

Rikslønnsnemndas kjennelse av 10. juli 1970 i sak nr. 1/1970:

Twist mellom Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening i forbindelse med tariffrevisjonen 1970.

Nemndas sammensetning:

Fylkesmann Erling Anger, formann.

Arbeidsdirektør Reidar Danielsen.

Professor Arnljot Strømme Svendsen.

Direktør i N.A.F. Vilhelm Dahl.

Formann i LO Tor Aspengren.

Direktør Oddvar Johannessen.

Bestyrer Ole Tennfjord.

Direktør Oddvar Johannessen og bestyrer Ole Tennfjord er utpekt av partene i tvisten, og i samsvar med § 2 tredje ledd i lov av 19. desember 1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer Ole Tennfjord fra arbeidstakersiden. På arbeidsgiversiden er partsrepresentantene blitt enige om at direktør Vilhelm Dahl skal utøve stemmeretten.

Partene har gjort rede for sine standpunkter ved skriftlige innlegg og under muntlige forhandlinger for nemnda i møte 7. juli 1970.

Etter at saken var drøftet i flere møter, avsa Rikslønnsnemnda 10. juli 1970 denne

k j e n n e l s e:

Saken gjelder forlengelse av følgende overenskomster av 4. juni 1968 mellom N.A.F./R.A.F. og Norsk styrmandsforening:

1. Styrmenn på skip i innenriks fart.
2. Førere av skip i innenriks lokal rutefart og
3. Førere av oljetankskip i kystfart.

Twisten omfatter ca. 350 styrmenn og ca. 400 førere, ansatt i omlag 75 rederier.

Partene har ikke kunnet bli enige om vilkårene for en forlengelse av de gjeldende overenskomster av 4. juni 1968, som utløp 31. mars 1970. Etter forgjeves meglingsforsøk satte riksmeglingsmannen den 11. mai 1970 fram et meglingsforslag som ble anbefalt av Redernes Arbeidsgiverforening, men ikke av Norsk Styrmandsforening. Ved svarfristens utløp meddelte arbeidsgivernes representanter at meglingsforslaget var vedtatt, mens arbeidstakernes representanter meddelte at forslaget var forkastet med 539 mot 38 stemmer.

Partene ble så innkalt til Kommunal- og arbeidsdepartementet den 5. juni 1970. Det ble ikke funnet grunnlag for nye forhandlinger eller ny negling. Partene var heller ikke villige til å henvise tvisten til frivillig lønnsnemnd. Samme dag ble det satt fram proposisjon til lov om lønnsnemndsbehandling, som ble vedtatt av Stortinget den 15. juni 1970 og sanksjonert av Kronprinsregenten samme dag. Etter denne lov er det vedtatt at tvistene mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Norsk Styrmandsforening og Det norske maskinistforbund på den annen side i samband med inntektsoppgjøret i 1970 skal avgjøres av Rikslønnsnemnda. Det er videre vedtatt at reglene i lov av 19. desember 1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister får tilsvarende anvendelse.

Etter samtykke fra partene har de to tvistsaker vært behandlet i en felles hovedforhandling, men sakene er ellers behandlet separat. Denne kjennelse gjelder således bare tvisten med Norsk Styrmandsforening.

I riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 var innarbeidet de resultater partene var kommet fram til under forhandlingene når det gjaldt en rekke spørsmål. Selv om enighet i mange tilfelle fra den ene eller den annen parts side var gjort betinget av at man kom fram til et anbefalt forslag, er partene underhånden blitt enige om å stå ved sine tilsagn i den forbindelse. Tvisten er derfor begrenset til følgende punkter:

1. Hyrene.
2. Overtidsbetalingen.
3. Alderstilleggene.
4. Varigheten.

1. Bakgrunnen for oppgjøret.

Før en går nærmere inn på de ovennevnte 4 tvistpunkter, finner en det riktig å ta med noen opplysninger om bakgrunnen for dette tariffoppgjøret. Opplysningene er i alt vesentlig hentet fra det skriftlige innlegget fra Redernes Arbeidsgiverforening.

Redernes Arbeidsgiverforening gjengir først de viktigste punktene i riksmeglingsmannens forslag av 6. april 1970 angående hovedpunktene vedrørende tariffoppgjøret 1970 mellom N.A.F. og LO.

"1. Generelt tillegg.

Alle voksne arbeidstakere ble gitt et tillegg på 80 øre pr. time, hvilket for månedslønnete tilsvarer kr. 147,20.

2. Lavtlønnstillegg.

I tillegg til det generelle tillegget ble det, avhengig av fortjenestenivået innenfor det enkelte overenskomstområde, gitt et lavtlønnstillegg som varierte fra 6 til 45 øre pr. time, eller fra kr. 11,- til kr. 83,- pr. måned.

3. Fortjenesteutviklingsgaranti.

Hvis den gjennomsnittlige timefortjeneste ikke fra 3. kvartal 1969 til 3. kvartal 1970 har steget med minst 35 øre utover den tariffmessige stigning som følger av tariffrevisjonen 1970, skal den gjennomsnittlige timefortjeneste for santlige voksne arbeidere heves med differansen mellom 35 øre og den fortjenesteøkning utover den tariffmessige som har funnet sted i ovenfor nevnte tidsrom. Reguleringen foretas fra samme tidspunkt som indeksreguleringen våren 1971 blir gjennomført.

I meglingsforslaget er det en egen merknad for innenriksfarten i forbindelse med fortjenesteutviklingsgarantien da det på dette område ikke foreligger fyldestgjørende statistikk. Det heter imidlertid i meglingsforslaget at partene ved tilpasningen skal holde seg innenfor den økonomiske ramme som er angitt ved bestemmelsen."

I riksmeglingsmannens ovennevnte forslag er det som punkt 9 - II inntatt følgende bestemmelse:

"Som Følge av at et generelt lønnstillegg og lavtlønnstillegg ikke kan gjennomføres på samme måte overalt i arbeidslivet, skal det for innenriksfarten, handel- og kontorsektoren, rutebilene, kjøttindustrien, baker- og konditorfaget, hermetikfabrikkene, jernbanebetjening ved LKAB og de private elektrisitetsverk føres spesielle tilpasningsforhandlinger om lønsspørsmålene".

Om disse tilpasningsforhandlinger opplyser Redernes Arbeidsgiverforening:

"Tilpasningsforhandlinger med Norsk Sjømannsforbund.

Slike tilpasningsforhandlinger ble holdt og Riksmeglingsmannen kunne den 26. april fremsette et enstemmig anbefalt forslag. Dette forslag ble under avstemningen koblet sammen med de andre forslag i våroppgjøret, og Norsk Sjømannsforbunds medlemmer vedtok forslaget med 704 mot 456 stemmer. Forslaget omfattet samtlige underordnede mannskaper tilsluttet rederier i Redernes Arbeidsgiverforening samt radiotelegrafister, stuerter og sertifiserte elektrikere, som alle er offiserer i henhold til Sjømannslovens definisjon. Disse tre sistnevnte kategorier utgjør i henhold til Statistisk Sentralbyrås siste statistikk ca. 100 mann.

Partene tok ved tilpasningsforhandlingene, som tidligere, utgangspunkt i matroslyren. Det generelle tillegg på 80 øre + fullt lavtlønnstillegg med 45 øre tilsvarer et tillegg på månedshyren på kr. 230,-. Under tilpasningsforhandlingene kom man frem til enighet om at tillegget på hyren for matroser skulle utgjøre kr. 251,-, dvs. $11\frac{1}{2}$ øre utover den ramme som ble trukket opp ved Riksmeglingsmannens forslag. Dette tillegg ble delt slik at kr. 151,- skulle gis som et kronebeløp, mens de resterende kr. 100,- skulle gis i form av et prosentvis tillegg. Det prosentvise tillegget ble derved 8%. Samlet ble tillegget på matroslyren 20% eller kr. 1,36 pr. time. I tillegg til denne forøkelse av hyresatsen ble kostgodtgjørelsessatsen hevet fra kr. 339,- til kr. 390,- pr. måned, eller fra kr. 11,25 til kr. 13,- pr. dag. I dette tillegg på kr. 51,- ligger inidertid et tillegg på kr. 19,- som organisasjonene ble enige om i forbindelse med mervordavgiftens innførelse. Partene er enige om at dette tillegg først skal tre i kraft fra samme tidspunkt som de øvrige bestemmelser i våroppgjøret. En matros som får utbetalt kostgodtgjørelse vil etter 9. mai i år få utbetalt kr. 1.890,- i fast hyre og kostgodtgjørelse mot tidligere kr. 1.588,- pr. måned.

Samtlige overtidssatser er øket med prosentvis samme beløp som grunnhyren, idet overtidssatsene i samtlige tariffier i innenriks fart er en ren funksjon av grunnhyren, idet hverdagsovertidssatsen utgjør $1/150$ av månedshyren mens helligdagssatsen er 100% høyere, dvs. $1/75$.

Underordnede sjømenn hadde som kompensasjon for arbeidstid mellom $42\frac{1}{2}$ time og 45 timer i uken 14 dagers ekstra ferie. Ved årets tariffrevisjon ble denne ekstraferie hevet til 16 dager pr. år.

Den fortjenesteutviklingsgaranti som partene i hovedoppgjøret ble enige om, er for Norsk Sjømannsforbunds medlemmer gitt i form av et månedlig tillegg på hyrene med kr. 64,-. Dette betyr at partene har sett helt bort fra en eventuell glidning, idet kr. 64,- = 35 øre x 184 t. Det betyr videre at partene ved beregningen har sett helt bort fra at denne heving av grunnhyren også vil ha en heving av overtidstjenesten til følge. Ved revisjon av alle øvrige overenskomster hvor N.A.F. er part, vil man,

foruten en eventuell glidning, også gjøre fradrag for den betydning 35 øren vil ha for overtidstjenesten.

Tilpasningsforhandlinger med Norsk Losforbund.

Riksmeglingsmannen fremsatte den 5. mai et tilpasningsforslag for Norsk Losforbund, som ble enstemmig anbefalt av begge parter.

Dette forslag følger helt ut det forslag som ble fremsatt for Norsk Sjømandsforbund, idet hyresatsene er tillagt 8% + kr. 151,-. Ekstraferien, som for Norsk Losforbunds medlemmer er en kompensasjon for tiden mellom 42½ og 48 timer i uken, er forlenget med 4 dager, fra 28 til 32 dager pr. år.

Forslaget ble vedtatt av Norsk Losforbunds medlemmer".

Generelt om arbeidstid og overtid.

For førere, styrmenn og maskinister gjelder lov om arbeidstiden på skip av 10. juni 1949 med følgende unntak:

1. Førere av skip hvor det er tilsatt 3 eller flere menn utenom føreren.
2. Overstyrmenn på skip som har mer enn 3 styrmenn og hvis tjeneste ikke er inndelt i vakter.
3. Maskinsjefen på skip som har mer enn 1 maskinist.

Når det gjelder den alminnelige arbeidstid, har loven forskjellige bestemmelser for skip i lokalrute fart og skip i kystfart. På skip i lokalrute fart skal den alminnelige arbeidstid ikke være over 8 timer i døgnet når skipet er i havn og ellers ikke over 10 timer i døgnet. Den alminnelige arbeidstid skal ikke være over 48 timer i uken. For skip i kystfart gjelder for så vidt de samme bestemmelser for arbeidstiden i døgnet, men maksimumsgrensen er satt til 56 timer i uken. Arbeidstiden kan legges til hvilken som helst tid av døgnet, men den skal ordnes på en slik måte at vedkommende får fri fra alminnelig arbeid i minst 10 timer i sammenheng i løpet av hvert tidsrom på 24 timer når han ikke går sjøvakter. Vedlikeholdsarbeid må ikke pålegges som alminnelig arbeid mellom kl. 18 og kl. 6. Ellers har loven bestemmelser som begrenser adgangen til å legge alminnelig arbeid på helgedager.

Loven påbyr at det skal gis kompensasjon i form av fritid eller annen godtgjøring slik det blir bestemt ved tariff-

avtale for den del av den alminnelige arbeidstid som ligger mellom 42½ time pr. uke og de nevnte 48 timer pr. uke i lokalrute-farten og 56 timer pr. uke i kystfarten. I de gjeldende overenskomster for førere, styrmenn og maskinister er det tatt med bestemmelser om dette. De går ut på at nevnte differanse skal dekkes ved at det gis tilsvarende fri og således at 8 timer opp-tjent fritid gir 1 fridag eller ekstra feriedag. I stedet for fritid kan det for den alminnelige arbeidstid som ligger mellom 42½ og 45 timer i uken med arbeidstakerens samtykke, gis 14 dagers ekstraferie. I stedet for fritid kan kompensasjonen - med arbeidstakerens samtykke - gis ved kontant betaling med 1/184 månedshyre (eksklusive kostgodtgjørelse) for hver time opptjent fritid. Den primære ordning er kompensasjon ved fritid. Kontant oppgjør forutsetter samtykke av begge partene.

Fritiden kan akkumuleres og gis når det passer rederiet.

For skipsførere (i lokal fart) og maskinsjefer som ikke omfattes av arbeidstidsloven gjelder etter overenskomsten følgende ordning:

1. På skip hvor føreren/maskinsjefen går 2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng i uken får vedkommende 7 fridager pr. måned.
2. På øvrige skip får føreren/maskinsjefen 6 fridager pr. måned

I oljefart får førere som ikke omfattes av arbeidstidsloven 7 fridager pr. måned. Førere av hydrofoilbåter får 3 fridager pr. måned.

I stedet for fridager kan det med arbeidstakerens samtykke ytes kontant betaling med 1/23 månedshyre (eksklusive kostgodtgjørelse).

Etter § 13 i arbeidstidsloven kan det utover den alminnelige arbeidstid og det ekstraarbeid som kan pålegges på grunn av sikkerhetstjeneste m.v., jfr. § 12, pålegges overtidsarbeid. Men ingen må pålegges overtidsarbeid i mer enn 28 timer pr. uke eller i så stor utstrekning at den samlede arbeidstid i ett og samme døgn blir mer enn 16 timer. Godtgjørelse for overtidsarbeid skal etter lovens § 15 ytes i penger, og timebetalingen skal på hverdager være minst 1/150 og på helgedager

minst 1/75 av grunnhyren. De nevnte sats er gjennomført i de nå gjeldende overenskomster.

Førere som ikke omfattes av arbeidstidsloven har ikke rett til overtidsbetaling. Kompensasjon for manglende overtidsbetaling er innarbeidd i hyren. Det samme gjelder for førere av hydrofoilbåter. På skip i lokal fart hvor førere, som ikke omfattes av arbeidstidsloven, går 2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng, får han et 2-vaktstillegg med 13% av hyresatsen i overenskomstens § 1.

Maskinsjefer som ikke omfattes av arbeidstidsloven, får som kompensasjon for overtid:

- a. På skip hvor maskinsjefen går 2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng i uken: 37% av hyresatsen i overenskomstens § 1.
- b. På øvrige skip: 25,5% av hyresatsen i overenskomstens § 1.

Partenes påstander.

I

Norsk Styrmandsforening har i sitt skriftlige innlegg av 19. juni 1970 lagt ned sådan

påstand:

"Overenskomstene av 4. juni 1968 for førere i lokalfart, førere i oljefart og styrmenn i innenriksfart prolongeres med de endringer som fremgår av Norsk Styrmandsforenings forslag av februar 1970, bilag 5, for nedenfornevnte punkters vedkommende samt de endringer som fremgår av Riksmeglingsmannens forslag, bilag 4.

Pkt. 1. Hyrene.

Førere i lokalfart.

§ 1, I Førere som ikke omfattes av Arbeidstidsloven (førere av skip med mer enn 3 manns besetning inklusive føreren):

Klasse	Tonnasje Br.reg.t.	Hyre kr. pr. mnd.:
1 a	inntil 100	2.800,-
1 b	101 - 200	2.900,-
2	201 - 400	3.000,-
3	401 - 600	3.100,-
4	601 - 800	3.200,-
5	801 - 1000	3.350,-
6	1001 - 1200	3.500,-
7	over 1200	3.700,-

§ 1, II Førere som omfattes av Arbeidstidsloven (førere av skip med inntil 3 manns besetning inklusive føreren):

Klasse	Tonnasje Br.reg.t.	Hyre kr. pr. mnd.:
1 a	inntil 100	2.350,-
1 b	101 - 200	2.430,-
2	201 - 400	2.525,-

§ 1, III Hydrofoilbåter.

Type: Hyre
kr. pr. måned:

PT - 20	3.200,-
PT - 50	3.250,-

Førere i oljefart.

§ 1, I Førere som ikke omfattes av Arbeidstidsloven (førere av skip med mer enn 3 manns besetning inklusive føreren):

Klasse	Tonnasje Br.reg.t.	Hyre kr. pr. mnd.:
1 a	inntil 100	2.900,-
1 b	101 - 200	3.000,-
2	201 - 400	3.100,-
3	401 - 600	3.200,-
4	601 - 800	3.350,-
5	801 - 1000	3.500,-
6	over 1000	3.700,-

§ 1, II Førere som omfattes av Arbeidstidsloven (førere av skip med inntil 3 manns besetning inklusive føreren.)

Klasse	Tonnasje Br.reg.t.	Hyre kr. pr. mnd.:
1 a	inntil 100	2.425,-
1 b	101 - 200	2.525,-
2	201 - 400	2.625,-

Styrmenn i innenriksfart.

§ 1.

Klasse	Tonnasje Br.reg.t.	Overstyrmann	1. styrman	2. styrmann
		og enestyrmann	Hyre	Hyre
		Hyre kr. pr. mnd.	kr. pr. mnd.	kr. pr. mnd.
1	inntil 200	2.225	2.125	
2	201 - 400	2.250	2.125	
3	401 - 600	2.275	2.125	
4	601 - 800	2.300	2.125	2.125
5	801 - 1000	2.325	2.125	2.125
6	1001 - 1500	2.375	2.150	2.125
7	1501 - 2000	2.450	2.175	2.125
8	over 2000	2.625	2.225	2.125

§ 1, Hydrofoilibåter.

Type	Hyre kr. pr. mnd.
PT - 20	2.600
PT - 50	2.650

Pkt. 2. Overtidsbetalingen.

Førere i lokalfart § 1, II

Førere i oljefart § 1, II

Styrmenn i innenriksfart § 1

Overtidsbetalingen på hverdager skal være en 130-del av den kontante månedslønn pr. time. På helgedager skal overtidsbetalingen være en 65-del.

Pkt. 3. Alderstilleggene.

Førere i lokalfart § 2

Førere i oljefart § 2

Styrmenn i innenriksfart § 2

Satsene	"kr. 30,-"	endres til	"kr. 50,-"
"	"kr. 35,-"	"	"kr. 55,-"
"	"kr. 45,-"	"	"kr. 65,-"
"	"kr. 50,-"	"	"kr. 70,-"

Pkt. 4. Varigheten.

Førere i lokalfart § 16

Førere i oljefart § 15

Styrmenn i innenriksfart § 18

Årstallene 1968 og 1970 endres til henholdsvis 1970 og 1972."

II

Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening har i sitt skriftlige innlegg av 27. juni 1970 lagt ned sådan

påstand:

"Tariffavtalene for styrmenn i innenriksfart, førere i lokalfart og førere i oljefart endres i overensstemmelse med påstandsskriftet, bilag 6."

Denne påstand er identisk med Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 med følgende tilføyelse:

"De nye hyre- og overtidssatser gjøres ikke gjeldende for de offiserer som har sluttet i rederiet før Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger. De nye satser skal heller ikke gjøres gjeldende for overtid, opptjent og kontantavregnet fritidskompensasjon utbetalt før ovennevnte tidspunkt."

Partenes anførsler.

a. Hyrene.

Norsk Styrmandsforening har overfor Rikslønnsnemnda krevet en heving av hyresatsene som for styrmenn ligger fra 38 - 46%, for førere i lokalfart fra 26 - 43% og for førere i oljefart fra 28 - 41% over de tidligere satser.

Norsk Styrmandsforening har i sin begrunnelse blant annet anført at man ved dette oppgjør har tatt sikte på å bringe hyrene for styrmenn og førere i innenriksfart på linje med det alminnelige lønnsnivå i landet for øvrig. Det hevdes at de tillegg riksmeglingsmannen har foreslått ikke er til-

strekkelige til å sikre et forsvarlig lønnsnivå for de arbeidstakere som omfattes av forslaget.

Styrmandsforeningen mener å kunne påvise at med riksmeglingsmannens forslag lagt til grunn, vil allikevel hyresatsene for styrmenn og de førere i innenriksfarten som omfattes av forslaget, ligge lavere enn timefortjenesten for voksne arbeidere i land. Norsk Styrmandsforening uttaler således på side 4 i sitt prosessskrift til Rikslønnsnemnda av 19. juni d.å.:

"Ifølge N.A.F.'s lønnsstatistikk for 4. kvartal 1969 var timesfortjenesten for voksne arbeidere i land kr. 12,51 pr. time, eksklusiv tillegg. Med en forutsatt lønnsutvikling på 7% pr. år, som tilfellet var fra 4. kv. 68 til 4 kv. 69, og med et tariffmessig tillegg på kr. 0,86 pr. time, slik hovedoppgjøret mellom N.A.F. og LO forutsetter, skulle lønnen for voksne arbeidere i land nå være kommet opp i kr. 13,80 pr. time eller kr. 2.539 pr. måned. Som man vil se ligger styrmannshyrene i Riksmeglingsmannens forslag fra kr. 340,- til kr. 818,- lavere pr. måned enn fortjenesten for voksne arbeidere i land. Skjevheten vil ytterligere øke i styrmennenes disfavør i tariffperioden på grunn av lønnsgradningen for arbeidere i land. Således kan nevnes at tilsvarende sammenlikning for 3. kvartal 1968 (etter tariffrevisjonen 1968) viser at styrmannshyrene lå fra kr. 238,- til kr. 669,- lavere pr. måned enn fortjenesten for voksne arbeidere i land.

Førerne er ikke stort bedre stilt når man for dem som ikke har regulert arbeidstid, d.v.s. førere som ikke omfattes av Arbeidstidsloven, tar i betraktning at de i alminnelighet har en arbeidstid på 60-70 timer i uken, ja, enkelte endog opp i over 80 timer. Hyresatsene for førere som omfattes av Arbeidstidsloven viser hvordan lønnsnivået basert på normal arbeidstid ligger an. Som man vil se, kommer også førere flere hundre kroner pr. måned lavere enn voksne arbeidere i land.

I denne forbindelse bør man merke seg at N.A.F.'s statistikk for voksne arbeidere i land ikke omfatter arbeidledere. De arbeidstakere denne saken gjelder - førerne og styrmennene - er samtlige i overordnede, ansvarsfulle stillinger.

....."

Likeledes hevder foreningen at hyresatsene etter Riksmeglingsmannens forslag, som er identisk med det tilbud N.A.F./R.A.F. har satt fram, også er urimelige sett i forhold til statens lønnsregulativ. Den alt overveiende del av styrmennene vil være lønnet tilsvarende lønnsklassene 6^o til 8^o i dette regulativ. Overstyrmennene i høyeste hyreklasse, som bare omfatter hurtigruten Bergen - Kirkenes, kommer opp mot lønnsklasse 12^o i statens lønnsregulativ. - Førere med regulert

arbeidstid kommer i klassene 8^o til 11^o i statens lønnsregulativ.

Norsk Styrmandsforening gjør for ordens skyld oppmerksom på at hyresatsene er basert på fri kost, men da de aller fleste førere og styrmenn er familiefolk, som også må ha en husholdning i land, mener foreningen at dette teller lite ved vurderingen av hyrenivået.

Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening opplyser at det tilbud som er satt fram, bygger på de forslag som ble vedtatt av Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund. N.A.F./R.A.F. presiserer at når det er satt fram et forslag etter de samme retningslinjer også for Norsk Styrmandsforening, er det i samsvar med den praksis disse arbeidsgiverorganisasjoner tidligere har fulgt ved tariffoppgjør med sjømannsorganisasjonene.

Når det gjelder skipsførernes og styrmennenes aktuelle inntektsforhold, viser N.A.F./R.A.F. til Statistisk Sentralbyrås "Lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i innenriks rutefart november 1969". For førere i oljefart viser tabellene en gjennomsnittlig månedsinntekt på kr. 3.462,-. For førere i lokalfart kr. 2.764,- og for styrmenn kr. 2.502,- (herav overstyrmenn kr. 2.808,-), førstestyrmenn kr. 2.548,- og enestyrmenn kr. 2.206,-. Det hevdes at inntektstabellene for november, som statistikken bygger på, er ansett som representative for årsgjennomsnittet. Det presiseres at tallene ikke inkluderer 1) verdien av fri kost og 2) tariffbestemte ekstragodtgjørelser for arbeid på bevegelige helligdager (ingen slike dager i november) og at de bare for en meget liten del omfatter kompensasjon for alminnelig arbeidstid ut over 42½ time pr. uke idet denne kompensasjon hovedsakelig gis i form av fritid og bare subsidært i form av kontant utbetaling.

N.A.F./R.A.F. anfører at hvis en ser på lønnsutviklingen for styrmenn, sammenlignet med lønnsutviklingen for voksne menn totalt, viser det seg at i tidsrommet 1963 - 1969 har styrmennene - inklusive verdien av fri stasjon - hatt en høyere inntektstigning enn voksne menn totalt.

For øvrig gir N.A.F./R.A.F. i sitt prosesskrift av 27. juni 1970 til Rikslønnsnemnda en del opplysninger om rederienes økonomiske stilling og lønnsøyne. I den forbindelse

anføres det at de siste tariffoppgjørene, 1966 og 1968, for sjømenn i innenriks fart medførte en onkostningsøkning for rederiene som lå høyere enn den tilsvarende økning for de øvrige vårfag innenfor N.A.F.'s tariffområde. For dette oppgjørs vedkommende konkluderer N.A.F./R.A.F. med at ytterligere utgiftsøkning utover den ramme som er trukket opp ved tariffoppgjøret 1970 gir grunn til å frykte skadevirkninger for kystkommunikasjonene og de distrikter som er avhengig av disse kommunikasjoner.

N.A.F./R.A.F. peker også på de stadig økende utgifter arbeidsgiverne er pålagt gjennom forbedringen av de sosiale trygder etc. og fester særlig oppmerksomheten på de særlige utgiftene som rederiene påføres og som arbeidsgivere i land ikke har. Det gjelder avgift til folketrygden også av verdien av fri kost, premie til Pensjonstrygden for sjømenn (ved siden av vanlig premie til folketrygden), utgifter til fri stasjon og alle utgifter i forbindelse med sjømanns sykepleie som ikke dekkes av syketrygden.

b. Overtidsbetalingen.

Norsk Styrmandsforening hevder at de någjeldende overtidssatser er for lave. Brøken for overtidbetaling, som i dag er 1/150 av månedshyren for hverdagsovertid og 1/75 for helgedagsovertid, ble fastsatt i lov om arbeidstiden på skip av 10. juni 1949. Styrmandsforeningen hevder at de nevnte brøker for overtiden er for lave, da de er basert på en 48-timers arbeidsuke, mens arbeidstiden pr. uke nå er redusert til 42½ time. På denne bakgrunn krever foreningen at overtidbetalingen skal beregnes med 1/130 av den kontante månedslønn for hverdagsovertid og 1/65 for helgedagsovertid.

N.A.F./R.A.F. hevder at satsene for overtidsgodtgjørelsen må ses i sammenheng med det øvrige oppgjør, og at de tillegg som skal gis, må gis innenfor en økonomisk ramme. Hvis derfor divisoren for overtidarbeid endres, må dette få til følge at de tilbudte tillegg på hyresatsene må settes ned tilsvarende.

c. Alderstilleggene.

Norsk Styrmandsforening krever en økning i alderstilleggene som innebærer et tillegg på kr. 20,- på hver sats.

Foreningen peker på at alderstilleggene siste gang ble pålagt i 1966 med kr. 3,-. Når alderstilleggene ikke blir revidert i takt med hyrene, blir de arbeidstakere som har vært ansatt lenge i et rederi utsatt for en urettferdig reduksjon av sitt lønnsnivå for hver tariffrevisjon.

Foreningen viser også til de høyere alderstilleggene i statens lønnsregulativ, og hevder at en slik sammenligning viser hvor urimelige de någjeldene satser er for styrmenn og førere.

N.A.F./R.A.F. uttaler at det på dette punkt ikke er foreslått endringer i overenskomstene med Norsk Sjømannsforbund og Norsk Losforbund og hevder dessuten at et eventuelt tillegg må ses i sammenheng med den økonomiske ramme som ligger til grunn for oppgjøret.

&

d. Varigheten n.v.

Norsk Sjømandsforening krever prinsipielt at Rikslønnsnemndas kjennelse gjøres gjeldende fra 1. april 1970, subsidiært at den ikke må tre i kraft fra et senere tidspunkt enn 9. mai 1970, den samme ikrafttredelsesdag som er fastsatt for de fleste andre vårfag.

N.A.F./R.A.F. hevder at kjennelsen bør gjøres gjeldende fra 9. mai 1970, dog slik at den overtid som er opptjent etter 9. mai og fram til det tidspunkt Rikslønnsnemndas kjennelse foreligger, samt den fritidskompensasjon som er kontant avregnet før Rikslønnsnemndas kjennelse er avsagt, skal godtgjøres etter de hittil gjeldende satser. N.A.F./R.A.F. hevder videre at de nye satser ikke skal gjøres gjeldende for offiserer som er sluttet før kjennelsen forelå. Begrunnelsen her er at en omregning vil skape store praktiske vanskeligheter for rederiene.

Under forhandlingene for nemnda har N.A.F./R.A.F. strøket forbeholdet for så vidt gjelder overtid og fritidskompensasjon. Når det gjelder forbeholdet/overfor offiserer som er

sluttet før kjennelsen foreligger, har N.A.F./R.A.F. etter henstilling fra Norsk Styrmandsforenings representant gått med på at dette forbehold ikke skal gjelde offiserer som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense.

Rikslønnsnemndas merknader.

1.

Krav om økning av hyrer og alderstillegg og endring av overtids-
satsene.

Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 for førere og styrmenn i innenriks fart representerer en økning av hyresatsene 1. året som varierer fra 18,4% for laveste hyresats til 14,5% for høyeste hyresats. Denne forhøyelse får tilsvarende virkning for overtidsfortjeneste og den kontante kompensasjon for fritid, idet satsene for disse godtgjørelser er en funksjon av grunnhyren. Det er på det rene at Riksmeglingsmannens forslag ligger høyere enn ramneforslaget av 6. april 1970 angående hovedpunktene vedrørende tariffoppgjøret 1970 mellom N.A.F. og LO. Dette gjelder også bestemmelsen om fortjenesteutviklingsgarantien som vil gi et tillegg på hyresatsene på kr. 64 fra samme tidspunkt som indeksreguleringen våren 1971 blir gjennomført.

I oppgjøret for statstjenestemennene vil lønnsøkningen 1. året variere fra 14% i laveste lønnsklasse til 8,5% i lønnsklasse 11 og oppover.

Økningen i hyrene for førere og styrmenn vil etter Norsk Styrmandsforenings krav variere fra 26 til 46%. I tillegg kommer den økning som vil følge av den foreslåtte forhøyelse av alderstilleggene og den økning av inntekten som vil følge av den foreslåtte endring av overtidssatsene.

Når Norsk Styrmandsforening har krevet så vidt store forhøyelser av hyresatsene, er det fordi den mener at særlig hyrenivået, men også fortjenestenivået ligger for lavt i forhold til andre grupper av arbeidstakere som det er naturlig å sammenlikne med.

Arbeidsgivernes representanter har under forhandlingene

for nemnda sagt seg enig i at hyrenivået og vel også fortjenestest-nivået for så vel offiserer som mannskap i innenriksfarten lig-ger lavt, særlig når en tar arbeidstiden i betrakning.

Nemnda skal bemerke at det tilgjengelige statistiske materiale til bedømmelse av hyre- og fortjenestestnivået for offiserer i innenriksfarten sammenliknet med andre grupper av arbeidstakere er sparsomt. For innenriksfartens vedkommende er den viktigste kilde Statistisk Sentralbyrås lønnsstatistikk for sjøfolk i innenriksfart for november 1969 (og tidligere år). Men som det fremgår av publikasjonens tittel, omfatter den bare en måned av året, og det er derfor begrenset hvilke slutninger man kan trekke av den når det gjelder det generelle fortjenestest-nivået i innenriksfarten.

Etter en vurdering av det foreliggende materiale og de opplysninger som ellers er kommet fram under forhandlingene er nemnda inidlertid også kommet til at hyrenivået for offiserene i innenriksfarten er lavt. Hvorledes fortjenestestnivået i sin helhet ligger an, er det vanskeligere å bedømme på grunn av det sparsomme statistiske materiale som foreligger. Men hvis en ser fortjenesten på bakgrunn av den totale arbeidstid mener nemnda at også fortjenestestnivået ligger lavt.

Som det vil gå fram av det foreliggende materiale be-står månedsfortjenesten for arbeidstakere i innenriksfart for en betydelig del av overtidsbetaling, for styrmenn under ett i november 1969 ca. 27,5% og for maskinister under ett ca. 24,5%. Regnes den kontante del av fritidskompensasjonen med, blir prosentsatsene henholdsvis ca. 31 og ca. 28. Denne sammensetning av fortjenesten er antakelig nokså ekstraordinær, og den vil - som representanter for Norsk Styrmandsforening har pekt på - kunne skape vansker ved gjennomføring av tiltak for å komme fram til en mere normal arbeidstid i innenriksfarten.

Den påpekte sammensetning av den samlede inntekt henger nøye sammen med den lange arbeidstid som kan pålegges arbeidstakere i henhold til lov av 10. juni 1949 med senere endringer om arbeidstiden på skip. Da bestemmelsene i denne loven spiller stor rolle ved vurderingen av lønns- og arbeids-vilkårene i innenriksfarten, har en foran i et innledende av-snitt gitt en kort omtale av de viktigste av de bestemmelser som

her kommer i betraktning. En viser til denne oversikten og skal bare nevne at hvis en styrmann i kystfart pålegges full overtid vil han få en samlet arbeidstid pr. uke på 84 timer eller nesten dobbelt så meget som normal arbeidstid på land. Det er også andre sider ved arbeidsbestemmelsene for innenriksfarten som avviker sterkt fra forholdene i land og som altså stiller vedkommende arbeidstakere i en særstilling. Men det skal også nevnes at offiserer og mannskap i innenriksfarten har særfordeler som f.eks. fri stasjon (eller kostgodtgjørelse) og beskatning etter reglene for sjømannskatt. Det er imidlertid ontvistet mellom partene hvilke nettofordeler disse godene gir.

Ved kongelig resolusjon av 1. oktober 1965 ble det satt ned en komite til bl.a. å utarbeide forslag til en revisjon av loven om arbeidstid på skip. Komiteen har avgitt en delinnstilling, men har ennå ikke avsluttet sitt arbeid. Rikslønnsnemnda vil peke på betydningen av at dette revisjonsarbeid blir slutført.

Det spørsmål som foreligger for nemnda, er om en i dette oppgjøret bør gå lenger enn Riksmeglingsmannen med tilslutning av arbeidsgiverorganisasjonene har gjort når det gjelder økning av hyresatsene og alderstilleggene og endring av satsene for beregning av overtidbetalingen.

Nemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Dahl med tilslutning av Aspengren og Johannessen) er kommet til at en ved dette oppgjøret ikke bør gå lenger på disse punktene, men at en bør legge Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 til grunn. Flertallet begrunner dette standpunkt med følgende:

Ved årets tariffoppgjør er det gjennom en avtale mellom N.A.F. og LO lagt en økonomisk ramme og trukket opp et mønster for de oppgjør som sorterer under disse organisasjonene. Det har vært en forutsetning fra organisasjonenes side at de øvrige oppgjør stort sett skulle holdes innenfor den samme ramme. Rammen og - så langt det har passet - også opplegget har da også i store trekk vært lagt til grunn i de overenskomster som er sluttet senere, bl.a. når det gjelder statstjenestemennene og de kommunale arbeidstakere.

Riksneglingsmannens tilbud i den foreliggende sak ligger over den økonomiske ramme som er trukket opp i den nevnte avtale mellom N.A.F. og LO. Og tilbudet er også gunstigere enn den avtalen statstjenestemennene og de kommunale arbeidstakere har fått.

Riksmeglingsmannens tilbud ligger på linje med den avtale som N.A.F./R.A.F. har inngått med Norsk Sjømannsforbund, en avtale som bl.a. omfatter ca. 100 arbeidstakere i innenriksfarten som har status som offiserer i sjømannslovens forstand. Tilbudet er også på linje med den avtale som er inngått med Norsk Losforbund.

Etter dette må det sies å være på det rene at Norsk Styrmandsforening har fått et tilbud som er gunstigere enn det de fleste av lønnstakerne i vår oppgjøret har oppnådd og det mener nemndas flertall må være tilfredsstillende i denne omgang.

Nemnda mindretall (Tennfjord) viser til at Redernes Arbeidsgiverforenings representanter under sin redegjørelse for Rikslønnsnemnda ikke bestrider at lønnsnivået for styrmenn og maskiniser er lavt, hvilket også flertallet har vist til. Mindretallet er dypt uenig i det resultat flertallet stemmer for og mener at det er Rikslønnsnemndas oppgave å rette opp angjeldende arbeidstakeres urinelige lave lønnsnivå, særlig når statsmakten påbyr lønnsnemndsbehandling av tariffvistene og nekter førere og styrmenn å sette nakt bak sine krav slik Arbeidstvistloven gir adgang til. Mindretallet stemmer for Norsk Styrmandsforenings påstand.

2.

Endring av § 4 i overenskomsten for skipsførere i lokalfart og skipsførere i oljefart og av § 3 i overenskomst for styrmenn i innenriksfart.

Under behandlingen av tvistsaken mellom N.A.F./R.A.F. og Det norske maskinistforbund ble partene enige om å endre maskinistoverenskomstens § 9, som svarer til ovennevnte bestemmelser, slik at det ved fastsettelse av forskuddsfridager i den

utstrekning det er mulig skal tas hensyn til arbeidstakerens ønske. Rikslønnsnemnda har enstemmig og i forståelse med partene vedtatt at tilsvarende endring skal gjøres i ovennevnte bestemmelser.

3.

Varighet.

Nemndas flertall (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Dahl med tilslutning av Aspengren og Johannessen) har funnet at Rikslønnsnemndas kjennelse i denne saken bør gjøres gjeldende fra 9. mai 1970, den samme ikrafttredelsesdag som er fastsatt for de fleste andre tariffoppgjør i vårfagene og som partene i tvistsaken N.A.F./R.A.F. - Det norske Maskinistforbund er blitt enige om.

Det samme flertall har også funnet å burde gå ned på den foreslåtte tilføyelse om at de nye satser som vil følge av Rikslønnsnemndas kjennelse ikke skal gjøres gjeldende for førere og styrmenn som er sluttet før kjennelsen forelå, dog slik at dette ikke skal gjelde for førere og styrmenn som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense. Når flertallet går inn for dette, er det fordi det er opplyst at det er alminnelig og praktisk å foreta en slik begrensning, jfr. § 9 i Riksmeglingsmannens forslag av 6. april 1970 vedrørende tariffoppgjøret 1970 mellom N.A.F. og LO.

Nemndas mindretall (Tennfjord) stemmer for den prinsipale påstand fra Norsk Styrmandsforening når det gjelder ikrafttredelsestidspunktet, altså 1. april 1970. Mindretallet stemmer mot den foreslåtte begrensning når det gjelder utbetaling etter de nye hyresatser m.v.

S L U T N I N G:

Overenskomstene av 4. juni 1968 mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Norsk Styrermannsforening på den annen side for førere i lokalfart, førere i oljefart og styrmenn i innenriksfart fornyes i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970, dog med følgende endringer og tilføyelser:

1. I § 4 i overenskomsten for førere i lokalfart, § 4 i overenskomsten for førere i oljefart og § 8 i overenskomsten for styrmenn gjøres følgende endring:

Siste setning i de avsnitt som begynner med ordene "Fridager kan akkumuleres", overføres til et eget avsnitt og følgende nye setning føyes til:

"I den utstrekning det er mulig skal det tas hensyn til førerens/styrmannens ønske."

2. De nye satser som vil følge av Rikslønnsnemndas kjennelse, skal ikke gjøres gjeldende for førere og styrmenn som er sluttet før kjennelsen forelå. Dette gjelder ikke førere og styrmenn som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense.

Erling Anger

Reidar Danielsen

Arnljot Strømme Svendsen

Tor Aspengren

Vilhelm Dahl

Oddvar Johannessen

Ole Tennfjord