umræða skapaðist um hvort eigi að bæta við sumarbústað og þá hvar á landinu og einnig íbúð á Akureyri. ÁS sagði að félagið hefði fest sér eina íbúð sem er í byggingu í Austurbrú nálægt íbúðunum tveimur sem félagið á þar. Svo er spurning hvort félagið selji íbúðina í Furulundi eða eigi fjórar íbúðir á Akureyri.

Hundamál. Stjórnarmenn voru sammála því að leyft verði að hafa hundahald áfram í Hrannarbóli.

Fleira ekki rætt.

Fundi slitið 14:15



Árni Sverrisson formaður



Páll Ægir Pétursson fundarritari