

Kjennelse avsagt 22. juni 1953.

L ø n n s n e m n d a
sak nr. 254.

Norsk Arbeidsgiverforening, Redernes Arbeidsgiverforening
og

Norsk Styrmandsforening

angående revisjon 1953 av overenskomstene for styrmennene i
innenriksfart, skipsførere i lokalfart og skipsførere i olje-
selskapenes skip i innenriksfart.

KOM-ARB-D.-A.2

JN: 0887 23 JUN 1953

Den 18. juni 1953 holdt den ved lov av 29. mai 1953 opprettede lønnsnemnd møte til behandling av tvisten mellom Redernes Arbeidsgiverforening og Norsk Arbeidsgiverforening på den ene side og Norsk Styrmandsforening på den annen side i anledning revisjon av overenskomstene for styrmennene i innenriksfart, skipsførere i lokalfart og skipsførere i oljeselskapenes skip i innenriksfart.

Tilstede var:

Lønnsnemndas medlemmer:

kur 3
Høyesterettsadvokat Einar Sunde, oppnevnt av Kommunal og Arbeidsdepartementet.
Direktør Otto Rosberg, oppnevnt av Norsk Arbeidsgiverforening.
Bestyrer O. Skjervoll, " " Norsk Styrmandsforening.

For Norsk Arbeidsgiverforening møtte: Direktør Erlandsen, N.A.F, Oslo, sekretær D. Bremer Christensen, N.A.F, Oslo, kaptain Horgen, R.A.F, Oslo, kontorsjef Meland, Det Bergenske D/S, Bergen, direktør Bjarnar, Det Nordenfjeldske D/S, Trondheim, personalsjef Hauan, Norske Esso, Oslo.

For Norsk Styrmandsforening møtte: Nils Nilsen, Norsk Styrmandsforening, O. Tennfjord, Norsk Styrmandsforening, Leif Hassel, .N.F.D.S, Trondheim, Johs. Norstein, Fylkesbåtane i Sogn og Fjordane, Asm. Hofso, Troms Fylkes D/S, Tromsø, Lausund, Møre og Romsdal Fylkesbåter.

? Ingen av partene hadde noe å bemerke til Lønnsnemndas sammensetning.

Saken gjelder ca. 250 skipsførere og ca. 400 styrmenn.

For Norsk Styrmandsforening ble saken fremstillet av Nils Nilsen som refererte og fremla partsfremstilling og påstand. For Norsk Arbeidsgiverforening ble saken fremstillet av D. Bremer Christensen som fremla partsfremstilling og påstand.

De møtende fikk anledning til supplerende bemerkninger, hvoretter Lønnsnemnda begynte drøfting av saken.

Den 22. juni 1953 avsa Lønnsnemnda slik

Kjennelse.

De hittil gjeldende overenskomster for styrmenn i kyst- og lokalfart, samt førere i lokalfart bygger på Riksmeklingsmannens vedtatte forslag av 7. mai 1952. Den hittil gjeldende overenskomst for førere på oljeselskapenes skip i

I Riksmeklingsmannens forslag av 7/5 1952 er inntatt følgende protokolltilførsel:

"Partene er enige om i tariffperioden å oppta forhandlinger om en omlegging av grunnlaget for hyresatsene for styrmennene. Forhandlingene påskyndes slik at et eventuelt resultat kan foreligge innen neste tariffrevisjon."

Forhandlingene ble påbegynt i januar 1953 og ledet til at man ble enige om å bygge hyresatsene for styrmennene på en tonnasjeinndeling, istedetfor som hittil på ansiennitets-system.

Derimot oppnåddes ikke enighet om hyresatsene for tonnasjeinndelingen.

Norsk Styrmandsforening krevet at "skjeløttet" skulle utfylles med satser som er et tilnærmet gjennomsnitt av de maskinistthyrer som betales ombord på de skip som hver tonnasjegruppe omfatter, med en jevn stigning i styrmannshyren fra den lavere til den høyere tonnasjegruppe. - Videre krevet Styrmandsforeningen samme hyresatser i kystfart og lokalfart.

Norsk Arbeidsgiverforening mente at en omlegging av lønssystemet måtte medføre en lønsmessig forskyvning av enkelte satser og kunne ikke godta de hyresatser som Styrmandsforeningen krevet. Videre fastholdt rederienes forhandlere at det fortsatt måtte skjelles mellom kystfart og lokalfart.

Da forhandlingene ikke ledet til noe resultat ble plassene den 18. mars 1953 sagt opp av Norsk Styrmandsforening for såvel styrmenn som førere i de selskaper som står tilsluttet Redernes Arbeidsgiverforening. Da førerne har 3 måneders oppsigelse og da de to tariffen i kyst- og lokalfarten alltid har vært koblet sammen, ble plassene for samtlige oppsagt til fratredelse den 19. juni. Arbeidsgiverne fant imidlertid ikke å kunne godta den forlengede oppsigelsestid for styrmennene og begrunnet dette i brev av 27. mars med at en plassoppsigelse iverksatt den 19. juni vil "ramme kyst- og lokaltrafikken på det mest ubeleilige tidpunkt for turisttrafikken og det alminnelige feriepublikum. For å fremskynde en avgjørelse av tvisten", uttales det videre, "finner vi det derfor nødvendig å avkorte fristen for styrmennenes vedkommende til den tariffmessig fastsatte 1 måned," nemlig til 1. mai .

Twisten ble innrapportert til Riksmeklingsmannen som innkalte partene til meklingsmøte den 13. april. Meklingen ga intet resultat og arbeidsstansen kunne således inntre den 1. mai. Ingen av partene sa seg villig til å ta tvisten bak seg.

av frivillig Lønnsnemnd i henhold til lov av 19. desember 1952. Nytt meklingsmøte ble etter innkallelse av Riksmeklingsmannen holdt den 24. april. På dette møte meddelte Riksmeklingsmannen at han med partenes tilslutning ville fremsette et forslag, hvilket ble gjort samme dag. Imens skulle arbeidsstansen utsettes til 15. mai.

Forslaget gikk ut på prolongasjon av de gjeldende avtaler, idet Riksmeklingsmannen ikke fant å kunne fravike den prolongasjonslinje som under årets tariffoppgjør har vært fulgt av de øvrige organisasjoner i næringslivet. Denne prolongasjonslinje har også vært fulgt av de andre organisasjoner i innenriksfarten, nemlig Norsk Sjømannsforbund, ~~Det Norske Maskinistforbund~~ Norsk Losforbund (alle tilsluttet A.F.L.) og dessuten Norges Skipsførerforbund, som i likhet med Norsk Styrmandsforening ikke står tilsluttet A.F.L.

Det Prolongasjonen av tariffavtalene for Norsk Sjømannsforbund, ~~Norske~~ Maskinistforbund og Norsk Losforbund var dog betinget av de økonomiske forbedringer som Norsk Styrmandsforening måtte oppnå ved årets tariffrevisjon, også ble gjennomført for de nevnte 3 organisasjoner. Herom vises til følgende brev fra A.F.L. til N.A.F., dat. 6/3 1953:

"Tariffavtalene for kystfarten - Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk Losforbund.

Vi viser til konferanse over telefonen mellom Deres direktør Østberg og vår Mentsen lørdag 28. f.m., og kommer nå tilbake til saken.

I samsvar med vårt representantskaps vedtak vil det ikke bli foretatt oppsigelse av overenskomstene for Det norske Maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund. Imidlertid er det på det nåværende tidspunkt ikke kjent hvorvidt Norges Skipsførerforbund og Norsk Styrmandsforening prolongerer sine tariffavtaler eller ikke. Skulle de to nevnte organisasjoner gå til oppsigelse av sine tariffavtaler eller det blir innrømmet dem økonomiske forbedringer, må Landsorganisasjonen og våre tre nevnte forbund ta forbehold om at de samme forbedringer blir gjennomført i tariffavtalene for Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund. Hvis ordningen ikke blir ens for samtlige grupper, vil forholdene bli helt uholdbare, og det vil være uråd å skape den ro og tillit som er nødvendig.

E r b ø d i g s t

Arbeidernes Falg. Landsorganisasjon
Konrad Nordahl (sign.)"

Som ovenfor nevnt har Norges Skipsførerforbund ikke sagt opp sin tariffavtale i år.

Riksmeklingsmannens forslag av 24. april 1953 ble vedtatt av Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening, men forkastet av Norsk Styrmandsforening med 366 mot 55 stemmer. Arbeidsstans for styrmennenes vedkommende kunne etter dette inntre fra 15. mai. Imidlertid innkalte Kommunal- og Arbeidsdepartementet v/statsråd Ulrik Olsen partene til drøftelse 12. og 13. mai. Heller ikke ved disse drøftelser lykkedes det å nå frem til en løsning av tvisten. Partene sa seg dog villige til å la arbeidsstansen utstå i inntil 1 uke, for at Regjeringen kunne få den nødvendige tid til å behandle tvisten. Ved lov av 29. mai 1953 ble det så bestemt at tvisten skulle avgjøres av særskilt lønnsnemnd.

"

Norsk Styrmandsforening har i Lønnsnemnda nedlagt

slik

Påstand.

§ 1 i overenskomsten skal lyde:
Hyrrer (56 timers arbeidsuke).

	Br.reg. tonn	1.styrm.	2.styrm.	3.styrm.	Enestyrm.
1 Inntil 200	200	815	710		795
2 201 - 400	400	830	710		815
3 401 - 600	600	850	725	700	
4 601 - 800	800	880	745	700	
5 801 - 1000	1000	915	765	705	
6 1001 - 1500	1500	950	790	710	
7 1501 - 2000	2000	1000	815	725	
8 2001 og over		1060	845	740	
				760	

Overtidsbetaling ifølge lov om arbeidstid på skip.

I overenskomstens hyrrer og satser er inkludert gjeldende dyrtidstillegg.

Alderstillegg:

Etter 2, 4 og 6 års tjeneste i samme rederi erholdes alderstillegg av kr. 25.00 pr. måned. Tiden for alderstillegget regnes fra den dag vedkommende har tiltrådt eller tiltrer tjenesten ombord i vedkommende styrmannsstilling, uansett til hvilket av rederiets skip hans tjeneste har vært eller blir knyttet. Hvor der er flere enn en styrmann, tilkommer 1.styrmann etter 12 års tjeneste i samme rederi et fjerde alderstillegg på kr. 25.00.

Tanktillegg.

Styrmenn på oljetankskip gis 6% tillegg til hyresatsene. Satsene avrundes opp eller ned til nærmeste hele krone.

Nord-Norges-tillegg.

For rutefart utelukkende innen Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark fylker) gis et tillegg av kr. 35.- pr.mnd.

Norsk Styrmandsforening hevder at styrmennene i den senere tid har hatt en relativ tilbakegang i sine hyrer sammenlignet med maskinistene etterhvert som skipenes maskiner er blitt større. Den forskjell som derved er oppstått mellom maskinist- og styrmannshyrene er søkt rettet på ved det nye lønnsystem. Dette bygger på en tonnasjeinndeling og de foreslåtte lønnssetser er fastsatt under hensyntagen til lønnsnivået for maskinistene på de skip som hver tonnasjegruppe omfatter. Styrmennene må ha et rimelig krav på den økonomiske og sosiale standard, som deres ansvarsfulle stilling ombord berettiger dem til.

Merknaden i Riksmeklingsmannens forslag av 7. mai 1952 viser - hevder Norsk Styrmandsforening - at arbeidsgiverne dengang næret sympati for en forbedring av styrmennenes lønninger, - og derfor gikk de med på forhandlinger om et nytt lønnsystem for å rette på forholdene. Av denne grunn står styrmennene ved årets tariffrevisjon i en annen stilling enn de organisasjoner som i år har gått med på å prolongere sine tariff. Det forbehold som A.F.L. har tatt på vegne av Norsk Sjømannsforbund, Det Norske Maskinistforbund og Norsk Losforbund kan ikke tillegges noen betydning overfor Norsk Styrmandsforenings rett til å ordne sine egne organisasjonsmessige anliggender. Også Lønnsnemnda må her stå helt fritt.

Styrmennenes forslag om alderstillegg er en konsekvens av den nye tariffoppbygningen.

I anledning kravet om nordlands-tillegget bemerkes at losene for tiden har kr. 35.- pr. måned. Det er uholdbart at styrmennene skal ha mindre godtgjørelse enn losene.

"

For førerne i lokalfart og i oljeselskapenes skip i innenriksfart har Norsk Styrmandsforening nedlagt slik

Påstand.

§ 1 i overenskomsten for førerne i lokalfart skal lyde:

Den månedlige hyre for skipsførere er:

Brt. tonn	Pr.mnd.
Inntil 100	kr. 1000.00
101 - 200	" 1050.00
201 - 400	" 1100.00
401 - 600	" 1175.00
601 - 800	" 1250.00
Over 800	" 1325.00

På to-vaktsbåter (63 timers arbeidsuke) skal satsene være kr. 35.00 pr. måned høyere.

I overenskomstens hyrer og satser er inkludert gjeldende dyrtidstillegg.

For rutefart utelukkende innen Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark fylker) gis et tillegg av kr. 35.00 pr. måned.

§ 1 i overenskomsten for førerene i oljeselskapenes skip i innenriksfart skal lyde:

Den månedlige hyre for skipsførere er:

Brt. tonn	Pr. mnd.
Inntil 100	kr. 1050.00
101 - 200	" 1100.00
201 - 400	" 1150.00
401 - 600	" 1225.00
601 - 800	" 1300.00
Over 800	" 1375.00

Førere tilståes et oljetillegg av kr. 150.00 pr. mnd.

I overenskomstens hyrer og satser er inkludert gjeldende dyrtidstillegg.

Norsk Styrmandsforening viser til den anerkjente regel at førerne skal være de best betalte ombord. Etter den regulering som kreves i styrmannshyrene følger det ganske naturlig at også førerlønningene blir forhøyet. Forøvrig viser Norsk Styrmandsforening til det som er sagt om styrmannstariffen.

"

Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening har i Lønnsnemnda nedlagt slik

Påstand.

"De hittil gjeldende overenskomster mellom Norsk Arbeidsgiverforening, Redernes Arbeidsgiverforening og disses medlemmer på den ene side

og
Norsk Styrmandsforening på den annen side for styrmenn i innenriksfart, skipsførere i lokalfart, samt skipsførere på oljeselskapenes skip i innenriks fart prolongeres uten endringer til 31. mars 1954."

Arbeidsgiverne er enige i at det någjeldende ansienitetssystem i styrmannsoverenskomsten har visse svakheter på grunn av den tekniske utvikling som har funnet sted i skipsfarten. Arbeidsgivernes forhandlere var derfor under meklingen i 1952 enige i å oppta forhandlinger om en omlegning av grunnlaget for styrmennenes hyresatser, se merknaden av 7. mai 1952. Men heri lå ikke noe tilsagn om at de også vil gå med på en forhøyelse av styrmennenes lønninger som disse måtte fremme i forbindelse med forhandlingene. Dette spørsmålet måtte bli gjenstand for

drøfting ved neste tariffrevisjon i 1953. Ved denne må imidlertid førerne og styrmennene følge samme prolongasjonslinje som andre grupper av arbeidstakere i samfundet, hvis den nødvendige arbeidsro skal oppnås. Særlig gjelder dette i innenriksfarten fordi de andre organisasjoner på dette område har tatt bestemte forbehold om samme økonomiske forbedringer som styrmennene måtte få ved tariffrevisjonene i 1953.

Videre viser arbeidsgiverne til den meget vanskelige økonomiske stilling for kyst- og lokalfartens rederier, og at konjunktorene for kyst- og lokalfarten antas å bli ytterligere forverret i kommende år.

"

Lønnsnemndas formann Einar Sunde bemerker: Selv om det i styrmannstariffen kan være enkelte skjevheter som burde utjevnes finner jeg det under nåværende forhold vanskelig å gå til forhøyelse av styrmennenes lønninger. En må nemlig sikkert regne med at en lønnsforhøyelse for styrmennene vil utløse tilsvarende lønnskrav fra de andre organisasjoner i innenriksfarten. Dette vil vanskeliggjøre den alminnelige prolongasjonslinje som på grunn av den nåværende økonomiske situasjon har vært nødvendig å følge under årets tariffrevisjon.

Det er fra Norsk Styrmandsforening fremholdt at dette lønnskrav fra andre organisasjoner måtte kunne avverges ved at Lønnsnemnda i sin kjennelse for styrmennene presiserte at den foretatte forhøyelse av styrmennenes hyrer ikke skulle kunne påberopes av de andre organisasjoner. Hertil bemerkes at Lønnsnemnda ikke har adgang til en slik forhåndsavgjørelse av lønnskrav fra andre organisasjoner.

Jeg må derfor stemme for prolongasjon av overenskomster til 31. mars 1954.

Otto Røsberg er i resultatet enig i formannens votum, men kan ikke tiltre noen uttalelse om at det i styrmennenes tariffere forekommer skjevheter som kan berettige til forhøyelser av styrmennenes hyresatser.

O. Skjervoll stemmer for Norsk Styrmandsforenings påstand og viser til den begrunnelse som herfor er gitt.

Slutning.

De hittil gjeldende overenskomster mellom Norsk Arbeidsgiverforening, Redernes Arbeidsgiverforening og disses medlemmer på den ene side

og

Norsk Styrmandsforening på den annen side for styrmenn i innenriksfart, skipsførere i lokalfart, samt skipsførere på oljeselskapenes skip i innenriksfart prolongeres uten endringer til 31. mars 1954.

O s l o , den 22 . juni 1953.

Einar Sunde.

Otto Røsberg.

O. Skjervoll.