

R I K S L Ø N N S N E M N D A .

Sak nr. I/1956

i henhold til provisorisk anordning av 29. juni 1956 :

Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening

på den ene side

og

Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Det Norske Maskinistforbund

på den annen side

angående revisjonen i 1956 av tariffavtalen for maskinister i innenrikstjenesten og A/S Kristiansands Dampskibsselskaps Hirsthalsrute.

Nemndas sammensetning :

- Sorenskriver Kai Knudsen, formann
- Direktør Reidar Danielsen
- Direktør Morten Tuveng
- Sekretær P. Mentsen
- Direktør Trygve Kleppe
- Forbundsformann Leif Lerstad
- Direktør Otto M. Røsberg.

De to siste er utpekt av partene i tvisten.

Kjennelse av 18. juli 1956.

Den 12. juli 1956 holdt Rikslønnsnemnda møte.

Tilstede:

Nemndas medlemmer.

For Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening møtte
overrettssakfører Bremer Christensen

For Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Det Norske Maskinist-
forbund møtte

overrettssakfører Holtan, Knut Oppstad, Bjarne Pedersen og
Reidar Pedersen.

Holtan fremstilte saken for Maskinistforbundet og refererte
påstandsskrift med vedlegg.

Bremer Christensen fremstilte saken for Arbeidsgiver-
foreningen og refererte påstandsskrift med vedlegg.

Efter at begge parter hadde gitt supplerende opplysninger, ble saken
opptatt til avgjørelse av nemnda.

Efter at Rikslønnsnemnda hadde drøftet saken i møter for lukkede
dører den 12, 13. og 18. juli 1956, traff den følgende avgjørelse i samsvar
med lov av 19. desember 1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister, jfr. prov.
anordning av 29. juni 1956 :

K j e n n e l s e :

Overenskomsten mellom partene, som omfatter ca. 70 rederier og
ca. 550 maskinister på ca. 300 skip, bygger på Riksmeglingsmannens
forslag av 28. mai 1954, og gjaldt fra 1. april 1954 til 31. mars 1956.
Den ble i rett tid sagt opp av Maskinistforbundet med Landsorganisasjonens
samtykke.

Partene kom sammen til forhandlinger den 9. mars 1956, og
Maskinistforbundet la da frem forslag til endringer i overenskomsten
uten at man nådde frem til enighet.

Med Landsorganisasjonens samtykke foretok Maskinistforbundet den
27. mars 1956 plassoppsigelse av maskinistene i innenriksfarten til den
28. april 1956. Efter at Riksmeglingsmannen hadde nedlagt forbud mot
arbeidsstans, ble det holdt meglingsmøter hos ham den 24. april og 5. mai
1956, uten at man nådde noe resultat. Arbeidsstans ble besluttet iverksatt
fra 19. mai 1956. Riksmeglingsmannen innkalte partene til ny megling
som ble holdt den 11. og 12. mai 1956, og Riksmeglingsmannen la da frem
et forslag som ble anbefalt av partenes forhandlere. Maskinistforbundet
underrettet den 8. juni 1956 Riksmeglingsmannen og Arbeidsgiverforeningen

om at forslaget var forkastet av dets medlemmer, og arbeidsstans ble varslet fra 25. juni 1956. Riksmeglingsmannen innkalte så partene til ny megling den 22. juni, og etter hans henstilling ble den varslede arbeidsstans utsatt inntil videre. Et nytt meglingsmøte den 26. juni 1956 ble resultatløst, og Riksmeglingsmannen innberettet derefter saken til Kommunal- og Arbeidsdepartementet. Etter at departementets sjef hadde hatt en konferanse med partene for å søke en minnelig ordning av tvisten, ble det i Statsråd den 29. juni 1956 vedtatt ved prov. anordning at den skulle avgjøres ved lønnsnemnd.

Maskinistforbundet har for Lønnsnemnda reist de samme krav som det la frem i forhandlingsmøtet den 9. mars 1956. Kravene går ut på at det gjøres endel endringer av bestemmelsene i den tidligere overenskomst, og de viktigste er :

Hyrer og overtidsbetaling.

Det gjennomføres de samme hyresatser for innenriksfarten som er fastsatt for maskinister i utenriksfart ved Lønnsnemndas kjennelse av 12/1-1955. Som begrunnelse for kravet har Forbundet fremholdt at maskinistene i innenriksfarten idag er uforholdsmessig lavt lønnet. Det har inntruffet en skjevhet i lønnsnivået både i forhold til maskinister i utenriks fart og til sammenlignbare stillinger i land. Forbundet har ved eksempler påvist at maskinistene i innenriksfarten tidligere har ligget gunstigere an i forhold til utenriksfarten enn de gjør idag, og uttaler :

"Det har fra den annen part vært hevdet at en ikke makter å betale noe mere i innenriksfarten. Når det imidlertid er helt på det rene at maskinistene i denne fart er direkte underbetalt både i forhold til sitt arbeid og utdanning og i forhold til andre sammenlignbare lønnstakere i land, kan maskinistene selvfølgelig ikke godta en slik innvending. Det er ikke Maskinistforbundets oppgave å anvise rederne hvilken vei de skal gå for å bli i stand til å betale sine maskinister skikkelig hyre. Dette problem må rederne selv finne en løsning på. I hvert fall må det være innlysende for alle at noe må gjøres for å råde bot på det misforhold som her åpenbart er til stede."

Overtidsgodtgjørelsen kreves regulert etter arbeidstidslovens § 15, hvorefter betalingen pr. time på hverdager er minst en 150-del av grunnhyren og på helgedager minst en 75-del.

Motortillegget, som hittil er blitt betalt for skip fra 700 IHK og derover, foreslåes gjort gjeldende for alle skip med de samme satser som i utenriksfarten.

Videre kreves innført et fryselasttillegg for maskinsjefene på skip som fører fryse- og kjølelast, hvor det ikke er ansatt egen frysemaskinist. Tillegget foreslåes som i utenriksfarten satt til 10% av hyren.

Kostgodtgjørelsen.

Den gjeldende sats kr. 6,- pr. dag foreslåes forhøyet til kr. 8,-, og tilsvarende for kostgodtgjørelsen i ferietiden og ved avspasering av fritid.

Uniform.

Forbundet krever at hvor selskapet ikke holder hel uniform, skal maskinistene på alle skip ha uniformsgodtgjørelse med kr. 500,- for maskinsjefen og kr. 350,- for de andre maskinister.

Nord-Norges tillegget.

Det foreslåes forhøyet fra kr. 10,- til kr. 30,- pr. måned, under henvisning til at loser, skibsførere og styrmenn har henholdsvis kr. 35,-, kr. 25,- og kr. 20,- pr. måned.

Alderstillegg.

Hittil har det vært tillegg etter 2, 4, 6 og 8 års tjeneste i samme rederi, mens maskinsjefene også har hatt tillegg etter 10 og 12 år. Det kreves at samtlige maskinister her blir stillet på like fot.

Maskinsjefens kompensasjon for overtid og fridager.

De maskinsjefer som etter arbeidstidsloven ikke oppebærer overtidsgodtgjørelse, foreslåes gitt 20% tillegg til hyren som i utenriksfarten. Videre foreslår Forbundet at maskinsjefene opparbeider fritid etter de samme retningslinjer som for de øvrige maskinister, da maskinsjefene har den samme eller lengre arbeidstid og må ta sine vakter.

Forbundet foreslår videre endring av betegnelsen 2. maskinist til 1. maskinist o. s. v., rett for maskinsjefen til å innta sine måltider i salongen på alle skip, en bedring av godtgjørelsen for lysttur fra kr. 17,- til kr. 25,-, og en bedring av effekterstatningen. Det vises forøvrig til påstandsskriftet,

Endelig påstår forbundet at den nye overenskomst skal gjelde fra 1. april 1956, og at avgjørelsen bare bør gjelde for et år.

Det Norske Maskinistforbund har for lønnsnemnda nedlagt slik

p å s t a n d :

1. Det Norsk Maskinistforbunds krav (redegjørelsens avsnitt II, bilag 8) tas til følge.
2. Overenskomsten mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening forsåvidt angår skip i utelukkende innenriks rutefart, på den ene side og Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon og Det Norske Maskinistforbund på den annen side, forlenges med de endringer påstandens punkt 1 nødvendiggjør.
3. Lønnsnemndas kjennelse gjøres gjeldende fra 1. april 1956.

Redernes Arbeidsgiverforening har for lønnsnemnda nedlagt denne

p å s t a n d :

Riksmeglingsmannens forslag av 12. mai 1956 stadfestes.

Arbeidsgiverforeningen har pekt på at meglingsforslaget kom i stand etter langvarige og anstrengende forhandlings- og meglingsmøter, og det ble enstemmig anbefalt av begge parters forhandlingsutvalg. I hovedtrekkene innebærer Riksmeglingsmannens anbefalte forslag følgende endringer i den tidligere overenskomsten :

Hyrer og overtidbetaling.

Det er opprettet to nye klasser for skip med IHK 4000 - 4999 og 5000 - 6499 for at overenskomsten skal dekke alle skip i innenriksfart. Av samme grunn er det tariffestet satser for 4. maskinist.

Hyresatsene og overtidssatsene er forøvrig revidert i overensstemmelse med de retningslinjer som ble trukket opp gjennom tariffoppgjøret i år med Norsk Sjømannsforbund.

Kostgodtgjørelse og uniform.

Satsene er endret i overensstemmelse med tilsvarende satser i overenskomsten med Sjømannsforbundet.

Alderstillegg.

Enemaskinist er innrømmet nye alderstillegg à kr. 25,- pr. måned etter 10 og 12 års tjeneste i samme rederi på linje med maskinsjefer.

Fridager for maskinister som omfattes av arbeidstidsloven.

Bestemmelsen er endret i overensstemmelse med reglene i den nye arbeidstidslov. Det er tilføyet at fridager kan gis på forskudd. Dette er i overensstemmelse med tilsvarende tilføyelse i overenskomsten med Sjømannsforbundet. Kostgodtgjørelse under ferie er hevet på tilsvarende måte.

Maskinsjefens kompensasjon for overtid og fridager.

Maskinsjefen på skip med mer enn en maskinist omfattes ikke av arbeidstidsloven. De endringer som er foretatt i arbeidstidsloven og de endringer som Riksmeglingsmannen har foreslått for de maskinister som går inn under denne lov får derfor ingen direkte virkninger for maskinsjefene. Som en konsekvens av dette er det i meglingsforslaget foretatt en radikal endring av bestemmelsen i den tidligere overenskomsts § 10 om maskinsjefenes kompensasjon for overtid og fritid.

De nye bestemmelser om kompensasjon for overtid representerer samlet en meget vesentlig økning av denne godtgjørelse, sammenlignet med den tidligere ordning. De nye bestemmelser medfører dessuten at kompensasjonen øker proporsjonalt med hyren.

De nye bestemmelser om kompensasjon for fritid innebærer for den overveiende del av maskinsjefene et tillegg i antall fridager med 3 pr.

måned, samtidig som de nye bestemmelser om betaling av en dags hyre pr. fridag som ikke gis, innebærer vesentlige økonomiske fordeler for maskinsjefene.

Bestemmelsene i den tidligere overenskomst om ansettelsesvilkårene erstatning for effekter, fri hjemreise under sykdom og om overenskomsten: varighet er i Riksmeglingsmannens forslag endret i overensstemmelse med det tariffoppgjøret som har funnet sted med Norsk Sjømannsforbund.

Av protokolltilførselene er nr. 4 om "lysttur" strøket i overensstemmelse med tariffoppgjøret med Sjømannsforbundet. Det samme gjelder nr. 8.

Redernes Arbeidsgiverforening har pekt på den vanskelige økonomiske stilling som innenriksfartens ruterederier befinner seg i. I årene etter siste krig er rederiene påført svære utgiftsøkninger gjennom revisjon av bemanningsforskrifter, lugarforskrifter, feriebestemmelsene, lov om pensjonstrygd for sjømenn, sjømannsloven og en rekke andre bestemmelser av social art. Alle de merutgifter for rederiene som dette har medført, er i en eller annen form kommet mannskapet til gode - i tillegg til den bedring av lønns- og arbeidsvilkårene som har funnet sted ved tariffrevisjonene. Sjømennenes økonomiske og sociale status er øket betydelig, mens den økonomiske stilling for ruterederiene er ytterligere vanskeliggjort ved prisøkning på driftsmidler, større nybygningsomkostninger, renteforhøyelser, økede ruteomkostninger m.v.. Rederiene har betydelige underskudd på driftsregnskapene og Staten har for budsjetterminen 1956/57 bevilget ca. 39 millioner kroner i tilskudd.

Redernes Arbeidsgiverforening har videre pekt på de omfattende forbedringer som er gjennomført i mannskapenes arbeidsvilkår ved den endring som ble foretatt ved lov av 9. desember 1955 i arbeidstidsloven. Etter den tidligere overenskomst skulle det opptas forhandlinger i tariffperioden når denne loven kom, med sikte på å fastsette hyresatser tilsvarende de nye arbeidstidsbestemmelser, og forhandlingene skulle også omfatte overtidskompensasjonen for de stillinger som hadde slik kompensasjon. Det ble opptatt slike forhandlinger i februar 1956, men rederne gikk med på å utsette drøftelsen av hyre- og overtidsattsene til den ordinære tariffrevisjon i år.

Ved forhandlinger med Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund er man nådd frem til nye overenskomster for to år fremover, for de kategorier ombord som disse organisasjoner representerer. Lønns- og arbeidsvilkårene for de forskjellige grupper av besetningen står - og har alltid stått - i et bestemt innbyrdes forhold. En forrykning av dette innbyrdes forhold fører erfaringsmessig til store vanskeligheter. For maskinistene foreligger et anbefalt meglingsforslag som bygger på de retningslinjer som ble trukket opp ved oppgjøret med Norsk Sjømannsforbund. Enhver endring av Riksmeglingsmannens forslag for maskinistene i innenriks fart vil derfor føre med seg en uheldig forskyvning av det innbyrdes forhold mellom de forskjellige grupper av besetningen.

Lønnsnemnda vil bemerke :

Riksmeglingsmannens forslag er blitt til etter inngående drøftinger med partenes forhandlere og mellom disse. Det er under meglingen gjort gjensidige innrømmelser for å nå frem til et forslag som kunne bli vedtatt ved avstemning, og de forskjellige endringer som er foreslått i den tidligere overenskomst er vurdert i nøye sammenheng. De forbedringer som er foreslått i maskinistenes lønns- og arbeidsvilkår er bl. a. vurdert på bakgrunn av den nye arbeidstidslov av 9. desember 1955 og det tariffoppgjøret

som allerede var foretatt mellom Redernes Arbeidsgiverforening og Norsk Sjømannsforbund for underordnet dekk- og maskinbesetning, matstell- og tjenerpersonale samt radiotelegrafister i innenriksfart. Riksmeglingsmannens forslag ble anbefalt vedtatt av partenes forhandlingsutvalg.

Lønnsnemnda mener at man under disse forhold må være varsom med å foreta endringer i Riksmeglingsmannens forslag. Den har ikke funnet at det under behandlingen for den er kommet frem nye opplysninger som ikke har vært med i den tidligere vurdering eller andre særlige forhold av slik vekt at de kan begrunne en endring av forslaget.

Fra Maskinistforbundets side er det lagt sterk vekt på å få gjennomført lønnsforbedringer som bringer maskinistene i innenriksfarten på nivå med utenriksfarten. Lønnsnemnda finner at forholdene i innenriksfarten ligger slik an at de tillegg som må gis på hyrer, overtidsgodtgjørelse og kostgodtgjørelse, bør følge de retningslinjer som allerede er fastlagt i oppgjøret for kommende tariffperiode med Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund. Det samme gjelder de øvrige bestemmelser som hittil har vært likelydende eller ensartet for samtlige kategorier ombord.

Lønnsnemnda har overveiet om det bør gjennomføres en bestemmelse om fryselasttillegg tilsvarende den som gjelder i utenriksfart. Lønnsnemnda har imidlertid ikke funnet at det for tiden foreligger slike forhold på skip som fører fryselast eller kjølelast i innenriksfart at de svarer til de forhold som betinger fryselasttillegg for skip i utenriksfart, og har ikke funnet å kunne utarbeide en slik bestemmelse.

Lønnsnemnda finner at maskinistenes tariffavtale må gis samme varighet og indeksreguleringsbestemmelse som er gjennomført for Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund, og forøvrig også for tariffoppgjøret ellers i år. Overenskomsten bør tre i kraft fra 1. april 1956 som foreslått i meglingsforslaget.

Leif Lerstad mener at Lønnsnemnda burde imøtekommet Maskinistforbundets krav i større grad enn den har gjort. Da han imidlertid ikke har fått tilslutning til sitt syn på saken, finner han ingen grunn til å fremkomme med et særvotum.

Lønnsnemnda finner etter dette at Riksmeglingsmannens forslag må bli å stadfeste.

S l u t n i n g :

Riksmeglingsmannens forslag av 12. mai 1956 gjøres gjeldende som overenskomst mellom Norsk Arbeidsgiverforening, Redernes Arbeidsgiverforening og de rederier som står tilsluttet disse, forsåvidt angår skip i utelukkende innenriks rutefart, samt A/S Kristiansands Dampskibsselskaps Hirtshalsrute på den ene side

og
Arbeidernes Faglige Landsorganisasjon, Det norske maskinistforbund og dets maskinister ved de nevnte rederier på den annen side.

Oslo, den 18. juli 1956.

Reidar Danielsen (sign.) Kai Knudsen (sign.) Morten Tuveng (sign.)
Leif Lerstad (sign.) Trygve Kleppe (sign.)