

M ø t e p r o t o k o l l

for Lønnsnemnd, oppnevnt av Kommunal- og Arbeidsdepartementet i henhold til provisorisk anordning av 7. desember 1953 i tvist mellom

Skibsfartens Arbeidsgiverforening

og

Norsk Styrmandsforening

angående tariffrevisjon 1953 for styrmenn i utenriks fart.

-----  
Lønnsnemndas medlemmer:

Høyesterettsadvokat Einar Sunde, Oppnevnt av Kommunal- og Arbeidsdepartementet.

Direktør H.J. Darre Hirsch, oppnevnt av Skibsfartens Arbeidsgiverforening.

Bestyrer Nils Nilsen, oppnevnt av Norsk Styrmandsforening.

-----  
År 1953 den 18. desember holdt Lønnsnemnda møte i Oslo byretts lokaler.

Tilstede for partene:

For Norsk Styrmandsforening:

Ole Tennfjord, Olaf Birkeland, Paul Grønbeck, Bjørn Sivertsen.

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening:

Bj. Ruud Pedersen, Thv. J. Kraft, P. Loding, Kolbjørn Ramton.

For Norsk Styrmandsforening ble saken fremstilt av O. Tennfjord, som refererte partsfremstilling med påstand.

For Skibsfartens Arbeidsgiverforening ble saken fremstilt av Bj. Ruud-Pedersen, som refererte partsfremstilling med påstand.

Etter at partene hadde gitt supplerende bemerkninger ble prosedyren avsluttet, og Lønnsnemnda begynte drøfting av saken.

Den 22. desember 1953 avsa Lønnsnemnda

K j e n n e l s e:

Den siste tariffavtalen mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening ble opprettet 17. desember

ber 1952 og skulle gjelde fra 1. november s.å. til 31. oktober 1953. Tariffen ble sagt opp av Norsk Styrmandsforening 22. august 1953. Forhandlinger og megling ble forsøkt uten at partene kom til enighet om ny tariffavtale. Da styrmennene sa opp sine stillinger og gikk til arbeidsnedleggelse, ble det ved provisorisk anordning av 7. desember 1953 fastsatt at ytterligere arbeidsnedleggelse ikke skulle finne sted, og at tvisten mellom organisasjonene om nye tariffvilkår skulle avgjøres ved Lønnsnemnd.

Twisten gjelder fortrinnsvis styrmennenes krav på generelle lønnstillegg således at de kan komme på samme lønnsnivå som maskinistene. Styrmennene krever hyremessig likestilling mellom 1. styrmann og 1. maskinist, mellom 2. styrmann og 2. maskinist og mellom 3. styrmann og 3. maskinist.

Dernest gjelder tvisten særlig den nåværende fridagsordning for 1. styrmann.

Norsk Styrmandsforening har for Lønnsnemnda nedlagt slik

P å s t a n d:

"§ 1. Hyrer og overtidsbetaling (1.pkt.)

	<u>1.styrm.</u>			<u>2.styrm.</u>			<u>3.styrm.</u>			<u>4.styrm.</u>		
	Hyre	pr.	mnd.	Hyre	Overtid	pr.	Hyre	Overtid	pr.	Hyre	Overtid	pr.
				mnd.	Hvd.	Hgd.	mnd.	Hvd.	Hgd.	mnd.	Hvd.	Hgd.
1. Inntil 499	1080			884	4.00	8.00	-	-	-	-	-	-
2. 500 1499	1122			910	4.16	8.32	8.57	3.91	7.81	-	-	-
3. 1500- 2499	1175			936	4.32	8.64	873	4.00	8.00	-	-	-
4. 2500- 3999	1227			978	4.59	9.17	894	4.13	8.27	-	-	-
5. 4000- 5999	1291			1020	4.85	9.71	920	4.30	8.60	859	3.91	7.83
6. 6000-7999	1322			1041	4.98	9.96	936	4.39	8.79	859	3.91	7.83
7. 8000 -9999	1364			1062	5.11	10.21	952	4.49	8.99	875	4.00	8.00
8. 10000-11999	1394			1083	5.24	10.48	968	4.59	9.19	891	4.10	8.20
9. 12000-14999	1424			1105	5.38	10.76	984	4.69	9.39	907	4.20	8.40
10. 15000-og over	1453			1125	5.51	11.01	999	4.79	9.57	922	4.29	8.57

§ 5. Ferie og fridager.

I II punkt a og b utgår ordene "som omfattes av arbeidstidsloven".

Punkt c utgår.

I punkt d, som blir punkt c, forandres "a - c" til "a og b".

§ 16. Varighet.

"1. november 1952 og 31. oktober 1953" forandres til "1. november 1953 til 31. oktober 1954".

Siste punktum utgår. "

Hyrekravene er bygget på gjennomsnitts skalahyrene for maskinistene innen de enkelte tonnasje grupper tillagt gjennomsnitts utbetalte motortillegg. Over-tidssatsene er satt i forhold til hyresatsene. De påståtte hyresatser vil medføre generelle lønnsforhøyelser fra ca. 12% til ca. 22% på nugjeldende satser.

Som begrunnelse for sine lønnskrav fremhever styrmennene at deres nuværende lønnsnivå ligger for lavt i forhold til det arbeid de utfører og det ansvar som påhviler dem. Herom har styrmennene bl.a. anført:

1. Styrmennene er navigatører. De skal når skipet er i fart, navigere det trygt og sikkert til bestemmelsesstedet. De har å sørge for at alt navigasjonsutstyr til enhver tid er i orden og klart til bruk. Det samme gjelder skipets redningsmateriell og andre sikkerhetsanordninger.
2. Styrmennene er lasteoffiserer. Deres kyndighet i behandling og plasing av lasten ombord er av aller største betydning for det best mulige økonomiske resultat av skipets drift. På dette felt er det kanskje at styrmennene pålegges den største del av det økonomiske ansvar de bærer. De norske styrmenn har alltid vært kjent for å behandle lasten med dyktighet og onhu.
3. Da maskinistenes hyreskala er knyttet til maskinens størrelse, mens styrmennenes skala er basert på tonnasje har den tekniske utvikling gått i maskinistenes favør. Men den økende maskinkraft og større fart på skipene har økt arbeidspresset for styrmennene. Kravet til navigasjon og ansvaret øker med farten. Skipet får kortere tid i sjøen. "asting og lossing forseres mest mulig for å korte liggetiden under land.
4. Styrmennene må sørge for vedlikehold av den del av skipet som hører under deres departement. Denne oppgave påligger i første rekke 1.styrmannen. Som nestkommanderende ombord bør han også til enhver tid være forberedt på og kvalifisert til å overta førerens gjøremål om det måtte bli nødvendig.
5. Styrmennenes kontorarbeid er stadig stigende med statistikk og rapporter av forskjellige slag, så som: losse- og lasterapporter, journalutdrag, havnerapporter, reiserapporter, overtidsrapporter, beholdningsoppgaver, arbeidsrapporter, sykejournaler m.m. Mange av disse rapporter skal dertil utarbeides i forskjellig form både til reder og befrakter.

Styrmennene fremhever også at de ikke har det relative

lønnsnivå ombord, som deres arbeid og ansvarsfulle stilling burde berettige til. Av lønnsstatistikk for sjøfolk på skip i utenriks fart i november 1952, utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå, har Norsk Styrmandsforening gjengitt følgende oppgave over gjennomsnittsførtjenesten pr. mnd. for endel stillinger ombord.

<u>Inkl. overtidsgodtgjørelse:</u>		<u>Uten overtidsgodtgjørelse:</u>	
Maskinsjef	kr. 1.690.-	Maskinsjef	kr. 1.301.-
2.maskinist	" 1.518.-	<u>1.styrmann</u>	" 1.076.-
<u>1.styrmann</u>	" 1.440.-	2.maskinist	" 1.027.-
3.maskinist	" 1.308.-	3.maskinist	" 924.-
Elektriker	" 1.269.-	Elektriker	" 922.-
<u>2.styrmann</u>	" 1.230.-	Stuert	" 900.-
4.maskinist	" 1.226.-	4.maskinist	" 881.-
Stuert	" 1.193.-	<u>2.styrmann</u>	" 863.-
Donkeymann	" 1.172.-	Reparatør	" 799.-
Frysemaskinmann	" 1.134.-	Telegrafist I	" 772.-
Pumpemann	" 1.123.-	3.styrmann	" 769.-
<u>3.styrmann</u>	" 1.086.-	Kokk	" 768.-
Maskinassistent	" 1.066.-	Frysemaskinmann	" 762.-
Reparatør	" 1.029.-	<u>4.styrmann</u>	" 752.-
Telegrafist I	" 997.-		
Tømmermann	" 969.-		
Båtsmann	" 962.-		
<u>4.styrmann</u>	" 960.-		

I maskinistenes fortjeneste er inkludert motortillegget som styrmennene anser som et generelt lønnstillegg i betraktning av at det langt overveiende antall skip i utenriksfarten idag er motorskip og at samme tillegg betales i turbo-dieselektriske drevne skip.

Når det gjelder nugjeldende fridagsordning for 1.styrmann (§ 5 punkt a og b i tariffen) fremholder Norsk Styrmandsforening:

Nest etter hyreforholdet er det særlig den nåværende fridagsordning for 1.styrmann som føles meget urettferdig. En 1.styrmann går sine ordinære vakter på like linje med de andre styrmenn. I tillegg til sin vakttjeneste på brua må han i vareta alle de andre saker som tilligger hans stilling bl.a. det stadig omseg-gripende kontorarbeid. Dette arbeide må han utføre på sin frivakt. Det er ingen overdrivelse å hevde at 1.styrmannen er den mann ombord som har lengste arbeidstid<sup>en</sup> i Norge

har vi ingen statistikk over 1.styrmannens arbeidstid, men en statistikk som er opptatt på svenske skip i 1949 og 1950 på foranledning av Kommersekollegiet og som omfatter 49 skip i forskjellige trades, viser følgende gjennomsnittlige antall overtidstimer pr. måned:

1. styrmann	40.7 timer	3. maskinister	19.4 timer
2. "	35,9 "	4. "	15.5 "
3. "	27.9 "	Kjølemaskinis-	
		ter	36,4 "
Maskinsjefer	4,0. "	Telegrafister	7,1 "
1.maskinister	25,7 "	Stuerter	10,2 "
2.maskinister	22,7 "	Elektrikere	10,0 "

Det samme relative forhold gjør seg sikkert gjeldende i norske skip. Folk som kjenner arbeidsforholdene både i svenske og norske skip er av den oppfatning at en 1.styrmann på norske skip har forholdsvis enda lengere arbeidstid. Dette delvis p.g.a. at i svenske skip må det betales overtid til 1.styrmann, mens det i norske skip er en tendens til utnytte 1.styrmannens tid til det ytterste, da overtidsgodtgjørelsen for ham er et fast beløp uten hensyn til arbeidstidens lengde. Dette blir bekreftet av opplysninger fra enkelte 1.styrmenn som har notert sin arbeidstid som om de var underlagt arbeidstidsloven.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har fremholdt at styrmennenes reallønn og realfortjeneste er steget vesentlig siden 1938, som regnes som det siste normalår før krigen. Styrermannstariffen og de andre overenskomster for utenriks fart var bl.a. gjenstand for en spesiell indeksregulering i juni 1952 på basis av en halvautomatisk reguleringsbestemmelse i de dagjeldende tariffavtaler. For styrmenn utgjorde tillegget kr. 18.- - kr. 24.- pr. mnd. De tariffavtaler som ble revidert våren 1952, bl.a. innenriksfarten, var ikke gjenstand for samme indeksregulering. Da SAF høsten 1952 hadde sine vanlige tariffrevisjoner, ble tariffavtalene gjenstand for et tillegg som var fullt på høyde med det gjennomsnittlige lønnstillegg for vårfagene samme år, uten at det ble tatt hensyn til indekstillegget fra juni s.å..

Av lønnstatistikken for november 1952, utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå, fremgår at styrmennenes kontante hyrer og fortjenester, basert på tariffen av 17. desember 1952, gjennomsnittlig lå på fra ca. kr.17.000.- pr. år for 1.ste styrmann og ned til kr. 13.000.- for 3.dje styrmann pr. år. Denne kontantinntekt ligger fullt på høyde med hva folk i land med tilsvarende utdannelse, ansvar og arbeidstid kan regne med å tjene. Til ytterligere belysning av lønnsnivået for styrmenn i utenriksfart nevner SAF, at gjennomsnittsfortjenesten for 1.styrmenn i innenriksfart pr. november 1952 er ca. kr. 12.000.- og den faste hyre kr. 9.000.- pr. år.

I tillegg til kontantfortjenesten kommer fri kost ombord (eller kostgodtgjørelse) frie køyeklær, reise- og godtgjørelse, uniformgodtgjørelse og effekterstatning ved ulykkeshendelse, når styrmannens effekter blir beskadiget eller tapes.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening forstår det slik, at det som tvisten i første rekke dreier seg om, ikke er styrmennenes fortjeneste i og for seg, men deres hyrer og fortjeneste i forhold til andre kategorier ombord, spesielt maskinistenes.

Det lønnsystem som styrmennene nu krever gjennomført - nemlig samme lønnsvilkår for samme grad av styrmenn og maskinister - har aldri vært praktisert i Norge. SAF viser til en fremlagt oversikt over styrmanns- og maskinisthyrene fra 1900 til 1952, hvorav fremgår at for-

holdet mellom disse hyrer med mindre variasjoner opp og ned har vært som idag.

På samme måte har forholdet vært i andre land.

Således har England fra lang tid tilbake praktisert følgende lønssystem: Samme hyre for 1.styrmann og 2.maskinist og samme hyre for 2.styrmann og 3.maskinist. Tilsvarende system benyttes i enkelte kontinentale land. Alle disse land har sikret pararellitet i styrmanns- og maskinisthyrene ved å benytte felles norm for beregning av begge, nemlig skipets tonnasje.

I Sverige og Danmark hadde man inntil for få år siden ikke fastlagt noe bestemt forhold mellom styrmanns- og maskinisthyrene. Man var imidlertid i disse land klar over behovet for å få tautrekkingen mellom de to offisersorganisasjoner i forbindelse med tariffoppgjørene ut av verden, og i begge land har man i løpet av de siste år nådd frem til et fastlagt nivå. For Danmarks vedkommende knytter dette seg til en avtale under tariffrevisjonen, mens nivået for Sveriges vedkommende er fastlagt i en voldgiftsdom hvorefter 2.styrmannen ligger på linje med 3.maskinisten, mens 1.styrmannen på de større skip ligger litt over 2.maskinisten. I Danmark ligger både 1. og 2.styrmannen litt over henholdsvis 2. og 3. maskinisten.

I SAF's tariff er hyren for 1.styrmenn ca. 110 % av 2.maskinistens, og 2.styrmannens 97 % av 3.maskinistens. I innenriksfart er 1.styrmannens ca. 103 % av 2.maskinistens og 2.styrmannens 94 % av 3.maskinistens.

Det eksisterer ingen lønnsstatistikk fra andre land som gir oversikt overstyrmennenes og maskinistenes samlede fortjeneste. De tilgjengelige opplysninger om forholdet mellom de forskjellige kategoriers faste hyre viser at de norske styrmenn generelt sett ikke ligger for lavt i forhold til de norske maskinister, hvis en skal bygge på det internasjonalt almindelig aksepterte nivå.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening mener derfor at det ikke foreligger noe grunnlag for et generelt tillegg.

Når Skibsfartens Arbeidsgiverforening motsetter seg Norsk Styrmandsforenings krav om generelle lønnstillegg, er det dessuten ut fra erfaring fra tidligere tariffrevisjoner om den stadig tilbakevendende konkurranse mellom de forskjellige kategorier og lønsmottagere ombord, særlig mellom de to offisergrupper styrmenn og maskinister.

Det er SAF's oppfatning at skulle det på grunn av den tekniske utvikling i vår skipsflåte være oppstått visse skjevheter i lønnsforholdet mellom styrmenn og maskinister, er det vanskelig å bringe disse skjevheter ut av verden uten ved et samarbeid mellom SAF, Norsk Styrmandsforening og Det Norske Maskinistforbund.

Det annet krav som Styrmandsforeningen har fremlagt nemlig et øket antall fridager for l.styrmannen, vil i virkeligheten også si et forslag om generell lønnsforhøyelse, idet all erfaring viser. at det ikke mens man er i tjeneste lar seg gjøre å ta det antall fridager man skulle få krav på etter Styrmandsforeningens forslag. Skibsfartens Arbeidsgiverforening må derfor motsette seg en slik tariffendring.

I tillegg til forannevnte betraktninger - som etter SAF's mening må lede til at styrmannstariffen av 1952 blir prolongert uten endring til 31.oktober 1954 på samme måte som tariffavtalene med Det Norske Maksinistforbund og Norsk Sjømandsforbund - vil SAF fremheve som et eget moment at utviklingen på det internasjonale fraktmarked i høy grad tilsier at man unngår enhver tariffendring som medfører økede driftsutgifter for rederne. SAF har i den forbindelse fremlagt et notat over utviklingen av fraktmarkedet og driftsutgiftene i 1950 - 1953.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har for Lønnsnemnda nedlagt sådan

P å s t a n d:

Tariffavtalen av 17.desember 1952 mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening forlenges uten endringer til 31. oktober 1954.

Lønnsnemndas formann, Einar Sunde, bemerker:

Etter min oppfatning er det visse skjevheter i styrmennenes lønns- og arbeidsvilkår som burde korrigeres. Under sakens behandling i Lønnsnemnda har Norsk Styrmandsforening ikke ønsket å drøfte justeringer av styrmennenes hyresatser hvis det ikke skjer som generelt tillegg.

I den nuværende økonomiske situasjon kan dette generelle krav etter min mening ikke etterkommes. En slik generell lønnsforhøyelse for en forholdsvis høyereliggende gruppe vil dessuten skape vanskeligheter både overfor de andre sjømannsorganisasjoner og for den forestående tariffsituasjon i andre fag.

Lønnsnemndas medlem, H.J.Darre Hirsch, slutter seg til formannens votum og tilføyer at justering av eventuelle skjevheter alltid må skje etter en undersøkelse av vilkårene for de enkelte kategorier av styrmenn på de enkelte typer av skip og derfor ikke kan skje ved en generell regulering av satsene.

Lønnsnemndas medlem, N. Nilsen, stemmer for Norsk Styrmandsforenings påstand og henviser til den begrunnelse som er fremlagt i Lønnsnemnda.

— " —

S l u t n i n g:

Tariffavtalen av 17.desember 1952 mellom Skipsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening forlenges uten endringer til 31.oktober 1954.

Oslo, den 22.desember 1953.

Einar Sunde.

N. Nilsen.

H.J.Darre Hirsch.