

R I K S L Ö N N S N E M N D A S kjennelse av 19. januar 1965  
 i sak nr. 32/1964 :  
 Skibsfartens Arbeidsgiverforening  
 på den ene siden  
 Det norske maskinistforbund  
 på den annen side  
 i samband med tariffrevisjonen i 1964.

Nemndas sammensetning :

Sorenskriver Kai Knudsen, formann  
 Arbeidsdirektør Reidar Danielsen  
 Direktør i Næringsøkonomisk Forskningsinstitutt Morten Tuveng  
 Direktør i NAF Trygve Kleppe  
 Nestformann i LO P. Mentsen  
 Direktør i Skibsfartens Arbeidsgiverforening Börre Sverdrup  
 Forretningsfører i Det norske maskinistforbund Leif Lerstad.

De to siste er utpekt av partene i tvisten. Börre Sverdrup stemmer på arbeidsgiversiden og Leif Lerstad på arbeidstakersiden.

Partene møtte for lønnsnemnda, gjorde rede for saken og nedla påstand i møte den 9. januar 1965.

Etter at saken var drøftet i flere møter, avsa lønnsnemnda den 19. januar 1965

k j e n n e l s e :

Overenskomsten mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening på den ene side og Det norske maskinistforbund på den annen side vedkommende maskinister i utenriksfart var gjort gjeldende fra 9. desember 1963 til 31. oktober 1964 og videre ett år ad gangen hvis den ikke ble sagt opp av en av partene med en måneds skriftlig varsel.

Ved brev av 19. desember 1964 sa Det norske maskinistforbund opp avtalen.

Forhandlinger om revisjon av overenskomsten ble holdt mellom partene i dagene 30. oktober og 12. og 13. november 1964 uten

at enighet ble oppnådd. Riksmeklingsmannen foretok mekling i møte den 19. november 1964, men heller ikke herunder kom partene til enighet, og Riksmeklingsmannen innberettet saken for Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Ved kongelig resolusjon av 27. november 1964 er bestemt at tvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Tvisten omfatter ca. 5000 maskinister i utensriksfart .

De endringer Det norske maskinsitforbund har påstått foretatt i overenskomsten fremgår av bilag 5 til sakens dokument nr. 3. Det sentrale krav går ut på en vesentlig forhøyelse av skalahyren. Dessuten krever forbundet kompensasjon for de av medlemmene som tjenestegjør på skip med to-vaktordning og videre bl.a. en endring av alders-tjenestetilleggene

#### Det norske maskinstforbund

har som begrunnelse for sitt krav om forhøyelse av skalahyrene vist til den avtale som ble inngått for skipselektrikerne som fikk sine lønnsforhold vesentlig forbedret ved denne lønnsrevisjon. Forbundet har anført at elektrikerne fikk denne forbedring på grunn av vanskeligheter med dels å skaffe kvalifiserte elektrikere til skipene, og dels for at rederiene skulle kunne beholde de elektrikere som allerede seiler. Imidlertid kan anføres at nettopp de samme vanskeligheter i like stor grad gjør seg gjeldende når det dreier seg om maskinstene.

Når det hevdes at det nevnte tillegg tildels må betraktes som en kompensasjon for at elektrikerne ikke har noen stilling av høyere grad å avansere til vil vi peke på at elektrikerne kommer i såvel offisers- som toppstilling fra første dag, mens en stor del av maskinstene ikke avanserer til høyere stillingsgrad eller til toppstilling. Maskinstforbundet finner en slik begrunnelse for et rent kvalifikasjonstillegg uforstelig. En stilling skal lønnes etter kvalifikasjoner og arbeidsytelse. Ønsker rederiet å kompensere en gruppe fordi den er "mangelvare", må dette ikke tariffestest, men bli en avtale mellom

rederiet og den enkelte. Vi har gjentatte ganger krevet at maskinistene må kompenseres for sine økede kvalifikasjoner, og kan ikke denne gang, når en annen gruppe maskinoffiserer har fått gjennomført sine krav i så måte, gå med på noen som helst annen ordning for maskinistene, da dette vil føre til fullstendig uholdbare forhold ombord i det enkelte skip. Elektrikerne er som maskinoffiserer underlagt maskinsjefen. Maskinsjefen er ansvarlig for skipets tekniske stand, derunder også det elektriske anlegget. l. maskinisten er arbeidsleder i maskinrommet, og skal påse at alt rutinearbeidet blir utført - da også elektrikerens, og da l. maskinisten dessuten fører overtidsprotokollen, plikter han å føre kontroll med elektrikerens overtid.

Forbundet har også imøtegått de tall som arbeidsgiverforeningen har fremsatt for å belyse maskinistenes lønnsnivå, og har bl.a. anført at hyren for maskinistene bare utgjør ca. halvparten av den samlede fortjeneste. Den andre halvparten skyldes de forskjellige tillegg, hvorav overtidsbetalingen, fritidskompensasjonen og andre tillegg som skyldes utstrakt arbeidstid, gir avgjørende utslag. Maskinistenes fortjeneste er en følge av nær sagt ubegrenset arbeidstid. Saken er derimot den at dersom maskinistene hadde hatt den samme godtgjørelse for sitt arbeid utover 45 timer pr. uke som maskinistene i land har, ville fortjenesten vært enda atskillig høyere.

Forbundet har også reist innvendinger mot de sammenligningstall arbeidsgiverne har fremlagt når det gjelder forskjellen i hyrer mellom elektrikere og maskinister.

Det vises ellers til forbundets skriftlige innlegg.

Forbundet har nedlagt sådan

p å s t a n d

1. Det norske maskinistforbunds krav, bilag 5, tas tilfølge.
2. De hyre- og andre tillegg som er tilstått elektrikerne, må gis tilsvarende gyldighet for maskinistene.

3. Overenskomst mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og de rederier som står tilsluttet denne forening for så vidt angår skip i utenriks fart på den ene side og Det norske maskinistforbund og dets maskinister på den annen side forlenges med de endringer punkt 1 og 2 nødvendiggjör.
4. Rikslønnsnemndas kjennelse gjøres gjeldende fra 1. november 1964.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har nedlagt påstand slik det fremgår av arbeidsgiverforeningens skriftlige innlegg, side 7 følgende i sakens dokument nr. 4.

Arbeidsgiverforeningen har anført at Det norske maskinistforbund ble tilbudt nøyaktig det samme oppgjör som avtalt med Norsk Styrmandsforening.

Når Skibsfartens Arbeidsgiverforening denne gang ikke kunne bli enig også med maskinistforbundet om et forslag, skyldes dette det ene av de to punkter hvor oppgjöret med Sjømandsforbundet avvek fra oppgjöret med styrmandsforeningen. Avvikelsen gjaldt det spesielle hyretillegg som var blitt gitt elektrikerne.

Elektrikernes lønnsforbedringer hadde følgende bakgrunn : Mangelen på skipselektrikere er blitt mer og mer fölbar i handelsflåten de senere år. Sist sommer var situasjonen blitt såvidt prekar at det var en rekke skip som var nær ved å bli liggende i havn av denne grunn.

Årsaken til at så mange elektrikere har forlatt handelsflåten og til at søkningen til elektrikerlinjen på sjömannsskolene er blitt så utilstrekkelig, ligger først og fremst i følgende forhold :

- a) Maskinist- og styrmannsstillingene er opprykningsstillinger, hvor inntektene stiger alt etter som maskinistene rykker opp i grad ( fra 2. maskinist til 1. maskinist og videre til maskinsjef). Elektrikerstillingene er derimot " ene " - stillinger, og gir ikke tilsvarende frertidsmuligheter.
- b) Hyrene for styrmenn og maskinister öker dessuten med skipets/maskinens störrelse. Dette har i löpet av de siste 10- 12 år gitt seg helt spesielle ökonomiske utslag for disse offiserer som fölge av den voldsomme ökning som i löpet av denne tids-

... periode har funnet sted av skipsenhetene. Overenskomstene har gjentatte ganger vært supplert med nye lønnsklasser. - For elektrikernes vedkommende har en tilsvarende utvikling ikke funnet sted. Inntekten var nu- som for 10 år siden- kun avhengig av om det elektriske anlegget ombord var under eller over 350 kw.

Mens således enhver styrmann og enhver maskinist kunne gjøre regning med betydelige gasjetillegg alt etter som de rykket opp i grad eller kom over på større skip og dessuten fikk glede av handelsflåtens utvikling mot større og større enheter, var situasjonen for elektrikere at deres inntekter- bortsett fra de tillegg som tariffrevisjonen ga alle sjöfolk- ville forbli den samme, uansett tjenestetiden til sjös.

c) Til denne forskjell i lønnsutviklingen kommer imidlertid også at i løpet av siste 10-årsperiode har maskinistene ved flere tariffrevisjoner oppnådd særinnrømmelser ( nye lønnsklasser, fryselastrillegg, "turbintillegg", m.v.), elektrikere ingen. Også dette har bidratt til å favorisere maskinistene i forhold til elektrikere.

For den kategori maskinister som Det norske maskinistforbund særlig har trukket frem i sammenligningen med elektrikere- 1. maskinistene, kan eksempelvis nevnes at mens 1. maskinister har hatt en fortjenesteøkning siden 1959 på 42 %, har stigningen for elektrikere vært 32 %, en differanse på 10 %. Tar man utgangspunkt i lønnsutviklingen siden 1954, blir sammenligningen enda uheldigere for elektrikere, idet differansen isåfall er 22 %. I 1954 utgjorde 1. maskinistens samlede fortjeneste kr. 18.300,- pr. år, mot elektrikerens, kr. 15.312,- pr. år. Differansen var således den gang ca. kr. 3.000,-. Pr. mars 1964 var differansen øket til kr. 8.376,- pr. år (kr. 35.556,- mot kr. 27.180,-).

Den på denne måte oppståtte skjevhet i avlønningen av elektrikere måtte SAF rette på ved denne tariffrevisjon- ikke bare av hensyn til elektrikernes plass i bildet, men i like høy grad av hensyn til handelsflåtens drift og effektivitet. Det skjedde dog ikke på den måte som krevet av Sjömandsforbundet- ved å lage en skala med 9 lønnsklasser, varierende med det elektriske anleggs størrelse fra "under 299 kw" til "over 1300 kw". Partene

ble i stedet enige om å gi samtlige elektrikere et ekstra hyretillegg på kr. 100,- pr. måned, samt dessuten å innføre samme regler om opptjening av kvalifikasjonstillegg som for mange år siden er innført for telegrafister ( som også er en " ene-stilling"), med kr. 50,- pr. måned etter 4, 7, 10 og 15 års praksis som elektriker.

Det norske maskinistforbunds standpunkt er etter vår oppfatning prinsipielt ganske uholdbart. Særlig urimelig finner vi dets standpunkt å være når man dessuten ser hen til at forbundet ved diverse anledninger selv har krevet- og i stor utstrekning også fått gjennomført- særinnrømmelser for sine medlemmer, i form av tillegg som ikke har kommet andre kategorier sjöfolk, hvoriblant elektrikere- til gode. Og i den nu foreliggende situasjon- med forholdet til elektrikerhyrene- står vi enn mer uforstående overfor forbundets linje, idet det jo fra SAF's side ikke er tale om å "favorisere elektrikere på bekostning av maskinister", men kun å reparere på en skjevhet i lønnsutviklingen, ikke minst i forhold til maskinistenes.

Forövrig vises til arbeidsgiverforeningens skriftlige innlegg.

Lönnsnemnda skal bemerke:

I de dröftelser som tidligere har vært fört mellom partene, har Det norske maskinistforbund vært innstillet på at den såkalte rasjonaliseringsavtale skal inntas i avtalen med arbeidsgiverforeningen.

De forhandlingsforslag Skibsfartens Arbeidsgiverforening er blitt enig med de övrige sjömannsorganisasjoner om, og som også er tilbudt maskinistforbundet, bygger nettopp på dette grunnlag, idet tilbudet om hyretillegg ville blitt et annet under en annen forutsetning.

Lönnsnemnda finner etter dette å måtte legge til grunn at den rasjonaliseringsavtale som tariffoppgjøret mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og de övrige sjömannsorganisasjoner bygger på, skal gjelde også i tariffavtalen for maskinistene i utenriksfart, og har ved fastsettelsen av hyresatsene tatt hensyn til dette.

Når det gjelder Det norske maskinistforbunds krav til revisjon av overenskomsten, vil lønnsnemndas flertall peke på at det er opprettet nye overenskomster i år mellom Sibsfontens Arbeidsgiverforening og Norsk Sjømandsforbund og Norsk Styrmandsforening vedkommende medlemmer i utenriksfart. Det gjelder i stor utstrekning de samme tariffbestemmelser for alle kategorier ombord, og det innbyrdes forhold mellom de ulike kategorier er fastlagt ved tidligere tariffoppgjør.

Flertallet har ikke funnet at det for maskinistene i utenriksfart foreligger spesielle forhold som setter dem i en annen stilling når det gjelder kravet om forbedring av lønns- og arbeidsvilkår enn de andre kategorier ombord, og mener at det må gjennomføres de tilsvarende endringer i overenskomsten som for de øvrige mannskaper.

Når det gjelder den spesielle lønnsforbedring som ved årets tariffoppgjør er gitt skipselektrikerne, finner flertallet, etter de opplysninger som er gitt av Sibsfontens Arbeidsgiverforening, at det forelå en lønnsmessig skjevhet som det var tungtveiende grunn til å rette opp. Etter flertallets mening foreligger ikke tilsvarende misforhold for maskinistenes vedkommende.

Flertallet finner at tillegget på hyrene bør gjøres gjeldende fra 1. desember 1964, med de begrensninger som følger av slutningen.

Forøvrig vises til kjennelsens slutning.

Sverdup med tilslutning av Kleppe antar at lønnsnemndas kjennelse i sin helhet først burde trått i kraft fra avsigelsen. De viser i den forbindelse bl.a. til de regnskapsmessige problemer som vil oppstå. Da de er i mindretall, formulerer de imidlertid ingen egen slutning.

Lerstad vil bemerke :

De krav og endringsforslag som er fremmet av Det norske

maskinistforbund ved denne tariffrevisjon burde vært imøtekommet. Det vises til maskinistforbundets påstand.

Da jeg er i mindretall, finner jeg ingen grunn til å utforme egen slutning.

### S l u t n i n g :

Overenskomsten mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening på den ene siden og Det norske maskinistforbund på den annen side prolongeres med følgende endringer :

- 1) Overenskomstens grunnhyresatser forhøyes med kr. 100, pr. måned.
- 2) Overenskomstens overtidssatser forhøyes tilsvarende økningen av grunnhyresatsene og økes dertil med 4 % ekstra, avrundet til nærmeste 5 öre.
- 3) Fra 1. november 1965 forhøyes grunnhyresatsene med kr. 15,-, overtidssatsene tilsvarende.
- 4) Maskinsjefesns overtidskompensasjon heves fra 33,7 % til 35 %
- 5) Tariffavtalens kostpengesats kr. 10,- heves til kr. 10,50.
- 6) I protokoll fra forhandlingsmøte 22. mai 1964 vedrørende beregning av feriegodtgjørelse endres kostgodtgjørelsesbeløpet fra kr. 23,50 til kr. 24,50 og suppleres med nytt punkt :  
" Tillegg for prøveskip og rasjonaliserte skip" samt "ventehyre".
- 7) Særavtale for maskinister som mønstres på skip som er bemannet etter spesielle bemanningsforskrifter for bulkskip, med eventuelle senere endringer.

### I Lønnsbestemmelser

Tariffavtalen suppleres med en ny bestemmelse, hvorefter maskinsjef betales et tillegg på kr. 125,- pr. måned, de øvrige maskinister kr. 75,- pr. måned.



## II. Overtidsbestemmelser.

- a) Partene er enige om at gjennomføring av nye bemanningsforskrifter ikke skal lede til öket anvendelse av overtidarbeid utover det som er normalt for de forskjellige skipstyper, trades og stillinger.
- b) Partene er enige om- om nödvendig- å regulere dette ved konkrete tariffregler, når man har höstet erfaring for hvilken innvirkning de nye bemanningsregler får for behovet for overtid i forhold til tidligere for de forskjellige skipstyper, trades og stillinger.
- c) Dersom Det norske maskinistforbund, för partene eventuelt finner frem til nye tariffregler, kan påvise tilfeller der overtid har vært anvendt utover hva det er fastsatt i punkt a) foran, er SAF innforstått med å ta saken opp med vedkommende rederi.

## III. Avspasering av fridager.

Ved tildeling av fridag skal det i den utstrekning det er mulig også tas hensyn til maskinistenes önsker. Bskjed om fridag ~~gis~~ såvidt mulig senest ved arbeidstidens slutt dagen för fridag ~~gis~~.

## IV. Ansvarsområde.

Maskinistenes ansvarsområde forutsettes tilpasset de nye prinsipper for bemanningen, med spesiell sikte på rasjonell planlegning og ledelse av arbeidet ombord.

## V. Særlige bestemmelser.

- a) Det er opp til det enkelte rederi å avgjøre hvorvidt det er önskelig å gå over til de nye bemanningsprinsipper, eller om det fortsatt vil basere seg på de gamle bemanningsforskrifter.  
For skip som etter å ha vært bemannet etter de nye bemanningsprinsipper og ved bruk av alturneringsprinsippet, går tilbake til å bemannes etter de gamle bemannings-

forskrifter, bortfaller særavtalens bestemmelser med 1 måneds varsel.

- b) De nuværende bemanningsforskrifters § 11, punkt 6, opprettholdes, bl.a. med henblikk på skip som har en vesentlig høyere teknisk standard enn de skip Rasjonaliseringsutvalgets innstilling er basert på. For skip som i dag seiler med redusert besetning i henhold til § 11, punkt 6, vil overgang til nye bemanningsforskrifter tidligst kunne pålegges etter en overgangstid på 1 år fra den dato de nye bemanningsforskrifter er satt ut i livet for de forskjellige skipstyper.

Anmerkning 1 ) .

Partene er enige om at de avtalte tillegg og særvilkår skal tas opp til revisjon , dersom bemanningen etter de nye bemanningsforskrifter avviker fra partenes innstilling.

Anmerkning 2 ) .

Det nuværende prøveskipstillegg for alle skipstyper skal være som bestemt i I foran, fra og med vedtagelsen av forslaget.

Anmerkning 3) .

Partene er enige om å opprette et 4-mannsutvalg med 2 representanter fra hver organisasjon, for å løse praktiske problemer som måtte oppstå i forbindelse med overgang til nye bemanningsforskrifter.

Anmerkning 4 ) .

Partene er enige om i fellesskap straks å fremme overfor Sjøfartsdirektoratet Rasjonaliseringsutvalgets innstilling om bemanningen på bulkskip mellom 15.000 og 60.000 t. dw., med anmodning om at det snarest blir gjennomført midlertidige nye bemanningsforskrifter i samsvar med innstillingen.

Man er videre enige om å påskynde behandlingen i Rasjonaliseringsutvalget av bemanningen på de øvrige skipstyper, med sikte på at innstilling fra utvalget, i første rekke for tank- og trampskip, kan fremmes så snart at nye bemanningsregler kan fastsettes for disse skipstyper samtidig som for bulkskip. Før slik innstilling sendes sjøfartsmyndighetene, forutsettes det at partene har forhandlet om de spørsmål som er omhandlet i denne særavtale for de andre skipstyper.

Når det gjelder småskip, er partene enige om- som et første skritt- å anbefale fastsatt nye midlertidige bemanningsregler, uavhengig av det rasjonaliseringsmønster og den avtale som er inngått for større skip. Det norske maskinistforbund vil forøvrig vurdere slike regler konkret ut fra småskipenes virkelige mannskapsbehov og under hensyn til deres driftsvilkår.

#### 8) Ny teriffbestemmelse om ventehyre.

I den utstrekning det mellom rederiet og en maskinist- generelt eller ved avmønstring- er skriftlig avtalt at maskinisten etter endt opptjent ferie- og fridagsavspasering eller etter sykdom skal tiltre sin virksomhet i rederiets tjeneste igjen, har vedkommende maskinist- dersom han blir gående ledig- rett til ventehyre ( grunnhyren på det skip han sist gjorde tjeneste på, samt alderstillegg) inntil tjenesten kan gjenopptas.

Forutsetningen for rett til ventehyre er følgende :

- a) Maskinisten er pliktig til å gjøre tjeneste på det skip som rederiet bestemmer.
- b) Ventehyren stopper å dreie fra det øyeblikk maskinisten får maskinisthyre på ett av rederiets skip.
- c) Maskinisten er i ventetiden forpliktet til å utføre passende arbeid i rimelig utstrekning på rederiets kontor, avløsning i rederiets tjeneste, o.l.

- d) Ventehyren stopper å dreie fra det tidspunkt tjenesteforholdet er brakt til opphør av en av partene med minst 1 måneds forutgående varsel.
- e) Rederiet fastsetter tiden for maskinistens ferie- og fridagsavspasering, etter at maskinisten på forhånd har fått anledning til å uttale sitt ønske. Det er med denne bestemmelse ikke tatt sikte på noen innskrenkning i de ellers gjeldende ferieregler.
- 9) Tariffavtalens varighet er 31. oktober 1966.
- 10) Indeksreguleringsavtale etter samme ordlyd A til C som fastsatt i Rikslønnsnemndas kjennelse av 11. mai 1964, idet dog ordene " pr. 15. september 1964 ( som offentliggjøres i oktober) eller senere" utgår, ordene " 115,6(mars-tallet 1964)" erstattes med "119,6" og organisasjonenes navn erstattes med tariffavtalens parter.
- 11) Overenskomstens hyrer og øvrige vilkår trer i kraft 19. januar 1965. Dog skal alle som er ombord ved ikrafttredelsen ha rett til etterbetaling av grunnhyreforhøyelsen fra 1. desember 1964.

For de maskinister som pr. 19. januar 1965 er ombord i prøveskip, skal det ved utbetaling av økningen av grunnhyren tas hensyn til det større prøveskipstillegg de har oppebåret i tiden mellom 1. desember 1964 og 19. januar 1965.

Kai Knudsen

( sign )

Reidar Danielsen

( sign. )

P. Mentsen

( sign. )

Leif Lerstad

( sign. )

Morten Tuveng

( sign. )

Trygve Kleppe

( sign. )

Børre Sverdrup

( sign. )