

RIKSLØNNSNEMNDAS KJENNELSE AV 10. JULI 1970 I SAK NR. 2/1970.

Twist mellom Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening og Det norske maskinistforbund i forbindelse med tariffrevisjonen 1970.

Nemndas sammensetning:

Fylkesmann Erling Anger, formann
Arbeidsdirektør Reidar Danielsen
Professor Arnljot Strømme Svendsen
Direktør i N.A.F. Wilhelm Dahl
Formann i LO Tor Aspengren
Direktør Oddvar Johannessen
Sekretær Karl Knutsen

Direktør Oddvar Johannessen og sekretær Karl Knutsen er utpekt av partene i tvisten. I samsvar med § 2 tredje ledd i lov av 19. desember 1952 om lønnsnemnd i arbeidstvister stemmer Karl Knutsen fra arbeidstakersiden. På arbeidsgiversiden er partsrepresentantene blitt enige om at direktør Wilhelm 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 overenskomsten av 8. juni 1968 mellom N.A.F./R.A.F og Det norske maskinistforbund.

Twisten omfatter ca. 500 maskinister i innenriksfart, ansatt i ca. 75 rederier.

Partene har ikke kunnet bli enige om vilkårene for en forlengelse av ovennevnte overenskomst som utløp 31. mars 1970. Etter forgjeves meklingsforsøk, satte riksmeglingsmannen

den 11. mai 1970, fram et meglingsforslag som ble anbefalt av Redernes Arbeidsgiverforening, men ikke av Det norske maskinistforbund. Ved svarfristens utløp meddelte arbeidsgivernes representanter at meglingsforslaget var vedtatt, mens arbeidstakernes representanter meddelte at forslaget var forkastet med 341 mot 14 stemmer.

Partene ble så innkalt til Kommunal- og arbeidsdepartementet den 5. juni 1970. Det ble ikke funnet grunnlag for nye forhandlinger eller ny megling. 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 Det norske maskinistforbund og Norsk Styrmandsforening på den annen side i forbindelse 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 2 tvistesaker vært behandlet i en felles hovedforhandling, men sakene er ellers behandlet separat. Denne kjennelse gjelder således bare tvisten med Det norske maskinistforbund.

I riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 var innarbeidet de resultater partene var kommet fram til under forhandlingene når det gjaldt en rekke særspørsmål. 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 under hånden blitt enige om å stå ved sine tilsagn i den forbindelse. Tvisten er derfor begrenset til følgende punkter:

1. Hyrene.
2. Overtidsbestemmelsen for maskinister på hydrofoilbåter.
3. Uniformspørsmålet.
4. Alderstilleggene.
5. Fastsettelse av forskudds-fridager m.v.
6. Maskinsjefens kompensasjon for overtid.
7. Spørsmål om ekstra godtgjøring til maskinister på skip som er bemannet i henhold til bemanningsforskriftene med periodevis ubemannet maskinrom.

8. Forholdet mellom maskinsjefens hyre + overtidskompensasjon og 1. maskinistens hyre + overtidsbetaling.
9. Ekstra godtgjørelse til maskinist på ferge når han blir beordret til å være ombord etter at fergen er lagt stille for natten.
10. Varigheten.

Bakgrunnen for oppgjøret.

Før en går nærmere inn på de forannevnte tvistepunkter, 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 hovedavtalen mellom N.A.F og LO:

1. Generelt tillegg.

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

2. Lavtlønstillegg.

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

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 samtlige 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 området ikke foreligger fyldestgjørende statistikk. Det heter imidlertid i meglingsforslaget at partene ved tilpasningen skal holde seg innenfor den økonomiske ramme som er gitt 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, hermetikkfabrikkene, jernbanebetjening ved LKAB og de private elektrisitetsverk føres spesielle tilpasningsforhandlinger om lønns-spørsmålene."

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 matroslyrene. 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 til hyren for matros skulle utgjøre kr. 251,-, dvs. 11½ 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 imidlertid et tillegg på kr. 19,- som organisasjonene ble enige om i forbindelse med merverdiavgiftens 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 tariffør 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 42½ 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 overtidsfortjenesten 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 overtidsfortjenesten.

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 Sjømannsforbund, 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 mann utenom føreren.
2. Overstyrmann 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 maksimumsgransen 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 tariffavtale for den del av den alminnelige arbeidstid som ligger mellom $42\frac{1}{2}$ time pr. uke og de nevnte 48 timer pr. uke i lokalruteferien, og 56 timer pr. uke i kystferien. 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 opptjent fritid gir 1 fridag eller ekstra feriedag. I stedet for fritid kan det for den alminnelige arbeidstid som ligger mellom $42\frac{1}{2}$ timer 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 parter.

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 fører^{en}/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 satser 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 lokalfart hvor fører, som ikke omfattes av arbeidstidsloven, går -2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng i uken, 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.

Partens påstander.

I.

I sitt skriftlige innlegg av 26. juni 1970 har Det norske maskinistforbund lagt ned sådan

påstand:

1. Det norske maskinistforbunds krav, bilag 8, tas til følge.
2. Overenskomst mellom Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening, og de rederier som står tilsluttet disse for såvidt angår skip i utelukkende innenriks rutefart på den ene side, og Det norske maskinistforbund og dets maskinister ved de nevnte rederier på den annen side, forlenges med de endringer punkt 1 nødvendiggjør, og de punkter partene er enige om i bilag 9, samt Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970.
3. Rikslønnsnemndas kjennelse gjøres gjeldende fra den 9. mai 1970.

I Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 er tatt med de punkter partene er blitt enige om i bilag 9. Den nedlagte påstand svarer derfor til Riksmeglingsmannens forslag med følgende endringer (bilag 8):

§ 1.

Hyrer og overtidsbetaling.

Den månedlige hyre og overtidsbetalingen for sertifiserte maskinister fastsettes til:

Kl.	Enemaskinist			Mask. sjef Hyre	1.maskinist			2.maskinist		
	Hyre	Overtid			Hyre	Overtid		Hyre	Overtid	
		Hv.d.	Helged.			Hv.d.	Helged.		Hv.d.	Helged.
1	2.228,-	14,85	29,70	2.273,-	2.072,-	13,80	27,60			
2.	2.281,-	15,20	30,40	2.327,-	2.072,-	13,80	27,60			
3.	2.302,-	15,35	30,70	2.417,-	2.072,-	13,80	27,60			
4.	2.428,-	16,20	32,40	2.564,-	2.135,-	14,30	28,60	2.056,-	13,75	27,50
5.	2.442,-	16,30	32,60	2.618,-	2.170,-	14,50	29,-	2.072,-	13,80	27,60
6.	2.484,-	16,60	33,20	2.676,-	2.200,-	14,70	29,40	2.072,-	13,80	27,60
7.	2.516,-	16,80	33,60	2.767,-	2.249,-	15,-	30,-	2.072,-	13,80	27,60
8.				2.855,-	2.302,-	15,35	30,70	2.072,-	13,80	27,60
9.				3.107,-	2.348,-	15,70	31,40	2.148,-	14,35	28,70

Hydrofoilbåter:

H y r e:

	PT 20 Kr./mnd	PT 50 Kr./mnd
Maskinsjef.....	3.233,-	3.327,-
1.maskinist	2.670,-	2.751,-
2.maskinist		2.558,-
Enemaskinist	2.929,-	3.076,-

"25 timer pr. uke og 80 timer over 8 sammenhengende uker"
endres til " 4 timer pr. uke".
Overtidssatsene kr. 11,65 og kr. 10,85,
endres til henholdsvis kr. 15,30 og 14,20.

§ 3 - Uniform.

På skip hvor rederiet pålogger føreren og styrmennene å bære uniform, skal dette også gjelde henholdsvis maskinsjefen og de øvrige maskinister. Uniformen skal i tilfelle enten holdes av rederiet, eller maskinisten betales kr. 45,- pr.mnd som bidrag til å anskaffe og holde uniformen.

§ 4. - Alderstillegg.

Etter 2, 4, 6, 8, 10 og 12 års sammenhengende tjeneste i samme rederi, erholdes som tjenestetillegg kr. 60,- pr.mnd. Tiden for dette tillegg regnes fra den dag vedkommende tiltrer tjeneste som maskinist i rederiet.

§ 9 - Fritid.

Siste setning i fjerde avsnitt skal lyde:

" Fridager kan ikke gis på forskudd uten maskinistens samtykke."

Femte avsnitt skal lyde:

" Kompensasjonsfritid kan ikke trekkes på 1. nyttårs^{f/}dag, skjærtorsdag, langfredag, 1.påskedag, 2. påskedag, 1.mai, Kristi Himmelfartsdag, 17. mai, 1.pinsedag, 2.pinsedag, 1. juledag og 2.juledag samt ordinære søndager."

§ 10 - Maskinsjefens kompensasjon for overtid og fritid.

I. Overtid.

Punktene a) og b) utgår og erstattes med følgende tekst:

" Til maskinsjefer som etter Arbeidstidsloven ikke oppebærer overtidsgodtgjørelse, utbetales som erstatning et tillegg på 37 % av hyren."

II. Fritid.

Siste setning i avsnittet som begynner med "Fritiden kan akkumuleres" skal lyde: "Fridager kan ikke gis på forskudd uten maskinsjefens samtykke."

Avsnittet som begynner med "Når skipet ligger i havn" skal lyde: "Kompensasjonsfritid kan ikke trekkes på 1.nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 1.påskedag, 2.påskedag, 1.mai, Kristi Himmelfartsdag, 17.mai, 1.pinsedag, 2.pinsedag, 1.juledag og 2.juledag, samt ordinære søndager."

Ny §

"For skip som er bemannet i henhold til Bemanningsforskriftene med periodevis bemannet maskinrom, eller hvor Sjøfartsdirektoratet gir tillatelse til at skipet går med slik bemanning, skal maskinistene tilstås et tillegg på 25 % av skalahyren."

§ 21. Varighet.

Denne overenskomst gjelder fra 9.mai og videre ett år av gangen, hvis ikke en av partene sier den opp skriftlig med 1 - en - måneds varsel.

Protokolltilførsler.

Punkt 7 endres til: "For all fart gjelder: Maskinsjefens hyre + overtidskompensasjon skal, hver måned, ligge så meget over 1.maskinistens hyre + overtidsbetaling som differansen i grunnhyren."

Nytt punkt 8.

"Dersom en maskinist, som tjenestegjør i fergetrafikk - for å være klar til eventuelle ekstraturer - av rederiet blir beordret til å være ombord mellom kl. 18.00 og kl. 06.00 etter at fergen er lagt stille for natten, har han krav på kr. 5,- pr.time.

Denne godtgjørelse bortfaller under utførelse av ekstraturer. Hvis maskinist som går inn under Arbeidstidsloven ikke er beordret til å være om bord, skal det for ekstraturer mellom kl. 22.00 og kl. 06.00 minst betales for 2 timer for hver tiltørning selv om medgått arbeidstid er kortere.

Maskinsjefer som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 35,- for hver tiltørning."

II.

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

p å s t a n d:

Tariffavtalen for maskinister i innenriksfart endres i overensstemmelse med vedlagte påstandsskrift, bilag 6.

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

1. Hyrer og overtidbetaling.

Det norske maskinistforbund har overfor Rikslønnsnemnda krevet en heving av hyresatsene for sine medlemmer som ligger ca. 40 % over de hittil gjeldende satser, og fra 18 til 22% over de satser som Riksmeglingsmannen har foreslått 11. mai 1970.

I sitt skriftlige innlegg av 23. juni 1970 foretar Det norske maskinistforbund en bred sammenligning mellom maskinistenes hyrer etter henholdsvis Riksmeglingsmannens forslag og forbundets krav, og regulativet for statens tjenestemenn - slik som det er fastsatt for tiden 1/5-1970 - 30/4-1971. Ved denne sammenligning har forbundet gått ut fra maskinistenes hyrer etter 8 års tjenestetid i rederiet, idet statsregulativet i de aktuelle lønnsklasser også er basert på alderstillegg etter 2, 4, 6 og 8 år. Sammenligningen viser at etter Riksmeglingsmannens forslag vil maskinistene ha en hyre som varierer fra lønnsklasse 4^2 til 8^4 i statsregulativet. Maskinsjefene vil ha en hyre som varierer fra lønnsklasse 6^2 til 11^4 i statsregulativet. - Etter forbundets forslag vil maskinistene få en hyre som varierer fra lønnsklasse 7^4 til 11^4 , og maskinsjefene en hyre som varierer fra lønnsklasse 9^4 til 16^4 i statens lønnsregulativ.

Det norske maskinistforbund peker videre på at det har en rekke medlemmer i statens tjeneste, og at disse er plassert fra lønnsklasse 10^0 - 17^4 i statens lønnsregulativ. Forbundet har

også en rekke overenskomster for maskinister ansatt i land, bl.a. med Oslo kommune og Norsk Hydro, hvor vilkårene er adskillig bedre enn i innenriksfarten.

Det norske maskinistforbund understreker de arbeidsvilkår som kan pålegges maskinistene etter lov om arbeidstiden på skip, og nevner bl.a.: "... arbeidstiden kan legges til en hvilken som helst tid av døgnet. Første arbeidsdag i uken er søndag. Nattillegg, søndagstillegg og tillegg lørdag ettermiddag er således inkludert i maskinistenes hyrer, men som utbetales til de fleste landansatte. - Samme lovs § 12 bestemmer at det kan pålegges ekstraarbeide på grunn av sikkerhetstjenesten m.v. på fritiden uten vederlag." Forbundet fremhever den lange arbeidstid som maskinistene kan pålegges etter loven. Sammenlagt med den overtid som kan påbys, kan den ukentlige arbeidstid bli inntil 84 timer og mer." Forbundet peker også på at ved kontant kompensasjon for alminnelig arbeidstid ut over $42\frac{1}{2}$ time pr. uke, er timebetalingen bare $1/184$ av månedshyren, mens den ved overtid er $1/150$, og at det ved fritids/feriekompensasjon bare gis 1 fri/feriedag pr. 8 timer opptjent fritid når den alminnelige arbeidsdag er noe over 7 timer ved $42\frac{1}{2}$ times uke.

Det norske maskinistforbund gjør videre rede for den fartstid, verkstedpraksis og teoretiske utdanning som kreves for å få sertifikat som maskinsjef, 1. maskinist og 2. maskinist, og hvilke plikter og hvilket ansvar sjefen og maskinistene har for "et maskineri med utstyr som stadig i et hurtigere tempo forandrer seg og blir mer komplisert.". Forbundet finner det derfor forstemmende og urimelig at maskinistene lønnsmessig skal bli vurdert på linje med bl.a. bud, kontorassistenter, vaktmenn og hjelpearbeidere i statens tjeneste, og at selv maskinsjefene på de største skip i innenriksfarten, hurtigrutene, ikke skal vurderes høyere lønnsmessig enn som budsjeff.

Forbundet fremhever at det under forhandlinger og ellers stadig blir minnet om den månedlige gjennomsnittsførtjeneste som er oppgitt i den offisielle lønnsstatistikk for innenriks sjøfart. Etter å ha gjengitt noen tall fra november måned 1969, uttaler forbundet:

" På tross av den lange arbeidsdagen, som er opptil 84 timer pr.uke, er den månedlige gjennomsnittsførtjenesten allikevel forbausende lav. For samtlige maskinister og maskinsjefer i skip av alle størrelser og fart er denne kr. 2.558,- pr.mnd. Dette hanger bl.a. sammen med hvor lite overtidssarbeidet utover $42\frac{1}{2}$ time pr.uke er verdsatt. Det ville bli noen helt andre tall om en stor del av en tilsvarende gruppe landansatte arbeidet bort imot det dobbelte timeantall i uken."

Forbundet kommer også inn på forholdet med at sjøfolkene har fri kost og losji ombord, men hevder at dette har liten eller ingen økonomisk betydning i innenriksfarten der så og si alle maskinister er familiefolk som har husholdning hjemme.

Det norske maskinistforbund konkluderer med at det krav som er satt fram ved denne tariffrevisjon, tar sikte på å få rettet opp noe av den skjevhet i lønnsnivået som gjør seg gjeldende for maskinistene i innenriksfarten - en skjevhet som gjør seg gjeldende både i forholdet til maskinistlønningene i etater og bedrifter i land, som i forhold til sammenlignbare stillinger i land med samme ansvar og utdanning. Forbundet mener at ingen er tjent med den lønspolitikk som her er ført gjennom mange år. Det er stor mangel på maskinister. Av den grunn må myndighetene utstede "tusenvise av dispensasjoner for personer som ikke oppfyller lovens krav til maskinistsertifikater " Dette fører i sin tur til vantrivsel ombord, og til at mange går trett med det resultat at det blir ytterligere mangel på maskinister.

Norsk Arbeidsgiverforening/Redernes Arbeidsgiverforening opplyser i sitt skriftlige innlegg av 27.juni 1970 at det tilbud som er satt fram overfor Det norske maskinistforbund representerer et oppgjør etter de samme retningslinjer som oppgjøret for Norsk Sjømandsforbund og Norsk Losforbund. N.A.F/R.A.F presiserer at når det er satt fram et forslag etter de samme retningslinjer også for Det norske maskinistforbund, er det i samsvar med den praksis disse arbeidsgiverorganisasjoner tidligere har fulgt ved tariffoppgjør med sjømannsorganisasjonene.

Når det gjelder maskinistenes aktuelle inntektsforhold, viser N.A.F/R.A.F til Statistisk Sentralbyrås "Lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i innenriksfart, november 1969", hvor tabellene viser en gjennomsnittlig månedsinntekt for maskinister på kr. 2.558,- (hvorav maskinsjefer kr. 2.738,-, 1.maskinister kr. 2.432,- og enemaskinister kr. 2.393,-).

N.A.F./R.A.F peker i denne forbindelse på at inntekts-tallene som omfatter kontantutbetaling inklusive overtid, ikke inkluderer verdien av fri kost, og ikke den tariffbestemte ekstra godtgjørelse for arbeid på bevegelige helligdager (ingen slike dager i november). Det hevdes videre at tallene bare inkluderer en meget liten del av kompensasjonen for alminnelig arbeidstid ut over $42\frac{1}{2}$ time pr. uke, idet denne kompensasjon hovedsakelig gis i form av fritid og bare subsidiært i form av kontant utbetaling.

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

For øvrig gir N.A.F./R.A.F. en del opplysninger om rederienes økonomiske stilling og lønnsevne. I den forbindelse anføres at de siste tariffoppgjørene, 1966 og 1968, for sjømenn i innenriks fart, medførte en omkostningsøkning 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 en ytterligere økning - utover den ramme som er trukket opp ved tariffoppgjøret 1970 - gir grunn til å frykte skadevirkning 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, ^{fester/}og spesielt oppmerksomheten ved de særlige utgifter som rederiene påføres, og som arbeidsgiverne i land ikke har. Det gjelder avgift til folketrygden også av verdien av fri kost, premie til Pensjons-trygden 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.

2. Overtidsbestemmelsen for maskinister på hydrofoilbåter.

Etter overenskomstens § 1 inkluderer hyresatsene for maskinsjefer og maskinister på hydrofoilbåtene godtgjørelse for overtidsarbeid inntil 25 timer pr. uke og 80 timer over 8 sammenhengende uker.

Det norske maskinistforbund vil ha denne bestemmelse, som er fastsatt av Rikslønnsnemnda i 1965, endret til 4 timer pr. uke, d.v.s. 32 timer over 8 sammenhengende uker. Forbundet hevder at det er mer enn tilstrekkelig^{til} å dekke det ekstra arbeid det her gjelder.

N.A.F/R.A.F. har i sitt skriftlige innlegg for Rikslønnsnemnda fastholdt den nåværende ordning.

Under rådslagningen i nemnda er imidlertid partene blitt enige om - etter henvisning fra nemnda - å forhandle videre om spørsmålet med sikte på å finne en løsning som tar omsyn til de endringer i arbeidsforholdene som har funnet sted etter Rikslønnsnemndas kjennelse i 1965. Blir partene ikke enige innen 30. september 1970, går saken tilbake til Rikslønnsnemnda til behandling av de 3 nøytrale medlemmer. Den endelige ordning skal gis tilbakevirkende kraft fra 9. mai 1970.

3. Uniform.

Det norske maskinistforbund krever at på skip hvor skipsføreren og styrmennene får uniform, skal dette også gjelde henholdsvis maskinsjefen og de øvrige maskinister.

N.A.F/R.A.F. har i sitt skriftlige innlegg fastholdt den nåværende ordning, idet det bør være opp til den enkelte reder om han ønsker at maskinistene skal bruke uniform ombord.

Under rådslagningene i nemnda har imidlertid representantene for N.A.F/R.A.F. akseptert forslaget fra Det norske maskinistforbund.

4. Alderstillegg.

Etter overenskomstens § 4 får maskinister etter 2, 4, 6 og 8 års tjeneste i samme rederi alderstillegg på kr. 30,- pr. måned. Etter 10 og 12 års slik tjeneste får de ytterligere tillegg med kr. 45,- pr. måned. Det norske maskinistforbund krever nå at samtlige nevnte tillegg skal forhøyes til kr. 60,- pr. mnd. Det vises til at et alderstillegg i statsregulativet i de aktuelle lønnsklaser er etter 2 års tjeneste mellom kr. 1070,- og kr. 2200,-.

N.A.F/R.A.F. viser hertil 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 sees i sammenheng med den økonomiske ramme for oppgjøret.

5. Fastsettelse av forskudds-fridager m.v.

Etter overenskomstens §§ 9 og 10 kan kompensasjonsfridager gis på forskudd i form av hele eller halve fridager. Her har Det norske maskinistforbund foreslått en tilføyelse om at fridager ikke kan gis på forskudd uten maskinistens/maskinsjefens samtykke.

N.A.F/R.A.F. har i sitt skriftlige innlegg fastholdt den nåværende ordning, idet det hevdes at den foreslåtte tilføyelse vil bety en sterk innsnevring i redernes muligheter for å legge opp en fleksibel avløsningsordning.

Under rådslagningene i nemnda er partene ved siden av en redaksjonell endring, blitt enige om følgende modererte tilføyelse: "I den utstrekning det er mulig, skal det tas hensyn til maskinistens /maskinsjefens ønske."

Videre hevder Det norske maskinistforbund at de avsnitt i §§ 9 og 10 som begynner med ordene "Når skipet ligger i havn", skal endres til å lyde: "Kompensasjonsfritid kan ikke trekkes på 1. nyttårsdag, skjærtorsdag, langfredag, 1. påskedag, 2. påskedag, 1. mai, Kristi Himmelfartsdag, 17. mai, 1. pinsedag, 2. pinsedag, 1. juledag og 2. muledag, samt ordinære søndager."

Kravet er begrunnet med at disse dager er helligdager som er fastsatt her i riket, og som er fridager for alle som ikke har tjeneste. Forbundet finner det derfor meget urimelig at maskinistenes tidligere eller fremtidige opptjente fritidskompensasjon skal kunne benyttes til avspasering på disse dager. Det er bemerket at disse helligdagene heller ikke kan trekkes som fridager i utenriksfart.

N.A.F/R.A.F. hevder at den foreslåtte endring vil bety at maskinistoverenskomsten kommer helt i utakt med de øvrige overenskomster hvor R.A.F. er part. Det antas at den nåværende bestemmelse hvoretter de bevegelige helligdager bare kan brukes til avvikling av kompensasjonsfritid hvor maskinisten/maskinsjefen er erstattet av avløser, må være tilstrekkelig.

6. Maskinsjefens kompensasjon for overtid.

Etter overenskomstens § 10 har maskinsjefen på skip med mer enn én maskinist, krav på kompensasjon for overtid etter følgende regel: På skip hvor maskinsjefen går 2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng i uken - 37 % av hyresatsen i § 1. På øvrige skip - 25,5 % av nevnte hyresats.

Det norske maskinistforbund har i sitt skriftlige innlegg foreslått at nevnte bestemmelse avløses av følgende:

" Til maskinsjefer som etter arbeidstidsloven ikke oppebærer overtidsgodtgjørelse, utbetales ^{som/}erstatning et tillegg på 37 % av hyren."

Begrunnelsen for kravet er de mange tvil- og tvistesaker om forståelsen av begrepet "2-skiftet vakt i mer enn 48 timer i sammenheng i uken." Det hevdes videre at den foreslåtte bestemmelse er mer rasjonell og at den er mer rettferdig fordi det er på de største skip, hvor arbeidsområdet er mest omfattende, at maskinsjefen bare har 25,5 %.

N.A.F/R.A.F. uttaler at forbundets krav innebærer at maskinsjefer på skip i lokalrute fart, i likhet med maskinsjefer på skip i kystfart, skal ha 37 % overtidskompensasjon. Dette vil imidlertid bety, foruten en betydelig økning av hyren, at maskinistoverenskomsten vil komme i utakt med lokalføreroverenskomsten.

Under rådslagningene i nemnda har representanten for Det norske maskinistforbund endret påstanden slik: Punktene I a og b i § 10 i overenskomsten av 1968 beholdes, men med den endring at prosentsetningen i punkt a heves fra 37 til 40, og i punkt b fra 25,5 til 28,5. Dette under henvisning til at stuerter i innenriksfart i år fikk en økning på 3 %.

Representantene for N.A.F/R.A.F. motsatte seg også dette endringsforslag, bl.a. med den begrunnelse at det var helt spesielle grunner som gjorde at en del av stuertene, de som ikke omfattes av arbeidstidsloven, fikk et tillegg på 3 %.

7. Spørsmål om ekstra godtgjøring til maskinister på skip som er bemannet i henhold til bemanningsforskriftene med periodevis ubemannet maskinrom.

Det norske maskinistforbund går inn for at det i overenskomsten tas inn en bestemmelse om ekstra godtgjøring til maskinister på slike skip og foreslår følgende bestemmelse:

" For skip som er bemannet i henhold til Bemanningsforskriftene ved periodevis ubemannet maskinrom, eller hvor Sjøfartsdirektoratet gir tillatelse til at skipet går med slik bemanning, skal maskinistene tilstås et tillegg på 25 % av skalahyren."

Begrunnelsen for kravet er bl.a. at både antall maskinister og underordnet maskinbemannning på disse skip er redusert, hvilket medfører et betydelig merarbeid for de gjenværende. Samtidig er maskineriet blitt mere komplisert.

N.A.F/R.A.F. har her anført at spørsmålet er så komplisert at det ikke er mulig å ta standpunkt til kravet før saken er nærmere utredet.

Under rådslagningene i nemnda ble partenes representanter enige om at partene skulle foreta utredning og forhandle videre om dette spørsmål, og representantene for N.A.F/R.A.F. avga i den forbindelse følgende erklæring:

" N.A.F's og R.A.F's representanter erklærer at man under senere forhandlinger vil ta konsekvensen av den utredning som partene er enige om skal foretas i tilfelle denne skulle vise at det er grunnlag for at det innføres spesielle regler i tariffavtalen om dette punkt."

8. Forholdet mellom maskinsjefens hyre + overtidskompensasjon og 1.maskinistens hyre + overtidsbetaling.

Overenskomsten har bestemmelser om dette under punkt 7 i protokolltilførselene. Dette punkt har Det norske maskinistforbund i sitt skriftlige innlegg foreslått endret til å lyde:

" For all fart gjelder: Maskinsjefens hyre + overtidskompensasjon skal, hver måned, ligge så meget over 1.maskinistens hyre + overtidsbetaling som differansen i grunnhyren."

N.A.F/R.A.F. opplyser i sitt skriftlige innlegg at de under de forutgående forhandlinger hadde foreslått følgende bestemmelse :

" Maskinsjefens inntekt skal være markert høyere enn 1.maskinistens inntekt på vedkommende skip. Dette gjelder uansett de hyresatser som er fastsatt i overenskomstens § 1.

Ved inntekssammelingen tas hensyn til eventuelle kompensasjonstillegg, og forsåvidt maskinsjefen har en tilsvarende lang arbeidstid, til mulig overtidsbetaling. Derimot tas ikke hensyn til mulige alderstillegg hverken for maskinsjefen eller 1.maskinisten.

Maskinsjefens inntekt ansees å være markert høyere enn inntekten for 1.maskinisten hvis differansen utgjør kr. 600,- pr.halvår."

Under rådslagningene i nemnda ble representantene enige om å godta sistnevnte forslag, men med den endring at siste ledd skal lyde:

" Maskinsjefens inntekt ansees å være markert høyere enn inntekten for 1.maskinisten hvis differansen utgjør kr.300,- pr.kvartal."

9. Ekstra godtgjørelse til maskinist på ferge når han blir beordret til å være ombord etter at fergen er lagt stille for natten.

Som nytt punkt 8 under overenskomstens protokolltilforsler har Det norske maskinistforbund foreslått følgende bestemmelse:

" Dersom en maskinist, som tjenestegjør i fergetrafikk - for å være klar til eventuelle ekstraturer - av rederiet blir beordret til å være ombord mellom kl. 18⁰⁰ og kl. 06⁰⁰ etter at fergen er lagt stille for natten, har han krav på kr. 5,- pr. time. Denne godtgjørelse faller bort under ekstraturer.

Hvis maskinist som går inn under Arbeidstidsloven, ikke er beordret til å være ombord, skal det for ekstraturer mellom kl. 22⁰⁰ og kl. 06⁰⁰ minst betales for 2 timer for hver tiltørring, selv om medgått arbeidstid er kortere.

Maskinsjefer som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 35,- for hver tiltørring."

Foreningen har pekt på at lignende bestemmelser gjelder bl.a. for førere og styrmenn i fergetrafikk, og at forbundet er villig til å akseptere de beløp som gjelder for dekkede offiserene.

N.A.F/R.A.F. har i sitt skriftlige innlegg vist til sjømannslovens § 51 som gir maskinisten rett til en passende godtgjørelse når han blir pålagt å holde seg ombord i fritiden, og at det derfor kan være riktig at en bestemmelse om dette blir tatt inn i maskinistenes tariffavtale. Men da Det norske maskinistforbund på sin side ikke har vært villig til å ta inn en bestemmelse om "stopptørn - godtgjørelse", er partene ikke blitt enige.

Under rådslagingene i nemnda ble partenes representanter imidlertid enige om følgende bestemmelse:

" Dersom en maskinist, som tjenestegjør i fergetrafikk - for å være klar til eventuelle ekstraturer - av rederiet blir beordret til å være ombord mellom kl. 18⁰⁰ og kl. 06⁰⁰ etter at fergen er lagt stille for natten, har han krav på kr. 3,- pr.time.

Arbeidstid under utførelse av ekstraturer godskrives etter vanlige regler. Maskinsjefer, som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 14,- pr. time for den tid ekstraturen varer. Godtgjørelse for beredskapsvakt (kr. 3,- pr. time) faller samtidig bort.

Hvis maskinist, som går inn under Arbeidstidsloven, ikke er beordret til å være ombord, skal det for ekstraturer som finner sted mellom kl. 22⁰⁰ og kl. 06⁰⁰, etter at fergen er lagt stille for natten, minst betales for 2 timer for hver tiltørning, selv om medgått arbeidstid er kortere. Maskinsjefer, som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 28,- for hver tiltørning."

10. Varigheten.

Det norske maskinistforbund har funnet det rimelig at Rikslønnsnemndas kjennelse gjøres gjeldende fra den 9.mai 1970.

N.A.F/R.A.F. mener også at kjennelsen bør gjøres gjeldende fra den 9.mai 1970, dog slik at den overtid som er opp-tjent 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 for kjennelsen foreligger. 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 offiserene som er sluttet før kjennelsen foreligger, har N.A.F/R.A.F. gått med på at det ikke skal gjelde maskinister som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense.

Representanten for Det norske maskinistforbund var enig i dette.

Rikslønnsnemndas merknader.

1. Krav om økning av hyrer og alderstillegg (punktene 1 og 4 under partenes anførsler.

Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970 representerer for maskinistene vedkommende en økning av hyresatsene 1. året som varierer fra ca. 18 % for laveste hyresats til ca. 15 % for høyeste hyresats. Denne forhøyelse får tilsvarende virkning for overtidstjeneste 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 rammeforslaget 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 maskinister vil etter Det norske maskinistforbunds krav ligge rundt omkring 40 % på alle hyresatser. I tillegg kommer den økning som vil følge av den foreslåtte forhøyelse av alderstilleggene.

Når Maskinistforbundet har krevet så vidt store forhøyelser av hyresatsene, er det fordi det 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 fortjenestenivået for så vel offiserer som mannskap i innenriksfarten ligger lavt, særlig når en tar arbeidstiden i betraktning.

Nemnda skal bemerke at det tilgjengelige statistiske materiale til bedømmelse av hyre- og fortjenestenivået 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 innenriks fart 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 fortjenestenivået i innenriksfarten.

Etter en vurdering av det foreliggende materiale og de opplysninger som ellers er kommet fram under forhandlingene, er nemnda imidlertid også kommet til at hyrenivået for offiserene i innenriksfarten er **lavt**. Hvorledes fortjenestenivået 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 fortjenestenivået ligger lavt.

Som det vil gå fram av det foreliggende materiale består 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 Det norske maskinistforbunds representanter 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 arbeidstakerne 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 arbeidsvilkårene i innenriksfarten, har en foran i et innledende avsnitt 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 maskinist 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 arbeidstidsbestemmelsene 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 sjomannsskatt. Det er imidlertid omtvistet 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 sluttført.

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

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 punkter 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.

Riksmeglingsmannens 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 Det norske maskinistforbund har fått et tilbud som er gunstigere enn det de fleste av lønnstakerne i våroppgjøret har oppnådd, og det mener nemndas flertall må være tilfredsstillende i denne omgang.

Nemndas mindretall (Knutsen) fremholder at rederens representant under sin prosedyre for Rikslønnsnemnda uttalte at maskinistenes lønnsnivå **var** lavt, en uttalelse som forøvrig nemnda har sluttet seg til. Når nemndas flertall likevel ikke finner å kunne ta hensyn til det lave lønnsnivå, kan mindretallet ikke slutte seg til flertallets standpunkt.

Som dokumentasjon for det lave lønnsnivå viser mindretallet til Det norske maskinistforbunds redegjørelse til Rikslønnsnemnda, datert 26. juni 1970.

Mindretallet stemmer for Det norske maskinistforbunds påstand.

2. Overenskomstens § 1 - endring av overtidsbestemmelsene for maskinsjef og maskinister på hydrofoilbåter.
(punkt 2 under partenes anførsler foran).

På dette punkt slutter nemnda seg enstemmig til det forslag partene er blitt enige om under nemndas forhandlinger.

3. Overenskomstens § 3 - uniform (punkt 3 under partenes anførsler foran.).

På dette punkt slutter nemnda seg enstemmig til det forslag partene er blitt enige om under nemndsforhandlingene.

4. Overenskomstens §§ 9 og 10 - fritid.
(punkt 5 under partenes anførsler foran).

Når det gjelder forskudds-fridager, er partene under nemndsforhandlingene blitt enige om følgende endring av §§ 9 og 10:

" I det avsnitt som begynner med ordene "Fritid kan akkumuleres", overføres siste setning til et eget avsnitt og følgende nye setning føyes til:

" I den utstrekning det er mulig skal det tas hensyn til maskinistens/maskinsjefens ønske."

Nemnda slutter seg enstemmig til dette.

Derimot kan et flertall i nemnda (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Dahl med tilslutning av Aspengren og Johannessen) ikke gå inn for den foreslåtte endring av avsnittet om avvikling av kompensasjonsfritid på bevegelige helligdager. Det er etter flertallets mening ikke gitt tilstrekkelig begrunnelse for å endre bestemmelsen, en endring som i tilfelle ville sette maskinistene i en særstilling ombord når det gjelder avvikling av kompensasjonsfritid.

Mindretallet (Knutsen) stemte for Det norske maskinistforbunds påstand.

5. Overenskomstens § 10 - maskinsjefens kompensasjon for overtid
(punkt 6 under partenes anførsler foran).

Et flertall i nemnda (Anger, Danielsen, Strømme Svendsen og Dahl med tilslutning av Aspengren og Johannessen) finner ikke å kunne gå inn for den foreslåtte økning av maskinsjefenes overtidskompensasjon. Flertallet betrakter dette forslag på samme måte som forslaget om økning av hyresatsene, og kan for så vidt vise til den begrunnelse som flertallet har gitt for det standpunkt det har tatt til dette spørsmål under avsnitt 1 foran. For øvrig skal flertallet bemerke at maskinsjefene - gjennom den økning av hyresatsene som finner sted ved dette oppgjør - får den samme prosentvise økning av sin overtidskompensasjon som den økning de øvrige maskinister får av sin overtidsbetaling.

Nemndas midretall (Knutsen) stemte for Det norske maskinistforbunds påstand.

6. Forslag til ny bestemmelse - tillegg til maskinistene på skip med periodevis ubemannet maskinrom (punkt 7 under partenes anførsler foran).

Partene er for dette punkts vedkommende blitt enige om å utrede saken og for-handle videre om spørsmålet. Nemnda viser i den forbindelse til det som er anført foran i avsnittet om partenes anførsler, punkt 7.

7. Protokolltilførsler punkt 7 - forholdet mellom maskinsjefen og 1.maskinisten (punkt 8 i partenes anførsler foran).

På dette punkt slutter nemnda seg enstemmig til det forslag partene er blitt enige om under nemndsforhandlingene.

8. Protokolltilførsler - nytt punkt 8 - ekstragodtgjørelse til maskinist på ferge (punkt 9 i partenes anførsler foran.).

På dette punkt slutter nemnda seg enstemmig til det forslag partene er blitt enige om under nemndsforhandlingene.

9. Overenskomstens § 21 - varighet m.v. (punkt 10 i partenes anførsler foran).

Partene er enige om at Rikslønnsnemndas kjennelse skal gjøres gjeldende fra den 9. mai 1970, og de er også enige om følgende merknad til overenskomstens § 21:

" De nye hyre- og overtidssatser som vil følge av Rikslønnsnemndas kjennelse, skal ikke gjøres gjeldende for maskinister som er sluttet før kjennelsen forelå. Dette gjelder dog ikke maskinister som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense."

Nemnda slutter seg enstemmig til dette forslaget.

S L U T N I N G:

Overenskomst av 8. juni 1968 mellom Norsk Arbeidsgiverforening og Redernes Arbeidsgiverforening på den ene side og Det norske maskinistforbund på den annen side for maskinister i innenriksfarten, fornyes i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag av 11. mai 1970, dog med disse endringer og tilføyelser:

1. Det norske maskinistforbunds krav om endring av bestemmelsen i overenskomstens § 1 om det overtidsarbeid som skal inkluderes i hyresatsene for maskinsjef og maskinister på hydrofoilbåter henvises til videre forhandling mellom partene med sikte på å finne en løsning som tar omsyn til de endringer som har funnet sted i arbeidsforholdene etter Rikslønnsnemndas kjennelse i 1965. Blir partene ikke enige innen 30. september 1970, går saken tilbake til Rikslønnsnemnda til behandling av de 3 nøytrale medlemmer.
Den endelige ordning skal gis tilbakevirkende kraft fra 9. mai 1970.
2. Overenskomstens § 3 gis følgende ordlyd:
"På skip hvor rederiet pålegger føreren og styrmannene å bære uniform, skal dette også gjelde henholdsvis maskinsjefen og de øvrige maskinister. Rederiet skal i tilfelle enten holde uniform eller utbetale maskinisten kr. 45,- pr. måned som bidrag til å anskaffe og holde uniform. Alle maskinister får en uniformslue gratis pr. år."
3. I overenskomstens § 9 gjøres følgende endring:
Siste setning i 2. avsnitt overføres til et eget avsnitt (nytt 3. avsnitt) og følgende nye setning føyes til:
" I den utstrekning det er mulig skal det tas hensyn til maskinistens ønske ."

4. I overenskomstens § 10 gjøres følgende endring:

Siste setning i 3. avsnitt under romertall II overføres til et eget avsnitt (nytt 4. avsnitt) og følgende nye setning føyes til:

" I den utstrekning det er mulig skal det tas hensyn til maskinsjefens ønske."

5. De nye satser som vil følge av Rikslønnsnemndas kjennelse, skal ikke gjøres gjeldende for maskinister som er sluttet for kjennelsen forelå. Dette gjelder ikke maskinister som er sluttet grunnet oppnådd aldersgrense.

6. Punkt 7 i overenskomstens protokolltilforsler gis følgende ordlyd:

"Maskinsjefens inntekt skal være markert høyere enn 1.maskinistens inntekt på vedkommende skip. Dette gjelder uansett de hyresatser som er fastsatt i overenskomstens § 1. Ved inntektsammenligningen tas hensyn til eventuelle kompensasjonstillegg og, for så vidt maskinsjefen har en tilsvarende lang arbeidstid, til mulig overtidsbetaling. Derimot tas ikke hensyn til mulige alderstillegg hverken for maskinsjefen eller 1.maskinisten.

Maskinsjefens inntekt ansees å være markert høyere enn inntekten for 1.maskinisten hvis differansen utgjør kr. 300,- pr.kvartal.

7. Som ny protokolltilførsel (punkt 8) fastsettes:

Dersom en maskinist, som tjenestegjør i fergetrafikk, - for å være klar til eventuelle ekstraturer - av rederiet - blir beordret til å være om bord mellom kl. 18⁰⁰ og kl. 06⁰⁰ etter at fergen er lagt stille for natten, har han krav på kr. 3,- pr. time.

Arbeidstid under utførelse av ekstratur godskrives etter vanlige regler. Maskinsjefer, som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 14,- pr. time for den tid ekstraturen varer. Godtgjørelsen for beredskapsvakt (kr. 3,- pr.time) faller samtidig bort.

Hvis maskinist, som går inn under Arbeidstidsloven ikke er beordret til å være ombord, skal det for ekstratur som finner sted mellom kl. 22⁰⁰ og kl. 06⁰⁰, etter at fergen er lagt stille for natten, minst betales for 2 timer for hver tiltorning, selv om medgått arbeidstid er kortere. Maskinsjefer, som ikke går inn under Arbeidstidsloven, får kr. 28,- for hver tiltorning.

Erling Anger

Reidar Danielsen

Arnljot Stromme Svendsen

Tor Aspengren

Vilhelm Dahl

Oddvar Johannessen

Karl Knutsen