

1. utt
24/1-55

5.

Kjennelse avsagt 12. januar 1955

L Ø N N S N E M N D A

Sak nr. 264

i henhold til Provisorisk anordning av 10/12 1954

i sak:

Skibsfartens Arbeidsgiverforening

og

Arbeidernes fagl. Landsorganisasjon og

Norsk Sjømannsforbund

angående tariffrevisjonen i 1954 for utenriksfarten av overns-
komstene for:

- I. Dekks- og maskinbesetningen.
- II. Matstell- og tjenerpersonalet.
- III. Radiotelegrafister.
- IV. Særoverenskomster:
 - A) Den Norske Amerikalinje.
 - B) Det Bergenske Dampskibsselskap og Fred. Clsen & Co.
 - C) M/S "Venus" i fart utenom Nordejøen.
 - D) I.M.Skaugens passasjerskip.

- - - " - - -

Lønnsnemndas sammensetning etter oppnevning av
Kommunal- og Arbeidsdepartementet:

Høyesterettsadvokat Einar Sunde, formann,
Høyesterettsdommer C. Kruse-Jensen,
Høyesterettsadvokat Brynjulf Bull,
Direktør H.J. Darre Hirsch, Skibsfartens Arbeidsgiverforening,
Forretningsfører Ingv. Haugen, Norsk Sjømannsforbund,
Direktør A.P. Østberg, Norsk Arbeidsgiverforening,
Sekretær P. Mentsen, Arbeidernes faglige Landsorganisasjon.

Direktør Østberg og sekretær Mentsen har ikke
stemmerett.

- - - " - - -

J.M. 1955

Den 4. januar 1955 holdt Lønnsnemnda møte.

Tilstede:

Lønnsnemndas medlemmer,

For Skipsfartens Arbeidsgiverforening møtte Rudolf Hiestand,
Børre Sverdrup og H. Irgens.

For Norsk Sjømannsforbund møtte Gunvald Hauge, Olaf Karling og
R. Kvanne.

For Norsk Sjømannsforbund ble saken fremstilt
av Gunvald Hauge, som refererte partsfremstilling og påstand.

For Skipsfartens Arbeidsgiverforening ble saken
fremstilt av Børre Sverdrup, som refererte partsfremstilling og
påstand.

Etter at begge parter hadde gitt supplerende
opplysninger ble prosedyren avsluttet.

- - - " - - -

Etter konferanser i møter 6., 7., 8. og 12.
januar 1955 avsa Lønnsnemnda slik

K j e n n e l s e :

Overenskomstene av 1. november 1952 mellom
Skipsfartens Arbeidsgiverforening (S.A.F.) og Norsk Sjømanns-
forbund for utenriksfarten ble sagt opp av Forbundet den 27.
september 1954 til utløp 31. oktober 1954. Disse overenskomster
omfatter ca. 28.000 sjøfolk ved ca. 340 rederier.

Partsforhandling ble holdt 21. oktober 1954
uten resultat, hvorefter partene den 22. s.m. innberettet saken
for Riksmeglingsmannen.

Den 28. oktober 1954 besluttet Norsk Sjømanns-
forbunds landestyre å foreta plassoppsigelse til fratreden den
15. november 1954.

Den 30. oktober nedla Riksmeglingsmannen forbud
mot arbeidsetans, inntil megling etter Kap. 3 i lov om Arbeids-
tvister er sluttet.

Under Riksmeglingsmannens ledelse ble meglings-
møter avholdt 8., 9., 16., 17., 18. og 20. november 1954. I sist-
nevnte møte fremsatte Riksmeglingsmannen følgende forslag som
partenes representanter erklært at de ville anbefale vedtatt:

I. Dekks- og maskinbesetningen.

Overenskomsten av 1. november 1952 mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening på den ene side og Arbeidernes faglige Landsorganisasjon og Norsk Sjømannsforbund på den annen side, vedrørende dekks- og maskinbesetningen på skip i utenriksfart, forlenges med følgende endringer:

I § 1 blir hyre- og overtidssatsene for jungmann, dekkegutt, smører og maskingutt uforandret.

For fagutdannet elektriker fastsettes følgende bestemmelse:

Fagutdannet elektriker (jfr. § 12, pkt. 14):

- "a) I lasteskip med elektrisk anlegg på under 300 kw. og på tankskip med elektrisk anlegg på under 350 kw. generatorytelse kr. 873.-
Overtidsbetaling kr. 4.25/kr. 8.50.
- b) I tankskip med elektrisk anlegg på 350 kw. generatorytelse eller derover " 949.-
Overtidsbetaling kr. 4.71/kr. 9.42.
- c) I lasteskip med elektrisk anlegg på 300 kw. generatorytelse eller derover, samt på turboelektrisk drevne skip " 1.024.-
Overtidsbetaling kr. 5.17/kr. 10.34."

Hyrene for de øvrige stillinger forhøyes med 2 %, avrundet nedad eller oppad til nærmeste hele krone, og overtidssatsene heves med 10 øre på hverdager og 20 øre på søndager.

Det innføres i tariffen en egen sats for maskingutt etter 12 måneders sammenhengende tjeneste på samme skip, med samme hyre og overtidbetaling som for jungmann.

Etter hyreskalaen tilføyes: "Dekkegutter med 12 måneders sammenhengende tjeneste på samme skip rykker opp til jungmann."

Protokolltilførsel til § 1:

En faglært elektriker som idag lønnes etter høyeste sats for faglærte elektrikere skal i alle tilfelle fortsatt lønnes etter overenskomstens høyeste elektrikersats, så lenge hans nåværende hyrekontrakt består.

§ 4.

Alderstillegg.

I annen linje tilføyes etter ordet elektrikere: "som ikke fyller kvalifikasjonskravene i § 12, pkt. 14".

Som nytt annet ledd tilføyes: "Fagutdannet elektriker gis et alderstillegg på kr. 20,- pr.måned etter 2, 4, 6, 8, 10 og 12 års sammenhengende tjeneste i nevnte stilling i samme rederi."

Som ny anmerkning til § 4 tilføyes:

"Hvis en matros rykker opp til båtsmann i samme rederi, beholder han de alderstillegg han har opparbeidet som matros."

Til § 8 II d gjøres følgende tilføyelse:

"Dersom sjømannen selv ønsker det, kan han etter avtale med skipets fører få utbetalt opparbeidet fritidskompensasjon også før avmønstring."

§ 9.

§ 9 - Kostgodtgjøring, skal lyde:

"Når forhyrt mannskap i tjeneste ikke kan få kost og/eller ikke har anledning til å bo ombord, bestrides utgiftene av rederiet."

§ 10.

Forhyrings-, mønstrings- og reiseutgifter.

I nest siste setning i første avsnitt tilføyes etter ordet "pass": "passfornyelse og visum".

§ 13 endres til å lyde:

"Hjemreise.

Retten til fri hjemreise etter 2 års sammenhengende tjeneste og ved avmønstring p.g.a. sykdom er regulert i Sjømannslovens § 25 og § 28."

Etter § 14 inntas som ny § 15:

"Uniform.

Hvis rederiet fordrer at en faglært elektriker skal bære uniform i tjenesten, skal denne etter rederiets valg enten holdes av rederiet eller elektrikerens betales kr.30.- pr.mnd. som bidrag til å anskaffe og holde uniform."

Den någjeldende § 15 blir § 16.

Som ny § 17 i stedet for den någjeldende § 16 innføres:

"Varighet.

Overenskomstens hyrer og vilkår gjelder fra 1. november 1954 til 31. oktober 1956 og videre ett år om gangen hvis den ikke av en av partene sies opp med en måneds skriftlig varsel.

Hvis Statistisk Sentralbyrås oppgave over de samlede leveomkostninger enten pr. 15.september 1955 eller pr.15.mars 1956 viser stigning eller fall på 7 poeng eller mer i forhold til indekstallet 143, kan Arbeidernes faglige Landsorganisasjon/Norsk Sjømannsforbund i tilfelle av stigning, og Skipsfartens Arbeidsgiverforening i tilfelle av fall, kreve opptatt forhandlinger om reguleringer av lønningene (hyre- og overtids-satser), og i tilfelle på hvilken måte. Reguleringkravet er maksimalt begrenset til en regulering som svarer til den prosentvise endring i leveomkostningsindeksen.

Hvis partene ikke blir enige ved forhandlinger fordi SAF i tilfelle av stigning og AFL/Norsk Sjømannsforbund i tilfelle av fall ikke er villige til å godta kravet fra den annen organisasjon, kan den av de ovennevnte parter som har fremsatt krav om regulering innen 14 dager etter forhandlingenes avslutning si opp tariffavtalene med en måneds varsel for å søke gjennomført en lønnsregulering innenfor den ramme som er angitt ovenfor.

Som ny protokolltilførsel 6 innføres:

"Fagutdannet elektriker skal gis samme vilkår med hensyn til forpleining som praktisert for skipets øvrige offiserer."

Som ny protokolltilførsel 7 innføres:

"En sjømann som ved avmønstringen vet at han er syk, plikter å gjøre oppmerksom på det og på forlangende omgående søke lege. Skipsføreren skal medvirke hertil."

Som ny protokolltilførsel 8 innføres:

"Hvis en sjømann blir pålagt å holde seg ombord i fritiden uten at dette skjer av hensyn til skipets sikkerhet eller dets forestående avreise, har han krav på å tjene sammenlagt for "stand by" og for effektivt arbeid som godtgjøres ved overtidbetaling, minimum kr. 8.- hvis det gjelder jungmann, dekksgutt, smører eller maskingutt, og ellers minimum kr. 12.-."

Den någjeldende protokolltilførsel 6 blir protokolltilførsel 9.

II. Matsteli- og tjenerpersonalet.

Overenskomsten for matsteli- og tjenerpersonalet på skip i utenriks tramp- og linjefart forlenges med følgende endringer:

§ 1.

Hysesatsene for samtlige stillinger med skaleshyre på over 400.- kr. forheves med 2 %, avrundet nedad eller oppad til nærmeste hele krone. Overtidssatsene for disse stillinger heves med 10 øre på hverdager og 20 øre på søndager.

I § 8 - Uniformsgodtgjørelse, endres første setning til:

".....som bidrag til å anskaffe og holde uniform (Hvit jakke"

§ 10 - Kostgodtgjøring, skal lyde:

"Når forhyrt personale i tjeneste ikke kan få kost og/eller ikke har anledning til å bo ombord, bestrides utgiftene av rederiet."

§ 11, II, gis følgende tilføyelse:

"Dersom sjømannen selv ønsker det, kan han etter avtale med skipets fører få utbetalt opparbeidet fritidskompensasjon også før avmønstringen."

§ 12 - Forhyrings-, mønstrings- og reiseutgifter.

Samme endring som i § 10 i tariffen for dekk og maskin.

§ 13 - Hjemreise.

Samme regel som i § 13 i tariffen for dekk og maskin.
§ 18 utgår.

§ 19 endres til § 18 og gis samme ordlyd som § 17 i tariffen for dekk og maskin.

Protokolltilførsel 2 endres til å lyde:

"For mellomdekkspassasjerer i Svalbardfart betales kr. 0.40 pr. passasjer pr. dag til fordeling mellom stuert og kokk. Såfremt ekstra kokk er tilsatt blir passasjerpengene kr. 0.20 pr. dag, som tilfaller stuerterten."

Som ny protokolltilførsel 5 inntas:

"En sjømann som ved avmønstringen vet at han er syk, plikter å gjøre oppmerksom på det og på forlangende omgående søke lege. Skipsføreren skal medvirke hertil."

Den någjeldende protokolltilførsel 5 blir protokolltilførsel 6.

III. Radiotelegrafister.

Overenskomsten for Radiotelegrafister i utenriks fart.

I § 1 - Hyrer, forhøyes ^{samtlige} satsene med 2 %, avrundet nedad eller oppad til nærmeste hele krone. Overtids-satsene heves med 10 øre på hverdager og 20 øre på søndager.

Som ny Anmerkning 3 til § 1 tilføyes:

"Radiotelegrafister med minst 2 års fartstid som telegrafist eller telegrafist/sekretær får i stilling som radiotelegrafist som tillike er mønstret som sekretær en hyre som ligger 100.- kr. høyere pr. måned enn hva skalaen i § 1 gir anvisning på."

§ 7, II gis følgende tilføyelse:

"Dersom radiotelegrafisten selv ønsker det, kan han etter avtale med skipets fører få utbetalt opparbeidet fritidekompensasjon også før avmønstring."

§ 9 - Ekstraturer.

Satsen kr. 10.- pr.tur forhøyes til kr. 15.-
pr.tur.

§ 10 - Forhyrings-, mønstringe- og reiseutgifter.
I nest siste setning i første avsnitt tilføyes etter ordet "pass": "passfornyelse og visum."

§ 14 - Uniform, endres til å lyde:
"...som bidrag til å anskaffe og holde uniform."

§ 15 - Hjemreise, gis samme ordlyd som § 13 i tariffen for dekk og maskin.

§ 16 - Hjemreise under sykdom, utgår.

§ 18 blir § 17 - Varighet, og gis samme innhold som § 17 i overenskomsten for dekk og maskin.

Protokolltilførsel 4 endres til å lyde:

"Radiotelegrafister skal gis samme vilkår med hensyn til forpleining som praktisert for skipets øvrige offiserer."

Ny protokolltilførsel 6:

"En telegrafist som ved avmønstringen vet at han er syk, plikter å gjøre oppmerksom på det og på forlangende omgående søke lege. Skipsføreren skal medvirke hertil."

Någjeldende protokolltilførsel 6 blir protokolltilførsel 7.

S æ r t a r i f f e n e .

Overenskomstene vedrørende nedenstående særtariffer av 1. november 1952 mellom Skipsfartens Arbeidagiverforening på den ene side og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Norsk Sjømannsforbund på den annen side, forlenges med følgende endringer:

- 1) På de punkter hvor de generelle overenskomster for henholdsvis dekke- og maskinbesetningen, matstell- og tjenerpersonalet, samt radiotelegrafister, er undergitt forandringer, endres tilsvarende bestemmelser i særtariffene på tilsvarende måte.
- 2) Forøvrig finner det i særtariffavtalene sted følgende endringer:

A. Overenskomsten vedrørende Den Norske Amerikalinjes passasjerskip i Atlanterhavsfart og cruisebart.

I. Dekke- og maskinbesetningen.

- 1) Hyren for oljere i § 1 heves til kr. 700.-, hvortil kommer den hyrekning som følger av det generelle tarifforslaget.
- 2) Hyren for 2. regnskapsførerassistert i § 1 heves til kr. 762.- hvortil kommer den hyrekning som følger av det generelle forslaget.
- 3) Bestemmelsen i 2. avsnitt under § 2 forandres derhen at alderstillegget også gis etter 10 og 12 års tjeneste.

II. Matstell- og tjenerpersonalet.

- 1) Som "med liten a merkede stillinger" regnes også 2. konditor, 2. baker, 2. pantrymann, 1. proviantmann og 2. slakter.
- 2) I § 5 vedrørende arbeidstiden i sjøen, strykes ordene "innenfor et tidsrom på 14 timer". Forandringen finner bare sted saframt Arbeidstidsloven forkorter arbeidstiden til 8 timer pr. dag. For-

- 3) I § 6 II 1, forendres tallene "56 og 63 timer" i tråd med den eventuelle forandring som måtte bli en følge av revisjon av Arbeidstidsloven. Ikrafttreder som under foranstående pkt. 2 nevnt.
- 4) Pkt. 4 i Særbestemmelser tilføyes følgende nye bestemmelser som begge refererer seg til cruises med utgangspunkt i U.S.A.
 - d) Matstell- og tjenerpersonalet, unntatt tjenere, bartendere, lugarpiker, reservemenn (gutter) erholder kr. 2,- pr. dag.
 - e) Møsspiker, hospitalpiker og reservemenn (gutter) erholder kr. 1,- pr. dag.

III. Radiotelegrafister.

I § 1 skal hyresatsene for 1. radiotelegrafist være kr. 950,-, for 2. telegrafist kr. 890,- og for 3. og øvrige radiotelegrafister kr. 770,-. Til disse satser kommer den hyreøking som følger av det generelle forslaget.

"

B. Overenskomst vedrørende matstell- og tjenerpersonalet ombord på passasjerskip tilhørende Det Bergenske Dampskibsselskab A/S og Fred. Olsen & Co.

1) Vedrørende § 1.

Protokollen av 27. januar 1954 innpasses i overenskomsten.

2) § 4, 2. ledd skal lyde:

Etter 2, 4, 6 og 8 års tjeneste erholder understuenter, kokker, pantrykokker/menn, proviantmester, konditor, slakter og lintøymann på samme måte kr. 15,- pr. måned.

3) I § 5, II, forendres tallene "56 og 63 timer" i tråd med den eventuelle forandring som måtte bli en følge av revisjonen av Arbeidstidsloven. Ikrafttreder som under nedenstående pkt. 4 nevnt.

4) I § 7 utgår ordene "innenfor et tidsrom på 14 timer". Forandringen finner bare sted såframt Arbeidstidsloven forkorter arbeidstiden til 8 timer pr. dag. Forandringen trer i kraft samtidig med lovendringen.

5) Pkt. 3 under Særbestemmelser utgår. Partene er dog innforstått med at dette punkt gjeninnføres hvis

cafeteriaordningen skulle bli slovret i tariffperioden.

Saravtale vedrørende dekkbesetningen ombord på passasjerskipene tilhørende Det Bergenske Dampskibsselskab A/S og Fred. Olsen & Co.

For lossing og lasting av biler utbetales pr. bil kr. 2,50 for lossing og kr. 2,50 for lasting. Beløpet fordeles blant de av dekkbesetningen som blir satt til utførelse av slikt arbeid. Foregår arbeidet i tiden mellom kl. 1900 og kl. 0600 alle ukens dager, godtgjøres det i stedet med overtidbetaling.

C. Overenskomsten vedrørende matstell- og tjenerpersonalet på M/S "Venus" i fart utenom Nordsjøen.

- 1) Hyresatsen for l.b. her skal være den samme som for l.konditor.
- 2) § 4, 2.ledd skal lyde:
Etter 2, 4, 6 og 8 års tjeneste erholder understuert-er, kokker, pantrykokker, proviantmester, konditorer, bakere og slaktere på samme måte kr. 15,- pr. måned.
- 3) Vedrørende § 5, II, b, forandret tallene "56 og 63 timer" i tråd med den eventuelle foranring som måtte bli en følge av revisjonen av Arbeidstidsloven. - Ikrafttreden som under nedenstående pkt. 4 nevnt.
- 4) I § 7 utgår ordene "innenfor et tidsrom på 14 timer". Forandringen finner bare sted såframt Arbeidstidsloven forkorter arbeidstiden til 8 timer pr. dag. Forandringen trer i kraft samtidig med lovendringen.

D) Overenskomsten vedrørende I.M. Skaugens passasjerskip.

I. Dekks- og maskinbesetningen.

Bestemmelsen under protokolltilførsel 5 om spesialfartstillegg utgår. Denne tariffbestemmelse får dog fortsatt gyldighet for de norske mannskaper som i dag har spesialfartstillegget så lenge de blir stående på sine nåværende kontrakter. For de norske mannskaper som pr. idag har stått ombord i 1/2 år i sammenheng vil tariffbestemmelsen om spesialfartstillegg likeledes fortsatt få gyldighet på samme betingelser, fra det tidspunkt de har stått 12 måneder ombord i sammenheng, jfr. ordlyden i protokolltilførsel 5.

II. Matstell- og tjenerpersonalet.

- 1) Stillingen som overstuert i § 1 utgår. Hyren for "stuert" reguleres overensstemmende med den generelle tariffavtales satser for stuert på skip med over 48 manns besetning. I tråd med den endring av stuertens stilling som på denne måte finner sted, gis han vanlig overtidskompensasjon i stede for overtidsbetaling. Tariffavtalen suppleres med en ny protokolltilførsel, hvorefter overstuertstillingen - hvis den gjeninnføres - avlønnes med kr. 1.225.- pluss 2 %. Hvis slik gjeninnførelse av overstuertstillingen blir aktuell avlønnes stillingen "stuert" med kr. 915.- pluss 2 % pr.måned, samt med overtidsbetaling på hverdager og søn- og helgedager på henholdsvis kr. 4.60 og kr. 9.20.
- 2) Som "med liten a) merkede stillinger" regnes også 2.pantrymann og 2. baker.
- 3) De to første avsnitt i § 5 om arbeidstiden i sjøer skal lyde:

"I sjøen og på ankomst- og avgangsdager skal den normale arbeidstid ikke overstige 9 timer, og skal legges mellom kl. 6 og kl. 22. Denne bestemmelse gjelder når skipet har passasjerer ombord.

Når skipet ikke har passasjerer ombord, og arbeidstiden som følger (se 3.avsnitt i tariffbestemmelsen idag).

Forandringen i arbeidstidsbestemmelsen i 1.avsnitt finner bare sted såframt Arbeidstidsloven forkorte arbeidstiden til 8 timer pr.dag. Forandringen trer i kraft sammen med lovendringen.
- 4) § 8, II b: Tallene "56 og 63 timer" forandres i tråd med den eventuelle forandring som måtte bli en følge av revisjonen av Arbeidstidsloven. Ikrafttreden som under foranstående punkt 3 nevnt.
- 5) Bestemmelsen under pkt. 4 i Protokolltilførsler utgår. Tariffbestemmelsene får dog gyldighet for de norske mannskaper som idag har spesialfartstillegg så lenge de blir stående på sine nåværende kontrakter. For de norske mannskaper som pr.idag har stått ombord i 1/2 år i sammenheng vil tariffbestemmelsen om spesialfartstillegg likeledes fort satt få gyldighet på samme betingelser, fra det tidspunkt de har stått 12 måneder ombord i sammenheng, jfr. ordlyden i protokolltilførsel 4.
- 6) I Særbestemmelser skal pkt. 1, 1.avsnitt, lyde:

"Når det kreves at personalet skal tjenestgjøre med ensartet arbeidstøy skal rederiet enten holde arbeidstøyet eller yte personalet en passende godtgjøring til anskaffelse og vedlikehold av dette. Godtgjøringen avtales mellom rederiet (skipet) og vedkommende mannskap."

Anmerkning:

Det er forutsetningen at endringen for matstell- og tjenerpersonalet i romertall to, pkt. 2 og 3 (Amerikalinjen) og pkt. 3 og 4 i de øvrige særavtaler ikke skal stå i overenskomsten, men inntas i Riksmeglingsmannens møtebok.

Thoralf Evje.

I tilslutning til Riksmeglingsmannens forslag gjorde partenes forhandlere følgende merknader i Riksmeglingsmannens protokoll:

Skipsfartens Arbeidsgiverforenings representanter henviste til sitt forslag til ny § 14 for dekke- og maskinbesetningen og meddelte at endringsforslaget framkom som følge av skjodesløs behandling av skaffetøy og køyklær fra mannskapets side på mange skip.

Sjømannsforbundets forhandlere kunne ikke godta en slik endring i tariffavtalen. De meddelte imidlertid at de var rede til å reagere strengt mot uansvarlig og skjodesløs behandling av skaffetøy og køyklær. De hadde inte å innvende mot i samarbeide med SAF i tariffperioden å diskutere muligheten for å komme tilfeller av uansvarlighet til livs.

Partenes forhandlere ønsket følgende tilført Riksmeglingsmannens protokoll - gjeldende for alle tre tariffier:

"Hvilket arbeid den enkelte sjømann plikter å utføre avhenger av vanlig skikk og bruk og av arbeidets art. Arbeid som ligger klart utenfor den enkeltes hyrekontrakt er å anse som overtidsarbeid og godtgjøres overensstemmende hermed. Sjømannsforbundet kan ikke være enig i å tariffiere en slik protokolltilførsel, men vil ut fra et tilsvarende syn på urimelige forhold vurdere de tilfeller som måtte bli forelagt forbundet."

I forbindelse med vilkår med hensyn til forpleining for fagutdannet elektriker og radiotelegrafist meddelte Skipsfartens Arbeidsgiverforening på grunnlag av henstilling fra Norsk Sjømannsforbund at SAF i et kaptein-sirkulære vil gi beskjed om at det er tariffens forutsetning at den fagutdannede elektriker og radiotelegrafisten skal ha samme vilkår med hensyn til køyklær og veske av disse som skipets øvrige offiserer har.

I forbindelse med drøftelsen av reisestandard for fagutdannet elektriker, stuert og telegrafist kunne Sjømannsforbundets forhandlere ikke godta det forslag som var fremlagt av SAF. Forbundet var imidlertid villig til å godta

de endringer i reisestandarden som SAF måtte få tariffert for underordnede styrmenn og maskinister. Hvis SAF ved avtale med Styrmandsforeningen og Maskinistforbundet kunne få gjennomført den endring i reisestandarden som SAF hadde krevet, var SAF's forhandlere villige til å innføre samme reisestandard i tariffen for så vidt angår fagutdannet elektriker, som det i dag ikke er tariffert noen reisestandard for.

Partenes forhandlere var enige om følgende tilføyelse til Riksneglingsmannens møtebok:

Hvis arbeidstidsloven i tariffperioden endres for matstell- og tjenerpersonalet på lasteskip, slik at en del av arbeidstiden under 56 timer pr. uke skal kompenseres med fritid i havn, bortfaller fra lovens ikrafttreden regelen i tariffens § 11, II, for dem av matstell- og tjenerpersonalet som opparbeider fritidskompensasjon etter loven.

Partenes representanter erklærte at de ville anbefale forslagene vedtatt.

Svarfrist: 1. desember 1954.

Norsk Sjømannsforbund har i Lønnsnemnda nedlagt slik

p å s t a n d:

"Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 stadfestes med følgende endringer:

1. Hyrer og overtidssatser, i samtlige overenskomster mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening, Arbeidernes faglige Landsorganisasjon og Norsk Sjømannsforbund forhøyes med 10%.

Samme indeksreguleringsbestemmelse som avtalt mellom Arbeidernes faglige Landsorganisasjon og Norsk Arbeidsgiverforening for vårfagene, med basistall 139.

2. Amerikatilleggsavtalen gis følgende ordlyd:

Overenskomst

mellom

Skibsfartens Arbeidsgiverforening og
Norsk Sjømannsforbund

om

tillegg for fart i amerikanske farvann (d.v.s. området mellom meridianene lgd. V. 50° og lgd. V. 140° og breddegradene br. N. 60° og Ekvator).

Tillegget utgjør kr. 200.- pr. måned for matroser og mannskap med samme eller høyere hyre, og kr. 130.- for mannskap med lavere hyre.

Tillegget dreier i den tid skipet er innenfor soneområdet. Del av kalenderdøgn regnes som helt kalanderdøgn.

Tillegget medtas ikke ved beregning av ytelser som ifølge gjeldende lov eller de ordinære overenskomster skal baseres på hva der ligger i uttrykket "hyre".

Avtalen har samme ikrafttreden og varighet som de øvrige overenskomster med Skibsfartens Arbeidsgiverforening.

3. Skulle Lønnsnemndas behandling av overenskomstene for Det norske Maskinistforbund og Norsk Styrmandsforening medføre andre endringer i Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 for disse overenskomster, må tilsvarende endringer gjennomføres i Norsk Sjømannsforbunds overenskomster."

Norsk Sjømannsforbund har under prosedyren for Lønnsnemnda opplyst at årsaken til at Forbundet forkastet Riksmeglingsmannens forslag er at det generelle lønnstillegg ikke var satt høyere enn 2%, at basistallet i indeksreguleringsbestemmelsene var anderledes enn avtalt mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Arbeidernes faglige Landsorganisasjon for vårfagene, og at Amerika-avtalen ikke ble revidert. Sjømannsforbundet har innskrenket sin prosedyre til disse 3 spørsmål og til imøtegåelse av de endringer som S.A.F. har krevet i Riksmeglingsmannens forslag.

Begrunnelsen for kravet om det generelle lønns tillegg på 10% er ikke alene den almindelige prisstigning, men også at store grupper av sjøfolk har så lave lønninger at det er behov for en almindelig lønnsregulering. Matroser i utenriks fart har idag kr. 657.- pr. måned i hyre. Selvom gjennomsnittsførtjenesten ligger høyere og de har fri kost ombord kan familien vanskelig greie seg med lønnen. Når dertil kommer at disse arbeidstagere er i en næring som gir store fortjenester, er 10% lønnstillegg et meget beskjedent krav. Utenriksfarten gir ganske betydelige fortjenester til landet og dersom noen har råd til å gi full kompensasjon for prisstigningen må det være rederne i utenriksfarten. Et slikt tillegg til sjøfolkene vil ikke influere på prisnivået i Norge. Utenriks- og innenriksfart står her i forskjellig stilling, og derfor kan man heller ikke sammenligne oppgjøret for innenriksfarten med et oppgjør for utenriksfarten.

Når resultatet av innenriksfartens tariffoppgjør våren 1954 kun ble 2% generelt lønnstillegg, har dette sammenheng med at folkene i innenriksfarten fikk ganske betydelige alderstillegg i forhold til tidligere, slik at en godt kan regne med at oppgjøret faktisk gav uttrykk for et tillegg på ca. 4%. I innenriksfarten er en god del eldre sjøfolk, som har stått ombord i årevis, og disse fikk med det samme full nytte av de nye alderstillegg.

Overtidsbetalingen for matros er nå kr. 3.40 pr. time på hverdager og kr. 6.80 på helgedager. Overtidssatsen på hverdager er ikke stort mere enn timebetalingen i ordinær arbeidstid. Det er derfor rimelig at overtidssatsene økes med 10%, slik at de iallfall kommer noe over betalingen for ordinær tid. Denne økingen bør foretas både på hverdags- og helgedagssatser. Riksmeglingsmannens forslag på dette punkt er ikke tilfredsstillende, og forbundets krav er rimelig når en tar i betraktning den overtidsbetaling andre yrkesgrupper har.

Indeksbestemmelsen i tariffoppgjøret for vårfagene 1954 har basistall 139 og de fleste forbund som har revidert sine tariffavtaler i høst har samme indeksregulering og basistall. Det må også utenriksfarten ha krav på, selvom indekstallet var 143 da Riksmeglingsmannen fremsatte sitt forslag den 20. november 1954.

Om forståelsen av Amerika-avtalen av 1952 har det vært tvist mellom partene. Sjømannsforbundet mente at av-

talen er slik å forstå at alle skip i fart mellom uten-europeiske havner og Amerika skulle ha tillegget for den tid de er i soneområdet. Skipsfartens Arbeidsgiverforening mente at karenstiden 30 kalenderdøgn gjaldt hvis skipet enten kom inn i sonen direkte fra europeisk havn eller gikk ut av sonen direkte til europeisk havn. Tvisten kom for Arbeidsretten, som gav Arbeidsgiverforeningen medhold.

5 Ved tariffrevisjonen i 1954 krevet Sjømannsforbundet Amerika-avtalen forandret slik at tillegget dreier i den tid skipet er innenfor soneområdet uten bestemmelse om karenstid. Alle sjøfolk som seiler i dette soneområde bør ha Amerika-tillegg uansett hvilken kant av verden skipene kommer fra. Norske hyrer er idag lave i forhold til de lønninger som betales i andre skandinaviske og amerikanske skip i disse farvann.

-----000-----

Skipsfartens Arbeidsgiverforening har for Lønnsnemnda nedlagt slik

p å s t a n d :

"Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 til nye tariffavtaler mellom sakens parter stadfestes med følgende endringer:

A. De generelle tariffene.

1. I § 1 i tariffene for deks- og maskinbesetning, matstell- og tjenerpersonale og radiotelegrafister utgår bestemmelsen om 2% forhøyelse av hyrene og endringer i overtidssatsene.
I § 1 i forslaget for deks- og maskinbesetning reduseres hyresatser og overtidssatser for fagutdannede elektrikere på tilsvarende måte.
2. § 6 i tariffen for deks- og maskinbesetning og § 4, 2. ledd, i tariffen for matstell- og tjenerpersonale utgår.
3. I Amerika-avtalen gjøres følgende endringer:
Satsene kr. 200,- og kr. 130,- reduseres til henholdsvis kr. 130,- og kr. 80,-. Karenstiden 30 kalenderdøgn endres til 60 kalenderdøgn.
4. I tariffen for matstell- og tjenerpersonale endres den nugjeldende protokolltilførsel 4 til:
"Ved befordring som passasjer er stueren berettiget til 2. plass på skip og 3. plass på jernbane. Om natten har stueren krav på soveplass når det kan skaffes. Samme reisestandard benyttes når en stuert sendes hjem helt eller delvis for rederiets regning i henhold til bestemmelse i Sjømannsloven".
På samme måte endres protokolltilførsel 5 i tariffavtalen for radiotelegrafister, idet ordet "stuert" byttes ut med ordet "telegrafist".
5. Som ny protokolltilførsel i tariffen for deks- og maskinbesetning og for matstell- og tjenerpersonale, inntas følgende bestemmelse:
"Tvist om omfanget av det enkelte mannskaps arbeids-

- plikt avgjøres av de overordnede ombord med endelig virkning. Hvis en sjømann i sin almindelige arbeidstid settes til et arbeide som erkjennes å ligge utenfor det som hører inn under hans stilling, har han krav på en godtgjørelse av kr. 1.- pr. time."
6. I tariffavtalen for dekke- og maskinbesetning og for matstell- og tjenerpersonale inntas følgende nye protokolltilførsel:

"Partene utarbeider i tariffperioden regler om felles tiltak for inndrivelse av erstatningskrav mot sjømenn for kontraktsbrudd, spesielt hvor det gjelder rømning og akterutseiling. Reglene gis et slikt innhold at sjømannen må regne med ikke å kunne komme utenom å erstatte (en rimelig del av) det tap som han har påført rederiet."

B. Særtariffene:

Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 for særtariffene stadfestes med de endringer som følger av påstandens A pkt. 1, 3, 4, 5 og 6.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har som begrunnelse for sin påstand bl.a. anført:

1. Det generelle lønnstillegg:

Før tariffrevisjonen i 1954 tok til trakk Arbeidernes faglige Landsorganisasjon på et representantskapsmøte i november 1953 opp de prinsipielle retningslinjer som fagbevegelsen ville følge under det forestående oppgjør. Representantskapet konstaterte at det ikke forelå realøkonomiske muligheter for generelle lønnstillegg på grunn av landets økonomiske stilling, som fremdeles var slik at generelle tillegg bare ville føre til tilsvarende stigning i prisene. Representantskapet tilføyet imidlertid at enkelte yrker var "særlig uheldig stillet" i forhold til det almindelige lønnsnivå, og at det derfor for disse grupperes vedkommende burde søkes gjennomført en høyning av lønningene.

I tillegg til de mulige lønnskrav for de lavest lønnede fagene gjorde representantskapet også unntak for endel spørsmål av mer sosial karakter, slik som lønn for bevegelige helligdager og for fravær som skyldes arbeidsulykker, samt arbeidstiden for yrker med mere enn 48 timer pr. uke.

N.A.F. og A.F.L. fulgte i vår oppgjøret den hovedlinje som var trukket opp i representantskapets vedtak og som falt sammen med N.A.F.s syn på prolongasjon som hovedlinjen i årets tariffoppgjør. Man fant frem til en avtale om betaling for bevegelige helligdager, samt for

fravær i forbindelse med bedriftsulykker, og forøvrig ble lønnstillegg kun gitt i de "lavtliggende" fag.

Til de "lavtliggende fag" regner A.F.L. og Sjømannsforbundet også sjøfolkene i innenriks fart som kom inn under våroppgjøret. Det henger sammen med at innenriksfartens hyrer etter krigen er kommet betydelig lavere enn utenriksfarten, og Sjømannsforbundet påberopte dette som begrunnelse for et lønnstillegg i innenriks fart. Resultatet av meglingen for innenriksfarten var at det ble gitt et generelt 2% lønnstillegg for alle kategorier undtagen de yngste, som ikke fikk noe tillegg. Alderstilleggene ble bragt på linje med utenriksfarten.

Under tariffrevisjonen kom spørsmålet om arbeidstiden for innenriksfarten i forgrunnen, idet sjømannsorganisasjonene krevet tariffestet en 48-timers uke, hvilket rederne ikke kunne godta. Da det ikke var mulig for meglingsmannen å finne frem til et forslag som partene kunne anbefale så lenge spørsmålet om arbeidstiden var blitt så tilspisset, besluttet myndighetene at det skulle nedsettes en komite som fikk det mandat å overveie en revisjon av Lov om arbeidstiden på skip. Komiteens mandat ble forøvrig utformet så vidt at det også omfattet arbeidstiden på skip i utenriks fart, og 2 av komiteens medlemmer er oppnevnt etter innstilling fra S.A.F. Komiteen har ennå ikke avsluttet sitt arbeide.

Ved de tariffoppgjør som fant sted sommeren og høsten 1954 ble stort sett fulgt den linje som ble fastslått ved våroppgjøret.

Før forhandlingene med S.A.F. om nye tariff for utenriks fart ble påbegynt i oktober 1954 hadde sjømannsorganisasjonene forhandlinger med Hvalfangstens Arbeidsgiverforening for kommende sesong. Partene ble ikke enige, men besluttet å bringe tvisten inn for frivillig voldgift. Under prosedyren for voldgiftsretten krevet sjømannsorganisasjonene 10% tillegg, bl.a. under henvisning til de tillegg som siden krigen var gitt i utenriks fart. Voldgiftskjennelsen for hvalfangsten falt den 16. september 1954 og gikk ut på prolongasjon av lønningene.

Under forhandlingene og meglingen for utenriksfarten i oktober/november 1954 gikk S.A.F. inn for prolongasjon under henvisning til naturforholdene på skipet.

tidligere tariffoppgjør i 1954, idet sjøfolkene i utenriks fart ikke tilhører et "lavtliggende" fag. Hyfesatsene for matros i utenriks fart er kr. 657.- pr. mnd. og den gjennomsnittlige fortjeneste var i november 1953 kr. 862.- pr. mnd. inklusive alle tillegg. I Lønnsnemnda har S.A.F. fastholdt prolongasjonslinjen.

2. S.A.F. mener at tovaktstillegget og det spesielle tillegg til stuert og kokk/gutt på skip med mindre enn 3 personer i matstell- og tjeneravdelingen bør bortfalle som følge av den alvorlige situasjon som norske småskip idag befinner seg i på grunn av den utenlandske konkurranse. Norske småskip kan idag ikke seile med tilnærmeelsesvis så lave mannskapsutgifter som tyske og hollandske skip og blir derfor systematisk presset ut av denne trade.

3. S.A.F. krever reduksjon i Amerikatillegget og forlengelse av karenstiden.

Den hovedsaklige begrunnelse for Amerikatillegget er det høye prisnivå i U.S.A. Det kan ikke være nødvendig for besetningen å gjøre innkjøp i U.S.A.-havner såfremt dette skulle bli dyrere, hvis skipet nylig har vært i Europa eller snart skal til Europa. En karenstid på 2 måneder bør derfor være minimum.

Når S.A.F. foreslår Amerikatillegget redusert skyldes det at tillegget i 1949 ble økt på grunnlag av forutsetninger som idag har utløst andre lønnstillegg, og som derfor ikke lenger gjør et økt Amerikatillegg begrunnet. Prisstigningen her hjemme har medført større lønnstillegg enn økningen i Amerikatillegget. Det er derfor rimelig at Amerikatillegget reduseres til de satser som gjaldt før økningen i 1949.

4. De nugjeldende regler om reisestandard for stuert og telegrafist er utformet som en konsekvens av de tilsvarende regler i maskinisttariffen. S.A.F. finner at det bør foretas enkelte endringer i disse regler og viser til den begrunnelse som gis om maskinisttariffen.

5. Under forhandling og megling gikk S.A.F. aktivt inn for regler som skulle eliminere de tvister som ved forskjellige leiligheter oppstår ombord med hensyn til den enkelte sjømanns arbeidsområde.

S.A.F. vil på dette punkt opprettholde sitt krav fra forhandlingene

6. Selvom storparten av norske sjømenn idag viser det tilstrekkelige ansvar for sine plikter etter hyrekontrakten, finnes det fortsatt sjømenn som neglisjerer disse plikter og på den måten påfører rederiet betydelige og unødvendige utgifter, v.eks. på grunn av akterutseiling og rønning eller skoft. Utgiftene for en enkelt mann som følge av en akterutseiling kan løpe opp i mangfoldige tusen kroner, som rederiet vanligvis må betale på grunn av den lokale immigrasjonslovgivning, og som rederiet erfaringsmessig aldri får igjen fra den skyldige. S.A.F. antar at risikoen for en effektiv erstatningsplikt i noen utstrekning ville begrense antallet forseelser. Dette er begrunnelsen for S.A.F.s påstand.

Under prosedyren for Lønnsnemnda har S.A.F. inøtegått de endringer i Riksmeglingsmannens forslag som Norsk Sjømannsforbund har nedlagt påstand om.

Lønnsnemndas medlemmer Einar Sunde, C.Kruse-Jensen, og Brynjulf Bull stemmer for det resultatet som fremgår av slutningen, og vil herom bemerke:

Linjene for tariffrevisjonen i 1954 ble behandlet såvel av Representantskapet i Arbeidernes faglige Landsorganisasjon som av Centralstyret i Norsk Arbeidsgiverforening senhøstes 1953. Den uttalelse som ble vedtatt av Representantskapet i Landsorganisasjonen gikk ut på at den økonomiske stilling i landet ikke tillot generelle lønnsforhøyelser. Imidlertid var det grupper som var særlig uheldig stillet i forhold til det almindelige lønnsnivå og for disse grupper uttalte Representantskapet at det burde søkes gjennomført en forhøyelse av lønningene. Dessuten uttalte Representantskapet at fagorganisasjonene burde søke gjennomført tariffbestemmelser av mer sosi-karakter, nemlig lønn for bevegelige helligdager for de grupper som ikke allerede hadde dette, og godtgjørelse for fravær som skyldtes bedriftsulykker. Dessuten pekte Representantskapet på at arbeidstiden måtte søkes forkortet i yrker hvor den var mere enn 48 timer pr.uke. - Også Norsk Arbeidsgiverforenings Centralstyre var av den oppfatning at hovedlinjen for tariffrevisjonen 1954 måtte være prolongasjon av lønningene, men med adgang til enkelte lønnsforhøyelser for tilbakeliggende grupper

Ved direkte partsforhandlinger ble Arbeidernes fagl. Landsorganisasjon og Norsk Arbeidsgiverforening i mai/juni 1954 enige om nye tariffavtaler for alle arbeidere hvis tariffavtale Ved oppgjøret fikk de time- og akkordlønnede arbeidere som tidlig utløp 1.juni og tidligere. ~~ikke~~ hadde hatt lønn for bevegelige helligdager en bestemt godtgjørelse for disse. Dessuten ble det innført en godtgjørelse for fravær som skyldtes bedriftsulykker. Med hensyn til det egentlige lønsspørsmål fulgte man den linje som var angitt i de ovenfor nevnte uttalelser fra Representantskapet i Landsorganisasjonen og Centralstyret i Arbeidsgiverforeningen. Lønninger som lå forholdsvis lavt ble forhøyet med gjennomgående kr.8.- pr.uke for voksne menn (i timelønnsfagene 10 øre pr.time). Akkordsatser og produksjonspremier ble stort sett prolongert uforandret. Lønningene for arbeiderne i fag hvor lønnsnivået ikke kunne sies å ligge forholdsvis lavt, ble stort sett prolongert uforandret. Dette oppgjør mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Arbeidernes faglige Landsorganisasjon betød en samlet gjennomsnittlig forhøyelse på ca.3%. Heri er innbefattet godtgjørelsen for de bevegelige

helligdager, som i gjennomsnitt for de arbeidere som fikk denne godtgjørelse utgjorde ca. 2%.

Avtalene ble gitt 2 års varighet med halvautomatisk indeksregulering enten pr. 15. mars indeks eller 15. september indeks 1955. Utgangspunktet for indeksreguleringen var indekstallet 139 og forhandlinger om lønnsreguleringer kunne kreves hvis indekstallet steg eller falt med minst 7 poeng i forhold til dette utgangspunkt, altså hvis indekstallet steg til 146 eller falt til 132. Vårens oppgjør omfattet ialt ca. 170.000 arbeidstakere.

Ved de oppgjør som fant sted for tariffavtaler som utløp sommeren eller høsten 1954 fulgte hovedorganisasjonene de samme linje som ble fastslått ved våroppgjøret. For fag hvor lønnsutviklingen hadde vært særlig ugunstig for arbeidere og funksjonærer er tildels gitt noe større lønnstillegg, men da det antall arbeidstakere som omfattes av disse oppgjør er forholdsvis lite, har oppgjørene sommeren og høsten 1954 ikke endret totalbilledet av tariffrevisjonen 1954. I endel fag er utgangspunktet for indeksreguleringen satt høyere enn 139, enkelte 141, andre 145.

Når det gjelder Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 for utenriksfarten er Lønnsnemndas flertall av den oppfatning at forslaget ligger på samme nivå som de øvrige tariffoppgjør i 1954. Vi finner derfor at det bør stå fast. Dette har også partenes forhandlere under meglingen gitt uttrykk for. For Sjømannsforbundets og Maskinistforbundets tariff anbefalte alle forhandlere Riksmeglingsmannens forslag vedtatt. Forslaget for styrmannstariffen ble anbefalt vedtatt av S.A.F.s forhandlere og ble vedtatt av Styrmandsforeningens forhandlere.

De forskjellige enkeltkrav som både de 3 forbund og Skibsfartens Arbeidsgiverforening har reist under lønnsnemndsbehandlingen om endel endringer i Riksmeglingsmannens forslag har Lønnsnemndas flertall ikke funnet å kunne ta tilfølge. Disse krav er alle mer eller mindre av økonomisk art og bør derfor i prolongasjonsåret 1954 utsettes til behandling ved neste tariffrevisjon.

Vurderingen av maskinistenes og styrmennenes innbyrdes lønnsforhold blir vanskeliggjort ved at hyresatsene i de 2 tariffen bygger på et forskjellig grunnlag. Maskinistenes hyresatser bygger på hovedmaskineriets indikerte hestekraft

(I.H.K.), mens styrmennenes hyre er basert på skipets brutto-tonnasje (B.R.T.). Da utviklingen har medført at maskinens størrelse er økt sterkere enn skipets tonnasje er det på grunn av tariffenes oppbygging oppstått en skjevhet i forholdet mellom maskinist- og styrmannslønningene. Dette forhold har Riksmeglingsmannen søkt å rette på i sitt forslag for styrmannstariiffen, idet styrmennene og særlig 1ste styrmannen, har fått et større lønnstillegg enn maskinistene. Lønnsnemndas flertall er enige heri, og vil tilføye at det i Norge har vært større forskjell på maskinist- og styrmannslønnen enn i Sverige og Danmark.

Riksmeglingsmannens forslag for styrmennene bygger på et nytt beregningsgrunnlag, nemlig såkalt "hestekrafttonn", som er summen av skipets B.R.T. og dets I.H.K. Lønnsnemndas flertall mener at dette nye beregningsgrunnlag - som omfatter både skipets hestekraft og tonnasje - burde kunne brukes som et felles beregningsgrunnlag for styrmennenes og maskinistenes lønninger. Lønnsnemnda vil derfor henstille til Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Det norske Maskinistforbund å gjenoppta forhandlinger herom i tariffperioden.

Indeksbestemmelsene for værfagene har som nevnt som utgangspunkt indekstallet 139 og krav om indeksregulering er betinget av at indekstallet pr. 15.mars eller 15.september 1955 er steget eller falt med minst 7 poeng - altså steget til 146 eller falt til 132. I Riksmeglingsmannens forslag for utenriksfarten er basistallet 143 og krav om indeksregulering betinget av at indekstallet for 15.september 1955 eller 15.mars 1956 er steget eller falt med minst 7 poeng - altså steget til 150 eller falt til 136. Lønnsnemndas flertall finner det rimelig at utenriksfarten skal få anledning til eventuelt å kreve indeksregulering ved samme "røde strek" som innenriksfarten, nemlig indekstallet 146, og har derfor redusert poengdifferansen fra 7 til 3 poeng.

Den nye overenskomst trer i kraft 1.november 1954 slik at den faste hyre etterbetales fra denne dag. Mannskaper som er fratrukket rederiets tjeneste før 16.januar 1955 kan ikke kreve etterbetaling, medmindre det ved fratredelsen foreligger avtale om fortsatt ansettelse i rederiet.

I meglingsforslaget for maskinisttariffen er ikke presisert at lønnsreguleringen også gjelder maskinistene på

d.

Den Norske Amerikalinjens passasjerskip, som har sine hyresatser angitt særskilt på s.16 i tariffen. Det er opplyst for Lønnsnemnda at det var meningen med forslaget at disse hyresatser også skulle reguleres. Lønnsnemnda finner at dette bør bli fastslått i kjennelsens premisser.

Ingvald Hauken bemerkar:

Når det gjelder avtalen om tillegg for fart i amerikanske farvann burde forbundets påstand vært tatt til følge. Likevel burde det ha vært gitt høyere lønns-tillegg.

Jeg er derfor uenig i det resultat flertallet er kommet til, bortsett fra bestemmelsen om indeksregulering, men da jeg er i mindretall former jeg ikke noen egen konklusjon.

Darre Hirsch er av den oppfatning at det ville ha vært i samsvar med retningslinjene for årets øvrige tariffoppgjør at det ikke ble gitt generelle lønns-tillegg under tariffrevisjonen 1954 for utenriks fart, bortsett fra justeringen av styrmannenes hyrer. Han synes også at de øvrige krav som SAF har fremlagt ville ha betydd prinsipielt riktigere endringer i tariffene. Han mener imidlertid at et meglingsforelag som har fått forhandlernes tilslutning bør endres av Lønnnemnda i helt spesielle tilfeller og vil på disse premisser slutte seg til flertallets konklusjon.

S L U P P I N G :

Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 stadfestes med følgende endringer:

1. I bestemmelsene om indeksreguleringen forandres 7 poeng til 3 poeng.
2. Mannskaper som er fratrudd rederiets tjeneste før 16. januar 1955 har ikke krav på etterbetaling med mindre det ved fratredelsen foreligger avtale om fortsatt ansettelse i rederiet.

O s l o , den 12. januar 1955.

Einar Sunde.

C. Kruse-Jensen.

Brynjulf Bull.

H.J. Darre Hirsch.

Ingvald Haugen.