

L. Ø N N S N E M D A

Sak nr. 265

i henhold til Provisorisk anordning av 10/12.1954

i sak:

Skibsfartens Arbeidsgiverforening

og

Arbeidernes fagl. Landsorganisasjon og

Det Norske Maskinistforbund

angående tariffrevisjonen 1954 for maskinister på damp- og motorskip i uten-  
riks fart.

----- " -----

Lønnsnemdas 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.

Forbundsformann Leif Lerstad, Det Norske Maskinistforbund,

Direktør A.P. Östberg, Norsk Arbeidsgiverforening,

Sekretær P. Mentsen, Arbeidernes fagl. Landsorganisasjon.

Direktør Östberg og sekretær Mentsen har ikke stemmerett.

- - - " - - -

Den 4. januar 1955 holdt Lønnsnemda møte.

Tilstede:

Lønnsnemdas medlemmer,

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening møtte R. Hiestand, Børre Sverdrup,

H. Irgens.

For Det Norske Maskinistforbund møtte Reidar Pedersen, Bjarne Pedersen og

Kjell H. Ottersen.

For Det Norske Maskinistforbund ble saken fremstillet av Reidar Peder-  
sen, som refererte partsfremstilling og påstand.

For Skibsfartens 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 6.7.8.11. og 12. januar 1955 avsa Lønnsnemda  
slik

K J E N N E D S E:

Overenskomsten mellom partene (som omfatter 3900 maskinister) ble sagt  
opp av Det Norske Maskinistforbund til utløp 31. oktober 1954. Den 20. oktober  
ble holdt forhandlingsmøte mellom partene uten resultat. Den 28. oktober vedt  
forbundsstyret å gå til plassoppgjørelse. Riksmeglingsmannen nedla forbud mot

arbeidsstans og foretok megling mellom partene i møter 12., 19., og 20. november 1954, hvorefter han fremsatte følgende forslag, som begge parters forhandlere erklærte at de ville anbefale vedtatt:

Overenskomsten av 1. november 1952 mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening på den ene siden og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Det Norske Maskinistforbund på den andre siden vedkommende maskinister på damp- og motorskip i utenriks fart forlenges med følgende endringer:

I § 1 - Hyrer og overtidsbetaling, forhøyes alle hyresatser med 2%, avrundet nedad eller oppad til nærmeste hele krone, og overtidssatsene heves med 10 øre på hverdager og 20 øre på søndager.

Regelen om at maskinistene skal ha motortillegg for tjeneste på turbo- og dieselelektrisk drevne skip endres slik at den også omfatter turbin-skip.

§ 3 - Kostgodtgjørelse, endres til å lyde:

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

§ 4 utgår.

§§ 5.- 11. blir §§ 4 - 10.

I § 4 (tidligere § 5), Ferie og fridager gis følgende tilføyelse til II d:

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

§ 5 (tidligere § 6) - Hjemreise, endres til å lyde:

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

§ 6 (tidligere § 7) - Uniform, siste setning endres til å lyde:

"I godtgjørelse betaler rederiet da kr. 30,- pr. mnd. som bidrag til å anskaffe og holde uniform."

Tidlige § 12 utgår.

Tidligere §§ 13 - 15 blir §§ 11 - 13.

§ 14 (tidligere § 16) - Varighet, gis følgende innhold:

"Overenskomstens hyrer og vilkår gjelder fra 1. november 1954 til 31. oktober 1956 og videre ett år av 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/Det Norske Maskinistforbund i tilfelle stigning, og Skibsfartens Arbeidsgiverforening i tilfelle fall, kreve opptatt forhandlinger om reguleringer av lønningene (hyre- og overtidssatser), og i tilfelle på hvilken måte. Reguleringskravet er maksimalt begrenset til en regulering som svarer til den prosentvise endring i leveomkostningsindeksen.

Hvis partene ikke blir enige ved forhandlinger fordi S.A.F. i tilfelle av stigning og A.F.L./Det Norske Maskinistforbund 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 "Forskjellige bestemmelser" pkt. C, innføres:

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

Någjeldende "Forskjellige bestemmelser" pkt. C. og D. blir pkt. D. og E.

- - - - -

Det Norske Maskinistforbunds forhandlere har i Lønnsnemda opplyst at når de gikk med på å anbefale forslaget skyldes det alene en avtale som ble inngått i meglingsmøte 20. november 1954 og som vedrørte forutsetningene for meglingsmyndighetenes forslag til en ny tariffavtale. Ved denne avtale lovet Skipsfarten Arbeidsgiverforening å medvirke til at det skulle nedsettes en voldgiftsrett hvis tarifforslaget ble vedtatt av begge parter ved svaravgivelsen den 1. desember 1954. Voldgiftsretten skulle bestå av en representant for Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon, en representant for Norsk Arbeidsgiverforening og en formann som Riksmeglingsmannen skulle oppnevne. Voldgiftsretten skulle få seg forelagt forslagene til nye tariffavtaler for maskinister og styrmenn og skulle på bakgrunn av forslaget for styrmennene vurdere om maskinistene i utenriks fart hadde rimelige krav på å få et gunstigere oppgjør ved årets tariffrevisjon enn det Riksmeglingsmannens forslag innebar.

Hvis voldgiftsretten kom til at det forelå et slikt rimelig krav for maskinistene, skulle Det Norske Maskinistforbund ha adgang til å trekke vedtagelsen av forslaget tilbake, hvis underretning om dette omgående ble sendt Riksmeglingsmannen og Skipsfartens Arbeidsgiverforening. Forutsetningen var at voldgiftsretten skulle sluttbehandle saken innen 10. desember 1954.

Ved brev til Riksmeglingsmannen av 1. desember 1954 meddelte begge parter at hans forslag var forkastet.

Det Norske Maskinistforbund har for Lønnsnemda nedlagt slik påstand:

Riksmeglingsmannens forslag stadfestes med følgende endringer:

§ 1.

De gjeldende hyre- og overtidssatser forhøyes med 10%.

Fryselasttillegget heves til 15<sup>00</sup> for maskinsjefen og de øvrige maskinister gis et tillegg på 10<sup>00</sup> av hyren.

Tungoljedrift (nytt). I skip hvor fremdriftsmaskineriet er basert på tungoljedrift tilståes maskinsjefen og maskinistene et ekstra tillegg på kr. 50,- pr. måned under drift av nevnte anlegg.

Tillegget skal gis pro rata etter antall driftsdøgn.  
Del av et døgn regnes som helt døgn.  
To-vaktstillegg. Satsene heves til henholdsvis kr. 175,- og  
kr. 150,- pr. mnd.

Tropetillegg. Satsen heves til kr. 350 pr. dag.

Prgf. 2.

Alderstillegget heves til kr. 25,-.

Prgf. 4.

Hyrens ikrafttreden. Som i Sjømannslovens prgf. 18 bestemt.

Prgf. 5.

Ferie og fridager. I. a) Maskinsjefen tilståes 5 ukers ferie pr. år.

For tjenester for deler av året regnes ferien med tre dager pr. mnd. 1/2 måned (15 dager) eller mer som 1/1 måned, men kortere tid blir ikke regnet med.

b) Øvrige maskinister gis ferie som bestemt i "Særskilte føresegner om ferie for sjømenn", vedtatt ved kgl. res. av 19. mars 1948.

I ferietiden betales kostgodtgjørelse med kr. 9,- pr. dag.

II. c) Utgår. c) blir d).

Prgf. 6.

Hjemreise. Som tidligere.

Prgf. 7.

Uniform. I uniformsgodtgjørelse betaler rederiet kr. 30,- pr. måned til maskinsjefen og de øvrige maskinister.

Prgf. 8.

Spising i salongen. Maskinsjefen har rett til å innta sine måltider i salonger iført det av vedkommende rederi foreskrevne antrekk. Han skal ha samme forpleining og betjenes på samme måte som skipets fører.

Prgf. 13.

Godtgjørelse for stopptørn når skipet ligger ved land.

Hvis en maskinist (maskinsjefen unntatt) under skipets opphold i losse- og lastehavn eller ved verksted får ordre om å være ombord i tiden mellom kl. 18 og kl. 06, etter å ha vært i arbeid om dagen, har han krav på kr. 3,- pr. time. Resten av paragrafen uforandret.

Prgf. 14.

Maskinsjefens kompensasjon for overtid, heves til 25% av hyren.

Prgf. 16.

Korrespondanse. All korrespondanse vedrørende maskindepartementet skal foregå direkte mellom rederiet og maskinsjefen, men gjenpart herav tilstilles skipets fører.

Prgf. 17.

Indeksbestemmelsen som avtalt mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon.

Amerikatillegg. Tillegget dreier i den tid skipet er innenfor området, uten karenstid.

Den Norske Amerikalinja A/S's passasjerskip. De samme endringer og forbedringer som ovenfor stilt krav om gjøres gjeldende også for maskinsjef og maskinister i Den Norske Amerikalinjens passasjerskip.

Som begrunnelse for sin påstand har Det Norske Maskinistforbund sterkt understreket at det var forutsetningen ved tariffrevisjonen og i forbindelse med de fremsatte forslag at det ikke skulle skje noen forrykning i styrmennens lønnsforhold sett i relasjon til maskinistenes. Det er denne forutsetning som bl.a. er kommet til uttrykk ved at forbundets forhandlere anbefalte Riksmøglingsmannens forslag, når det til dette var knyttet avtale om en nøytral vurdering av det mulige resultat ved revisjonen, for henholdsvis styrmenn og maskinister, av en voldgiftsrett. Når forbundet likevel forkastet forslaget, skyldes det at dette så tydelig favoriserer styrmennene i forhold til maskinistene, et faktum som forbundsledelsen fant å måtte ta standpunkt til direkte og ikke via noen voldgiftsrett.

Det Norske Maskinistforbund hevder at det vil være en umulighet å godta en overenskomst som betyr at forbundets medlemmer ikke oppnår tilsvarende forbedringer som Norsk Styrmandsforenings medlemmer oppnår ved samme tariffrevisjon.

Det er flere årsaker til dette:

1. Etter den hittil gjeldende overenskomst har maskinsjefens og maskinistenes lønninger vært fastsatt på grunnlag av indikerte hestekrefter for fremdriftsmaskinene ombord i det skip hvor de tjenestegjør. Maskinstørrelsen har vært gradert i et visst antall klasser og det har derved fremkommet en viss lønsvurdering etter det ansvar, de arbeidsmuligheter og det arbeidspress som maskintjeneste medfører. Det har dog vært en svakhet ved nevnte grunnlag at hjelpemaskineriet, som på en rekke skip ikke er av ringe størrelsesorden og kan være meget komplisert, ikke er tatt med.

For å gi et bilde av hjelpemaskinenes størrelse kan en nevne at det for enkelte skip går opp i 2-3000 hestekrefter og at det alminnelige er ca. 1500 hestekrefter.

Det er på denne måte gitt at det er en viss svikt når det gjelder grunnlaget for maskinistenes lønninger.

Styrmennens lønninger har vært fastsatt på grunnlag av brutto register-tonn for det skip i hvilket den enkelte styrmann tjenestegjør. Etter styrmannsoverenskomsten har man så hatt en gradering av bruttotonnasje på 8 klasser. Ut fra denne gradering har en hatt lønsvurderingen for styrmennenes vedkommende. Den beregningsmåte som derved er fulgt har vært den naturlige, idet det ikke kan være rimelig for styrmennenes vedkommende å operere med et grunnlag fastsatt til eksempel på basis av maskinstørrelsen ombord i skipet. Det vil være bruttotonnasjen som, så langt det er gjørlig, gir den rimelige lønnsfastsettelse etter styrmennens arbeidsbyrde, ansvar og arbeidets ulemper.

For en tid tilbake la Skibsfartens Arbeidsgiverforening frem et forslag som gikk ut på å endre grunnlaget for lønnsfastsettelsen for styrmenn og maskinister i overenskomstens § 1. Endringen bestod i at man la sammen fremdriftsmaskinenes hestekrefter og skipets brutto register-tonn og derved skapte et nytt beregningsgrunnlag - hestekrafttonn. Maskinistforbundet kunne ikke akseptere et slikt beregningsgrunnlag. Hertil kommer at de av Skibsfartens Arbeidsgiverforening under meglingen for styrmennene benyttede satser ville føre til en vesentlig forrykning av det innbyrdes lønnsforhold mellom styrmenn og maskinister som har vært praktisert gjennom årene. En slik forrykning ville virke dobbelt urimelig. Den ville nemlig gi et ekstra tillegg til styrmennene og ville ikke gi maskinistene tilstrekkelig kompensasjon for det økte ansvar og den større arbeidsbyrde de har fått ved at skipenes maskineri til stadighet øker og blir mere komplisert som et resultat av den tekniske utvikling.

Det Norske Maskinistforbunds krav om 10% tillegg til hyresatser og overtidssatser er begrunnet med at maskinistene i dag er for lavt lønnet i forhold til det ansvar de har og det arbeid de utfører. Skipene utrustes med stadig mere kostbart og komplisert maskineri, noe som stiller stadig strengere krav til maskinsjefen og maskinistene, både hva angår utdannelse og hva angår ervervelse av ny teoretisk viten, ved siden av det praktiske arbeid.

Teknikken er faktisk nådd så langt at det er den menneskelige faktor som lettest kan svikte hvis det ikke vises den ytterste nøyaktighet og varsomhet. Det skulle være overflødig å tilføye hvilke materielle skader som oppstår når uhell inntreffer og det til eksempel oppstår maskinhavari i et moderne fartøy. Vi finner det tilnøydende at maskinistene, der de har ansvaret for frysbelastningen, bør ha en passende godtgjørelse herfor.

De øvrige forslag til endringer vedrørende overenskomstens § 1 hviler på samme grunnlag.

En vil samtidig understreke de pris-forhøyelser som har funnet sted siden overenskomsten sist ble revidert i november 1952 og som i høy grad tilsier en regulering oppover av hyrene.

Forbundets forslag til endringer i § 5 hviler for maskinsjefens vedkommende på den overenskomst som er inngått mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Norges Skipsførerforbund. Det fremgår av overenskomsten at skipsførere det første år i tjeneste skal ha 5 ukers ferie. Skipsførere på oljetankskip skal det annet år og følgende år i tjeneste ha 6 ukers ferie årlig.

Det foreligger ikke noe grunnlag for ikke å tilstå maskinsjefen samme ferierett som skipsføreren.



Maskinsjefen er i dag selvstendig arbeidsleder i sitt departement, med ansvar for store verdier.

Forbundets forslag til ny formulering av § 13 tar sikte på å bringe overenskomstbestemmelsen i samsvar med sjømannslovens § 51, og slik at en maskinist som må være ombord fordi skipet trenger ham skal få en rimelig godtgjørelse for dette.

#### Indeksregulering.

Riksmeglingsmannens forslag innebærer et generelt tillegg på ca. 2% på lønnssetene for maskinister. I 1952, da vår overenskomst sist ble revidert, var hovedindekstallet 136 og pr. 15. oktober 1954 var det steget til 143 - en stigning på 7 poeng, som skulle betinge et lønnstillegg på 5,1%. Riksmeglingsmannens forslag vil således ikke gi tilstrekkelig lønnskompensasjon for prisstigningen for maskinistenes vedkommende. Et indekstall med utgangspunktet 143, som benyttet av Riksmeglingsmannen, kan derfor ikke godtas.

Overenskomsten om tillegg for fart i amerikansk farvann har i dag en bestemmelse om at tillegget ikke skal komme til utbetaling med mindre skipet er innenfor et nærmere angitt område i minst 30 kalenderdøgn. Det foreligger rik erfaring for at denne bestemmelse virker urimelig, og det er til stadighet vanskelig å forklare medlemmerne hvorfor overenskomsten inneholder en begrensning som denne. For de sjømenn som seiler i Amerika-fart, og som går i land når skipet er i havn, vil forskjellen i priser og pengekurs selvfølgelig gjøre seg gjeldende uansett hvor lenge skipet deres har vært i amerikansk farvann.

Kravet om bestemmelsen om en karenstid på 30 kalenderdøgn skal ut av overenskomsten, bør derfor nå imøtekommes.

Under prosedyren for Lønnsnemda har Maskinistforbundet imøtegått de endringer som N.A.F. har nedlagt påstand om.

- - - - -

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har for Lønnsnemda nedlagt slik påstand.

"Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 til ny tariffavtale for maskinister i utenriks fart stadfestes med følgende endringer:

- 1) I § 1 utgår bestemmelsen om 2% forhøyelse av alle hyresatser og endringer i overtidssatsene.
- 2) I § 1 utgår bestemmelsen om opprykning en lønnsklasse hvis skipets antall BRT overstiger antall IHT med minst 100.
- 3) I § 1 utgår reglen om tovaksttillegget.
- 4) § 10 (tidligere § 11). Befordring endres til å lyde:

"Ved befordring som passasjer er maskinsjefen berettiget til 1. plass over Nordsjøen og langs den norske kyst, 2. plass oversjøisk. På skip hvor det kun er to klasser, skal befordringen oversjøisk skje på 1. plass.

Befordringen med jernbane skjer på 2.klasse. På tog som bare har 1. og 3. klasse, skjer befordringen på 1.klasse. Andre maskinister er berettiget til 2.plass på skip og 3.plass på jernbane.

Om natten har maskinisten krav på soveplass når det kan skaffes. Samme reisestandard benyttes når en maskinist sendes hjem helt eller delvis for rederens regning i henhold til bestemmelse i sjömannsloven."

- 5) I Amerika-avtalen reduseres satsen kr. 200,- til kr. 130,-, og karenstiden 30 kalenderdögn endres til 60 kalenderdögn."

For såvidt angår Skibsfartens Arbeidsgiverforenings anförsler om det generelle tariffoppgjør i 1954 vises til hva herom er anført i Lönnsnemndas kjennelse for Norsk Sjömannsforbund.

Hva spesielt angår lönnutviklingen for maskinister har S.A.F. Bemerket:

I 1938 omfattet høyeste hyreklasse skip med 4000 - 4999 IHK. Utviklingen siden den gang har medfört at skalaen har måttet ökes med adskillige hyreklasser, - ialt 8 utover klassen 4000 - 4999 IHK. Da skalaen stiger sterkt med öket maskinhestekraft, har utviklingen allerede av den grunn med-fört en betydelig gjennomsnittlig hyreökning for maskinistene.

Dessuten er hyrene innen de tidligere lönnklasser öket og maskinisttariffen er i de senere år i særlig grad bygget ut med spesialregler, som gir rett til öket hyre. Utrekningsmåten av skipets IHK ble i 1949 endret på en slik måte at den brakte et betydelig antall maskinister opp i en høyere hyreklasse enn den de etter tidligere regler hadde krav på.

Om maskinistenes nåværende lönnforhold vises til den offisielle lönnstatistikk for november 1953.

	Gjennomsnittts.. fortjeneste pr. mnd.	Gjennomsnittts hyre pr. mnd.
Maskinsjef	1714	1226
2. maskinist	1525	985
3. maskinist	1301	893
4. maskinist	1214	845

Det fremgår herav at maskinistene i utenriksfarten er en av de høyest lönnede grupper arbeidstagere som norsk fagbevegelse omfatter. For disse arbeidstakere må derfor prolongasjonslinjen i 1954 følges.

S.A.F. harsökt å begrense prosedyren for Lönnsnemnda og har derfor bare reist enkelte krav:

Tovaktstillegget bör falle bort og Amerikatillegget reduseres. Herom vises til begrunnelseskjennelsen for Sjömannsforbundets tariffen.

Det Norske Maskinistforbund har ikke vært interessert i å gå over fra det gjeldende beregningsgrunnlag for maskinistenes skalahyre, som bygger på maskinens IHK, til et nytt grunnlag hvor både skipets IHK og bruttotonnasje skal spille inn. S.A.F. har under disse omstendigheter funnet fortsatt å burde akseptere det någjeldende og innarbeidede grunnlag for maskinisthyrens beregning:



Hovedmas-kineriets IHK. Imidlertid fikk tariffen ved Lønnsnemdas kjennelse i 1947 en bestemmelse som betyr en regulering av hyren i spesielle tilfelle, men bare i maskinistenes, aldri i rederienes favør:

"Hvis skipets antall brutto reg. tonn overstiger antall indikerte hestekrefter med minst 100, skal maskinistene rykke opp en lønnsklasse."

S.A.F. finner ikke en slik ensidig særregel berettiget og mener den bør utgå av tariffen.

Den tarifferte reisestandard for de forskjellige skipsoffiserer har i de senere år vært fremme til diskusjon ved hver tariffrevisjon. Det skyldes flg:

Før 1943 inneholdt ingen av tariffene noen regel om reisestandard for skipsoffiserer som reiste for redariets regning. Maskinistforbundet fremsatte dette år forslag om tariffbestemte regler, og S.A.F. erklærte seg enig i behovet for en tariffbestemmelse. Den bestemmelse som med partenes tilslutning kom inn i meglingsforslaget oppstillet imidlertid en langt høyere norm enn redernes forhandlere den gang var klar over. I forbindelse med den etterfølgende revisjon av styrmannstariffen hvor maskinistforslaget ble lagt til grunn, gjorde redernes forhandlere oppmerksom på at de var meget misfornøyd med utformningen, som de ønsket å komme tilbake til overfor begge forbund ved neste revisjon.

Det har siden den gang skjedd enkelte lempninger i redaksjonen, men det har aldri lyktes å nå frem til en rimelig utforming. I mellomtiden har regelen også som en "midlertidig" konsekvens av bestemmelsen i maskinistoverenskomsten, kommet inn som norm for stuerter og telegrafister i S.A.F.'s tariff med Sjømannsforbundet.

S.A.F. påstår gjennomført en endring som legger standarden på et rimeligere, men fremdeles fullt forsvarlig nivå.

I prosedyren for Lønnsnemda har S.A.F. imøtegått de mange endringer som Maskinistforbundet krever i Riksmeglingsmannens forslag. Bl.a. har S.A.F. anført:

Det Norske Maskinistforbund motsetter seg en forskyvning av lønnsnivået mellom styrmenn og maskinister, men S.A.F. har funnet den foreslåtte justering rettferdig og anser ikke Maskinistforbundet berettiget til å beklage seg så lenge justeringen ikke gjennomføres i form av en lønnsreduksjon for maskinistene.

Lønnsnemndas medlemmer Einar Sundø, O. Kruse-Jensen, og Brynjar 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 sosial 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 tidlige 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 ore 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 130 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 den 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 stadfæstes. 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 til følge. 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 styrmannslønningens. 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 Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Det norske Maskinistforbund å gjenoppta forhandlinger herom i tariffperioden.

Indeksbestemmelsene for vårfagene 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 indelregulering 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 innsettelse i rederiet.

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

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

Leif Lerstad bemerker:

Det har vært vårt forbunds forutsetning at det ved denne tariffrevisjon ikke skulle skje noen forrykning i styrmennenes lønnsforhold sett i relasjon til maskinistenes. Den nye lønsmessige beregning og oppbygging av lønsskala for styrmennene som nå er foretatt fører til en forrykning til ugunst for maskinistene. Dette virker etter min mening uheldig, og det blir vanskelig for maskinistene å forstå at ikke de skulle ha krav på samme lønsmessige høyning som det styrmennene får. Jeg stemmer derfor for forbundets påstand.

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 lønnstillegg under tariffrevisjonen 1954 for utenriks fart, bortsett fra justeringen av styrmennenes hyrer. Han synes også at de øvrige krav som SAF har fremlagt ville ha betydning prinsipielt riktige endringer i tariffene. Han mener imidlertid at et meglingsforslag som har fått forhandlernes tilslutning bare bør endres av Lønnesnemnda i helt spesielle tilfeller og vil på disse premisser slutte seg til flertallets konklusjon.

-----



S L U T N I N G .

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

1. I bestemmelsene om indeksreguleringen forandres 7 poeng til 3 poeng.
2. Mannskaper som er fratrukket 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.

Leif Lerstad.