

L Ø N N S N E M N D A

Sak nr. 266

i henhold til Provisorisk anordning av 10/12 1954.

i sak

Skibsfartens Arbeidsgiverforening

og

Norsk Styrmandsforening

angående tariffrevisjonen 1954 for styrmenn i utenriksfart.

- - o o - -

Kjennelse avsagt

12. januar 1955.

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

Bestyrer N. Nilsen, Norsk Styrmandsforening,

Direktør A.P. Østberg, Norsk Arbeidsgiverforening,

Sekretær P. Mentsen, Arbeidernes fagl.Landsorganisasjon.

Direktør Østberg og sekretær Mentsen har ikke stemmerett.

- - - " - - -

Den 5. januar 1955 holdt Lønnsnemnda møte.

Tilstede:

Lønnsnemndas medlemmer,

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening møtte R. Hiestand,

Børre Sverdrup og H. Irgens.

" Norsk Styrmandsforening møtte C. Tennfjord, H. Føldvik,

H. Nordtømme, H. Stapnes og B. Sivertsen.

For Norsk Styrmandsforening ble saken fremstillet av Tennfjord, som refererte partsfremstilling og påstand.

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening ble saken fremstillet av Børre Sverdrup, som refererte partsfremstilling påstand.

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

- - - " - - -

Etter konferanser 7, 8, 11 og 12 januar 1955 avsa Lønnsnemnda slik

K j e n n e l s e:

Overenskomsten mellom partene (som omfatter ca. 3.000 styrmenn) ble sagt opp av Norsk Styrmandsforening til utløp

31. oktober 1954. Den 25. og 26. oktober ble holdt forhandlingsmøter mellom partene uten resultat. Styrmandsforeningen ga sine medlemmer ombord i skip i fart på norske og nord-europeiske havner pålegg om å innlevere individuell kontraktsmessig oppsigelse den 15. november 1954 og fratret ved oppsigelsestidens utløp. Riksmeglingsmannen nedla forbud mot arbeidsstans og foretok megling mellom partene i møter 15., 19. og 20. november. Han fremsatte deretter følgende forslag, som Styrmandsforeningens forhandlere erklærte at de for sin del vedtok på stedet, og som S.A.F.'s forhandlere meddelte at de ville anbefale vedtatt:

Overenskomsten av 17. desember 1952 mellom
Skibsfartens Arbeidsgiverforening
og
Norsk Styrmandsforening

vedkommende styrmenn på skip i utenriks fart, forlenges med følgende endringer:

§ 1.

Hyrer og overtidsbetaling.

Hyren skal beregnes på grunnlag av summen av skipets br. reg. tonn og dets IHK etter følgende skala for hyrer og overtid:

Kl.	Hestekraft- tonn	1. styrmann		2. styrmann		3. styrmann	
		Hyre:	Hyre:	Overtid Hverd.	Hlgd:	Hyre:	Overtid: Hverd. Hlgd:
1	Under 2000	1015	817	3.73	7.46	767	3.60 7.20
2	2000-3499	1025	822	3.76	7.52	767	3.60 7.20
3	3500-4499	1048	844	3.91	7.82	767	3.60 7.20
4	4500-6999	1144	921	4.39	8.78	789	3.60 7.20
5	7000-9499	1181	951	4.58	9.16	815	3.72 7.44
6	9500-12499	1192	960	4.64	9.28	822	3.76 7.52
7	12500-15499	1239	998	4.88	9.76	855	3.97 7.94
8	15500-18999	1268	1020	5.01	10.02	874	4.10 8.20
9	19000-22999	1290	1038	5.14	10.28	889	4.19 8.38
10	23000-26999	1301	1047	5.19	10.38	898	4.25 8.50
11	27000-31999	1339	1077	5.38	10.76	923	4.41 8.82
12	32000-og over	1381	1111	5.60	11.20	953	4.59 9.18

4. styrmann kr. 767,- pr. måned. Overtidsbetaling på hverdager og hel-
ligdager henholdsvis kr. 3.60 og kr. 7.20

§ 3. skal lyde:

Kostgodtgjørelse.

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

§ 4.

Hyrens ikrafttreden.

utgår og erstattes med følgende bestemmelse:

"Forhyringsutgifter.

Forhyring, på- og avmønstring, foregår uten utgifter for styrmannen. Han er fri for utgifter til pass, passfornyelse og visum."

§ 5.

Ferie og fridager.

I § 5 gjøres følgende tilføyelse til
II d.: "Dersom styrmannen selv ønsker det kan han etter avtale med skipets fører få utbetalt opparbeidet fritidskompensasjon også før avmønstringen."

§ 6.

Hjemreise.

endres til å lyde:

"Retten til hjemreise etter 2 års sammenhengende tjeneste og ved avmønstring på grunn av sykdom er regulert i sjømannslovens §§ 25 og 28."

§ 7.

U n i f o r m.

endres til " som bidrag til å anskaffe og holde uniform."

§12

Hjemreise under sykdom. Utgår.

§§ 13 til 15 blir §§ 12 til 14.

§ 15 (tidligere § 16)

skal lyde:

"Overenskomstens hyrer og vilkår gjelder fra 1. november 1954 til 31. oktober 1956 og videre ett år ad 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 Norsk Styrmannsforening i tilfelle av stigning i tilfelle av stigning og Skibsfartens Arbeidsgiverforening i tilfelle av fall, kreve opptatt forhandlinger om regulering av lønningene (hyrer 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 SAF i tilfelle av stigning og Norsk Styrmannsforening 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."

Forskjellige bestemmelser.

Som nytt punkt C. innføres:

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

Nuværende punkt C. blir punkt D.

Norsk Styrermannsforenings forhandlere erklærte at de for sin del vedtok forslaget på stedet.

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening er svarfristen den 11. des. fk..

Møtet sluttet kl. 15.30.

Toralf Evje.

Styrermannsforeningens forhandlere har i Lønnsnemnda opplyst at de av Riksmeglingsmannen ble forespurt om de godtok eller forkastet et forslag som Riksmeglingsmannen i tilfelle ville fremsette. Forhandlerne oppfattet da situasjonen slik at valget sto mellom å godta forslaget eller at Riksmeglingsmannen i motsatt fall ikke ville fremsette noe forslag i det hele tatt. Stilt overfor dette valg fant styrmennenes representanter under de foreliggende forhold, dog under sterk tvil, å ville godta forslaget tiltross for at det langt fra kunne sies å være tilfredsstillende. Først senere ble forhandlerne meddelt at S.A.F. var gitt svarfrist til den 11. desember. Med brev av 4. desember 1954 mottok Styrermannsforeningen meddelelse fra Riksmeglingsmannen om at det fremsatte forslag var forkastet av Skibsfartens Arbeidsgiverforening. Derved var også Styrermannsforeningen løst fra sine tilsagn.

Den 10. desember 1954 grep Regjeringen inn i tvisten med forbud mot arbeidsnedleggelse og påbud om tvungen voldgift.

- - - " - - -

Norsk Styrermannsforening Har for Lønnsnemnda nedlagt slik

P å s t a n d :

Tariffen av 22. desember 1953

mellom

SKIBSFARTENS ARBEIDSGIVERFORENING

og

NORSK STYRMANNSFORENING

for styrmenn i utenriksfart prolongeres med følgende endringer:

§ 1. Hyrer og overtidsbetaling.

B.R.T.		1. styrm.			2. styrm.			3. styrm.			4. styrm.		
		Hyre pr. mnd.	Hyre pr. mnd.	Overtid Hvd. Hgd.	Hyre pr. mnd.	Overtid Hvd. Hgd.	Hyre pr. mnd.	Overtid Hvd. Hgd.	Hyre pr. mnd.	Overtid Hvd. Hgd.	Hyre pr. mnd.	Overtid Hvd. Hgd.	
1.	Inntil 499	1080	884	4.00 8.00	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.	500- 1499	1122	910	4.16 8.32	857	3.91	7.81	-	-	-	-	-	
3.	1500- 2499	1175	936	4.32 8.64	873	4.00	8.00	-	-	-	-	-	
4.	2500- 3999	1227	978	4.59 9.17	894	4.13	8.27	-	-	-	-	-	
5.	4000- 5999	1291	1020	4.85 9.71	920	4.30	8.60	859	3.91	7.81	859	3.91 7.81	
6.	6000- 7999	1322	1041	4.98 9.96	936	4.39	8.79	859	3.91	7.81	859	3.91 7.81	
7.	8000- 9999	1364	1062	5.11 10.21	952	4.49	8.99	875	4.00	8.00	875	4.00 8.00	
8.	10000- 11999	1394	1083	5.24 10.48	968	4.59	9.19	891	4.10	8.20	891	4.10 8.20	
9.	12000- 14999	1424	1105	5.38 10.76	984	4.69	9.39	907	4.20	8.40	907	4.20 8.40	
10.	15000-og over	1453	1125	5.51 11.01	999	4.79	9.57	922	4.29	8.57	922	4.29 8.57	

Tovaktstillegget forhøyes til henholdsvis kr. 300.- og kr. 200.- pr. måned.

§ 2. Alderstillegget forhøyes til kr. 25.00 pr. måned.

§ 5. Ferie og fridager.

I II punkt a og b utgår ordene "som omfattes av arbeidstidsloven". Punkt c utgår. I punkt d, som blir punkt c, forandres "a-c" til a og b.

§ 7. Uniformsgodtgjørelse forhøyes til kr. 500.- pr. år, eller kr. 41.67 pr. måned.

§ 10. Effekterstatningen forhøyes til kr. 3.000.00.

§ 13. Stopptørngodtgjørelse.

Parantesene "1. styrmann undtatt" og "dager med ankomst til havn etter kl. 12 og avgang mellom klokken 18 og 24 undtatt" utgår. Godtgjørelsen forhøyes til kr. 25.00.

§ 16. Varighet.

"1. november 1953 til 31. oktober 1954" forandres til "1. november 1954 til 31. oktober 1955". Paragrafens siste punktum strykes.

Styrmannsforeningen har bl.a. anført:

Når styrmennene også ved denne tariffrevisjon gikk til så drastiske midler som individuelt å si opp sine stillinger, var det ikke for kampens egen skyld, men fordi styrmennene føler seg i høyeste grad urettferdig behandlet, særlig da lønnsmessig, og for l. styrmannens vedkommende dertil hva arbeidstid og fritid angår.

Styrmennene betales ikke i forhold til det arbeid de utfører og det ansvar deres stilling medfører. Deres arbeidsområde er omfattende, bl.a.:

Hovedoppgaven er å være skipets navigatør, d.v.s. å navigere skipet trygt og sikkert til bestemmelsesstedet i all slags vær. Sørge for at alt navigasjonsutstyr er i orden og klar til bruk til enhver tid. Påse at skipets redningsmaterieell, brannslukningsmaterieell og andre sikkerhetsanordninger er i forskriftsmessig stand og trimmet til bruk.

En annen viktig oppgave, er lasteoffiserenes. Styrmennenes kyndighet i behandling og plasering av lasten ombord er av største betydning for det best mulige økonomiske resultat av skipets drift. Lasten representerer vanligvis store belöp, og det er kanskje på dette felt styrmennene har det største økonomiske ansvar.

Styrmennene skal videre sørge for at den del av skipet som hörer under deres departement blir vedlikeholdt på forsvarlig måte. Denne oppgave påligger i første rekke l. styrmannen. Når skipet er i sjöen, og det er jo da det meste av vedlikeholdsarbeidet må utföres, må l. styrmannen skjötte denne oppgave hovedsakelig på sin frivakt.

Styrmennenes kontorarbeid er i de fleste utenriksgående skip idag kommet opp i et slikt omfang at det må spesielt omtales. De må samle materiale til og utarbeide losse- og lasterapporter, havnerapporter, journalutdrag, reiserapporter, overtidsrapporter, beholdnings- / oppgaver / arbeidsrapporter, sykejournaler m.m. Mange av disse rapporter skal dertil utarbeides i forskjellig form både til reder og befrakter.

Behandling av de syke ombord er også lagt inn under styrmennenes gjöremål, og da vanligvis l. styrmannens.

Når det gjelder l. styrmannen må det også tas i betraktning at han er nestkommanderende og som sådan til enhver tid må være forberedt på og kvalifisert til å overta kapteinens funksjoner om det skulle bli nödvendig.

Når styrmennene krever lönnsmessig likestilling med tilsvarende nummer maskinist, er det fordi de etter vurdering av sitt arbeid og ansvar mener dette berettiget.

Styrmennene har særlig i årene etter siste verdenskrig gått relativt tilbake når det gjelder hyrene. Maskinistene har nytt godt av en lönnsglidning som ikke er kommet til uttrykk i deres tariff på annen måte enn at den stadig har fått tillagt flere lönnklasser på toppen. Siden 1947 hele 5 nye klasser. Hovedårsaken til denne lönnsglidning er den stadige ökning av maskinstyrken uten at en tilsvarende ökning av skipenes tonnasje har funnet sted. Bak-

grunnen for og resultatet av den stadig økende maskinkraft er større fart på skipene. Skipenes større fart øker kravet til styrmennenes påpasselighet og årvåkenhet under vaktholdet på brua samt nøyaktigere navigering, da faren for kollisjon og grunnstøtning vokser med farten. Under land forseres lasting og lossing om mulig enda mer, da liggetiden blir forholdsvis kostbare jo mer hurtiggående skipet er. Dette skjerper ytterligere kravene til styrmennenes utarbeidelse av lasteplanene.

Ved siden av dette hevder styrmennene at de som de fleste overordnede lønnstakere har lidd under den lønnsmessige nivelleringslinje som har vært fulgt i årene etter krigen, og har i denne forbindelse fremlagt følgende oppgave over gjennomsnittsførtjenesten pr. mann for en del stillinger ombord, bygget på Statistisk Sentralbyrås oppgaver for november 1953:

Maskinsjef	Kr.	1.714.00
2. maskinist	"	1.525.00
<u>1. styrmann</u>	"	1.419.00
3. maskinist	"	1.301.00
elektriker	"	1.276.00
<u>2. styrmann</u>	"	1.235.00
4. maskinist	"	1.214.00
stuert	"	1.203.00
donkeymann	"	1.169.00
frysemaskinmann	"	1.123.00
pumpemann	"	1.122.00
fryseassistent	"	1.111.00
<u>3. styrmann</u>	"	1.087.00
maskinassistent	"	1.064.00
<u>4. styrmann</u>	"	1.015.00

Styrmennene hevder videre at norske styrmenns lønninger i forhold til maskinistenes lønninger er dårligere enn det tilsvarende forhold i andre sjöfartsnasjonene, og har bl.a. henvist til en statistikk fra Danmark, utarbeidet av Dansk Dampskibsrederiforening, og som viser gjennomsnittsførtjenesten for danske styrmenn og maskinister i tidsrummet 1/4-1953 - 31/3-1954:

Masinsjef	D. Kr.	1.977.00
<u>1. styrmann</u>	" "	1.847.00
2. maskinist	" "	1.676.00

<u>2. styrmann</u>	D.	Kr.	1.526.00
3. maskinist	"	"	1.399.00
<u>3. styrmann</u>	"	"	1.290.00

Da overtidssatsene har nøye tilknytning til lønnen må overtidssatsene settes opp tilsvarende.

For en rekke skip som etter arbeidstidsloven av 1949 eller etter dispensasjon anvender 2-vakts ordning hevder Styrermannsforeningen at det bare er styrmennene som har denne arbeidsordning. Derved har styrmennene i stor utstrekning på disse skip en like lang arbeidstid som den som ble innført ved arbeidstidsloven av 1919.

Den gjennomsnittlig ekstra vaktteneste pr. mann pr. måned antas å dreie seg omkring 60 timer, og det hevdes derfor at det tillegg som gis idag ikke gir en rimelig kompensasjon for den lengere arbeidstid.

Når kravet om flere fridager for 1. styrmann er tatt med til-tross for at kravet også er reist i forbindelse med den pågående revisjon av loven om arbeidstiden på skip, er det fordi det enda kan ta forholdsvis lang tid før en lovendring trer i kraft.

Ved siden av hyrespørsmålet er det ingenting som styrmennene føler mer urettferdig enn den nåværende fridagsordningen for 1.styr-mannen. Det kan hevdes foreningen-uten tvil fastslåes at 1.styr-mannen er den mann ombord som i gjennomsnitt har den lengste ar-beidstiden. Ved siden av sin ordinære vaktteneste på brua i 8 timer pr. døgn, må han på sin frivakt utføre alle de andre gjøremål som er nevnt tidligere.

Under tariffrevisjonen i år har styrmennene krevet uniforms-bidraget forhøyet og begrunner dette med at det någjeldende bidrag er utilstrekkelig, særlig på skip som fører passasjerer, hvilket medfører at styrmennene får store utgifter til vedlikehold.

Når effekterstatningen kreves forhøyet er det fordi den nåvæ-rende sats, etter styrmennenes oppfatning ikke vil dekke det eventuelle tap.

Etter den nye bestemmelsen i sjømannslovens § 51, 4, mener Norsk Styrmandsforening at alle styrmenn har krav på stopptörn-godtgjørelse når de beordres til å bli ombord utenom den ordinære arbeidstid ved land og har krevet at tariffavtalen endres tilsva-rende. De mener videre at kr. 25.- pr. natt eller helligdag er

et rimelig krav.

I prosedyren for domsnemnda har Norsk Styrmandsforening imøtegått de endringer som S.A.F. foreslår i Riksmeglingsmannens forslag.

- - - " - - -

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har for Lønnsnemnda nedlagt slik

p å s t a n d :

"Riksmeglingsmannens forslag av 20. november 1954 til ny tariffavtale for styrmenn i utenriks fart stadfestes ved flg. endringer:

1. Hyrene i § 1 reduseres med 2% og overtidssatsene med 10 öre på hverdager og 20 öre på helgedager.
2. I § 1 utgår regelen om tovaktstillegg.
3. § 11. Befordring endres til å lyde:
"Ved befordring som passasjer er 1. styrmannen 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 styrmenn er berettiget til 2. plass på skip og 3. plass på jernbane. Om natten har styrmannen krav på soveplass når det kan skaffes. Samme reisestandard benyttes når en styrmann sendes hjem helt eller delvis for rederens regning i henhold til bestemmelse i sjømannsloven."
4. I Amerikaavtalen reduseres satsen kr. 200.- til kr. 130.- og karenstiden 30 kalenderdøgn endres til 60 kalenderdøgn."

Forsåvidt angår Skibsfartens Arbeidsgiverforenings anførsler om det generelle tariffoppgjør i 1954 vises til hva herom er anført i Lønnsnemndas kjennelse for Norsk Sjømannsforbund.

Styrmennenes nuværende lønnsforhold fremgår av den offisielle statistikk for november 1953:

	<u>Gjennomsnitt</u> <u>fortjeneste pr.mnd.</u>	<u>Gjennomsnitts</u> <u>hyre pr. mnd.</u>
1ste styrmann	1.419.-	1.082.-
2nen "	1.235.-	867.-
3dje "	1.087.-	770.-
4de "	1.015.-	755.-

Det fremgår herav at styrmenn i utenriks fart ikke kan henregnes til de "lavtliggende" lønnsgrupper i prolongasjonåret 1954.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har imidlertid hatt forholdet mellom styrmennenes og maskinistenes lønnsforhold til selvstendig vurdering i lengere tid, idet det er grunn til å anta at utviklingen er gått styrmennene imot p.g.a. de forskjellige beregningsgrunnlag som gjelder for de to offisersgrupperes hyrer. Styrmennene har sin hyre basert på skipets brutto tonnasje (BRT), mens maskinistene har sin knyttet til hovedmaskineriets indikerte hestekraft (IHK). Utviklingen med større maskiner/stadig har medført at gjennomsnittshyren har økt for maskinistene. Styrmannstariffen har færre hyreklasser, hvorav de fleste har eksistert siden før krigen. Et økende gjennomsnitt i utenriksflåtens bruttotonnasje har derfor ikke medført noen vesentlig stigning i de gjennomsnittlige styrmannshyrer.

Hyeskalaene i tariffene for styrmenn og maskinister har for oversiktens skyld måttet bygges på enkle regler, uten for mange justerende tillegg. Når man da ikke har et felles beregningsgrunnlag vil det lett kunne oppstå skjevheter på enkelte spesielle skipstyper (f.eks. linjeskip med stort maskineri i forhold til bruttotonnasjen). Dette er særlig uheldig fordi det nettopp er ombord på det enkelte skip at en sammenligning av hyrene foretas og skjevheter skaper grunnlag for misnøye.

I begynnelsen av 1954 gjorde S.A.F. henvendelse til Statistisk Sentralbyrå og bad om byråets hjelp til å skaffe et materiale som viste styrmennenes og maskinistenes faktiske lønnsforhold hvis man grupperte dem etter et nytt beregningsgrunnlag "hestekrafttonn" (summen av skipets BRT og dets IHK). Byråets oppgaver ble utarbeidet på grunnlag av lønnsstatistikken for 1952. Den er senere bragt a jour på basis av statistikken for 1953.

Etter å ha mottatt dette materiale rettet S.A.F. en henvendelse til de to offisersorganisasjoner, orienterte dem om byråets oppgaver og foreslo en trekantkonferanse. Begge organisasjoner aksepterte innbydelsen.

Trekantforhandlingene fant sted 2. og 3. juni. Partene

diskuterte overgang til hestekrafttonn (HKT) som beregningsgrunnlag for begge gruppers hyrer, med tanke på en avtale om forskyvning av lønnsnivået til gunst for styrmennene. Man ble under disse møter enige om å drøfte saken videre innen sine organisasjoner og om mulig ta et nytt møte om saken før tariffhandlingene om høsten. I midten av september meddelte imidlertid Maskinistforbundet at dets forbundsstyre var enig med forbundets forhandlere i at "den HK-beregning for hovedmaskinen som er lagt til grunn for maskinistenes lønnsklasser i utenriksoverenskomsten er tilfredsstillende" og at det planlagte nye møte "skulle være overflødig".

Forsøket på å nå frem gjennom trekantforhandlinger til et nytt, felles beregningsgrunnlag for styrmanns- og maskinisthyrene og en avtale om forholdet mellom de forskjellige lønninger, ble på denne måten veltet. Som arbeidsgiverorganisasjon kunne imidlertid ikke S.A.F. anse seg avskåret fra å arbeide videre med saken, selv om maskinistforbundet ikke ville medvirke. Det er i høy grad i rederienes interesse at tariffene bygger på et så rettferdig grunnlag som mulig. Hvis en gruppe ombord ligger skjevt an i forhold til de øvrige, vil det lett blandt gruppens medlemmer kunne slå ut i misnøye og manglende arbeidsglede. Når det gjelder en betydningsfull offisers-kategori ombord, vil alltid en mangel på aktiv interesse i arbeidet kunne bli alvorlig. Når derfor Maskinistforbundet trakk seg fra trekantforhandlingene, stod det bare ett alternativ igjen for S.A.F.: Å foreta en selvstendig vurdering av Sentralbyråets materiale, uavhengig av de to offisersorganisasjoners prinsipielle standpunkter, og søke gjennomført de endringer i styrmannshyren som vurderingen ga grunnlag for.

De viktigste momenter i den vurdering som S.A.F. har foretatt, har vært flg.

a) En analyse av lønnsstatistikken for utenriks fart november 1953 og av det materiale som Statistisk Sentralbyrå utarbeidet til trekantforhandlingene viser flg. forholdstall mellom styrmennenes og maskinistenes hyrer og fortjeneste med maskinsjefens hyre (inklusive gjennomsnittlig motortillegg) og fortjeneste som utgangspunkt:

<u>Stilling.</u>	<u>Hyre.</u>	<u>Fortjeneste.</u>
Maskinsjef	100.0	100.0
1. styrmann	82.2	82.8
2. maskinist	78.6	89.0
2. styrmann	65.8	72.0
3. maskinist	70.8	75.9
3. styrmann	58.5	63.4

Som generell vurdering kan sies at styrmennene ligger relativt lavere på større skip enn på småskip og at de ligger forholdsvis særlig lavt på motorskip med stor maskinkraft (f.eks. typiske "linjeskip").

b) Det eksisterer ikke noen norm for vurderingen som er felles for alle andre skipsfartsland, men det kan være naturlig å nevne at hovedtendensen i andre land er at 2. styrmann og 3. maskinist ligger på samme hyre. Det samme gjelder for 1. styrmann og 2. maskinist i de tilfeller hvor disse to kategorier er stilt like m.t.h. regler for overtidsbetaling, - enkelte steder med en liten lønsmessig margin i 1. styrmannens favør. I Storbritannia har hverken 1. styrmannen eller 2. maskinisten rett til overtidsbetaling pr. time. I Sverige og Danmark har begge en slik rett.

1. styrmannen kommer etter norske regler ikke inn under arbeidstidsloven med rett til overtidsbetaling pr. time, men etter tariffen har han krav på 20% av skalahyren i "kompensasjon for manglende overtidsbetaling". 2. maskinisten på norske skip har krav på overtidsbetaling pr. time. Dette er forklaringen på at 1. styrmannen ligger klart over 2. maskinisten i grunnhyre inklusive motortillegg, mens 2. maskinisten som følge av betydelig overtidsbetaling har vesentlig høyere fortjeneste.

c) Et nødvendig skritt for å skape sammenheng mellom styrmennenes og maskinistenes hyrer ville være at man i tariffene bygget på samme beregningsgrunnlag for fastsettelse av hyren. I de fleste land (f.eks. Storbritannia, Sverige og Danmark) bygger man for begge kategoriens vedkommende på skipets bruttotonnasje. Dette beregningsgrunnlag ville det selv med partenes tilslutning være meget vanskelig nå å gjennomføre i Norge fordi det ligger så fjernt fra maskinistenes aktuelle grunnlag. Derimot skulle det la seg gjøre å gå inn for et

system hvor bruttotonnasjen blir medbestemmende for maskinistene og skipets IHK blir medbestemmende for styrmennene. En slik løsning ville man ha oppnådd ved felles overgang til HKT. Denne plan er nå bortfalt p.g.a. Maskinistforbundets standpunkt. En viss koordinering av hyrene vil man dog oppnå ved å la styrmennenes hyrer baseres på skipets HKT, selv om maskinistenes fortsatt var forankret i IHK. Denne utvei er nå den eneste praktiske, fordi det vil være vanskelig å unngå urimeligheter for det enkelte skips vedkommende hvis man skulle søke gjennomført en justering av styrmennenes hyrer, uten at man for noen av offisersgruppene fravek det någjeldende hyreberegningsgrunnlag.

d) Ved å benytte det foreliggende materiale kan man konstatere hva den gjennomsnittlige hyre og fortjeneste er for hver av styrmennene og maskinistene på skip innenfor de forskjellige HKT-klasser. Hvis man stipulerte ny, fast hyresats for hver av de 3 styrmenn innen hver HKT-klasse, kunne man iallfall sikre seg satser som var rimelige i forhold til den gjennomsnittlige sats for maskinistene innen samme klasse. Det er denne vei S.A.F. har fulgt ved årets tariffrevisjon for styrmenn.

e) S.A.F. antar at 1.styrmannens hyre må økes for at han i fortjeneste skal ligge på et forsvarlig nivå vis a vis 2.maskinisten. Det lar seg ikke utpeke en bestemt prosentsats som den ubestridelig riktige, men S.A.F. har - alle hensyn tatt i betraktning - funnet det naturlig om 1.styrmannens hyre ble lagt på 87% av maskinsjefens hyre innen samme HKT-klasse. Dette ville gi 1.styrmannen en fortjeneste som ville ligge på 87,2 % av maskinsjefens. 2.styrmannens hyre bør på tilsvarende måte opp på 70% av maskinsjefens og 3. styrmannens på 60 %. De nye lønnssetser vil legge styrmennenes hyrer og fortjenester på et riktig nivå i forhold til både maskinmesterens og andre mannskapshyrer.

Virkingen av dette forslag har S.A.F. satt en prøve på for de forskjellige skipstyper.

Dette var S.A.F.'s forslag til Norsk Styrmandsforening allerede under forhandlingene forut for meglingen, og det

er også retningslinjene i Riksmeglingsmannens forslag av 20/11 1953 for styrmenn i utenriks fart. I meglingsforslaget er det dessuten foretatt enkelte mindre lempninger i prinsippet for å sikre at stymannsstillingen på skip under 2.500 brt. ikke ble lavere lønnet enn idag. Dessuten er de satser som meglingsforslaget opererer med lagt på et høyere nivå, fordi de er satt i forhold til meglingsforslaget for maskinister, hvor hyrene ble foreslått økt med 2 %.

I prosedyren for Lønnsnemnda har S.A.F. imøtegått de endringer som Styrmandsforeningen foreslår i Riksmeglingsmannens forslag.

Lønnsnemndas medlemmer Einar Sundø, C. Kruse-Jensen, og Brynjulf Bull stemmer for det resultat 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 gjennomsnittlig 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 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 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 stadfestes. 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 lønnetillegg 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 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 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

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.)

N. Nilsen stemmer for Norsk Styrmandsforenings påstand og henviser til den begrunnelse som er gitt i foreningens innlegg i Lønnsnemnda. For så vidt angår særvilkårene stemmer han for endringene i §§ 3 og 4, tilføyelsene i §§ 5 og 7 og for det nye punkt C under "Forskjellige bestemmelser". Han er videre enig i at § 12 utgår.

Når han stemmer imot en to-årig tariff begrunnes dette med at de fastsatte lønnsseter ligger langt under det man denne gang med rimelighet burde ha ventet, sett på bakgrunn av revisjonen i 1953 og det av den annen part innrømmede forhold at styrmennene lønsmessig er akterutseilt som følge av den tekniske utvikling. De tillegg som er gitt gir etter hans oppfatning ikke dekning for denne utvikling.

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 lønstilllegg 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 betydd prinsipielt riktige endringer i tariffene. Han mener imidlertid at et meglingsforslag som har fått forhandlernes tilslutning bare bør endres av Lønnsnemnda i helt spesielle tilfeller og vil på disse premisser slutte seg til flertallets konklusjon.

S L U T T I N G :

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

1. I bestemmelsene om indeksereguleringen 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.

O. Kruse-Jensen.

Brynjulf Bull.

H. J. Darre Hirsch.

N. Nilsen.