

Rikslønnsnemndas kjennelse av 17. januar 1967

i sak nr. 7/1966

i henhold til lov av 16. desember 1966:

Skibsfartens Arbeidsgiverforening

og

Norsk Styrmandsforening

i samband med tariffrevisjonen 1966

for styrmenn i utenriks fart.

Lønnsnemndas sammensetning:

Sorenskriver Kai Knudsen, formann.

Arbeidsdirektør Reidar Danielsen.

Professor A. Strømme Svendsen.

Direktør Trygve Kleppe.

Sekretær Odd Højdahl.

Direktør Børre Sverdrup.

Bestyrer Ole Tennfjord.

De to sistnevnte er utpekt av partene i denne tvist. Kleppe og Højdahl deltar ikke i voteringene.

Partene møtte for Lønnsnemnda, og gjorde rede for saken i møte 12. januar 1967. Etter å ha drøftet saken i flere møter, avsa Lønnsnemnda den 17. januar 1967

Kjennelse:

Tariffavtalen mellom partene utløp etter oppsigelse fra Norsk Styrmandsforening den 31. oktober 1966. Samme dag utløp også de tariffavtaler for utenriksfarten som Skibsfartens Arbeidsgiverforening hadde med Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund.

Under de følgende forhandlinger om revisjon av overenskomstene for utenriksfart ble det oppnådd enighet med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet om forslag til nye avtaler, og de ble vedtatt av de respektive organisasjoner.

Mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening førte forhandlingene ikke til enighet. Styrmandsforeningen påla deretter sine medlemmer i skip som anløper nord-europeiske havner å si opp plassene fra og med den 17. november 1966.

Plassene kunne da fratres fra den 17. desember 1966 og tiden utover.

Etter at Riksmeglingsmannen hadde prøvet megling uten at han fant grunnlag for å fremsette forslag til ny overenskomst, ble det ved lov av 16. desember 1966 bestemt:

"Tvisten mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening og Norsk Styrmandsforening i samband med revisjonen i 1966 av tariffavtalen for styrmenn i utenriksfart skal avgjøres av Rikslønnsnemnda.

Det er forbudt å iverksette eller opprettholde arbeidsstans eller blokade til løsning av tvisten.

Reglene i lov om lønnsnemnd i arbeidstvister av 19. desember 1952 får tilsvarende anvendelse.

Denne lov trer i kraft straks."

Under behandlingen i Lønnsnemnda har partene gjort rede for styrmennenes lønnsforhold, lønnsutviklingen gjennom de senere år for styrmenn sammenlignet med andre grupper lønnstagere, lønnsforholdene for styrmenn i de andre nordiske land, den raske rasjonalisering som foregår innen handelsflåten, fraktmarkedet og den norske handelsflåtes driftsutgifter innen mannskapssektoren.

Lønnsnemnda finner ikke grunn til å gå nærmere inn på disse forhold og de ulike vurderinger partene har gitt uttrykk for, idet det fra begge parter side er nedlagt påstand for Lønnsnemnda om endringer av den hittil gjeldende overenskomst, som for de fleste posters vedkommende er omtrent likelydende. Det gjelder først og fremst forhøyelse av grunnhyresatsene med 15 %, og en generell forhøyelse av overtidssatsene med 20 %. For overstyrmenn som ikke går vakter foreslåes fra begge sider overtidskompensasjonen forhøyet fra 35 til 37 %, tovaktsstilleggets beløp fordoblet og supplert med en bestemmelse om utvidelse av overtidbetaling, forhøyelse av satsene for stopptørn, effekterstatning, kostpenger og uniformsgodtgjørelse, en ny protokolltilførsel om rasjonaliseringssaken, samt indeksreguleringsbestemmelse og overenskomstens varighet.

Disse endringer og opphør av den hittil gjeldende bestemmelse om tropetillegg, var partene under forhandlingene og meglingen enige om å ta med i et eventuelt forslag til ny overenskomst, og de er gjennomført på tilsvarende måte i de nye overenskomster med Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund. De blir derfor inn tatt med samme ordlyd i denne kjennelses slutning.

Den tvist som foreligger for Lønnsnemnda gjelder følgende krav fra Norsk Styrmandsforening, som Skibsfartens Arbeidsgiverforening ikke fant å kunne imøtekomme under meglingen:

1. At arbeidstiden for overstyrmenn som går vakt, reguleres som bestemt for de øvrige styrmenn i lov om arbeidstiden på skip av 10. juni 1949.
2. Forhøyelse av tanktillegget til 15 % på tankskip som fører giftige stoffer (i solventfart).
3. At opptjent fritid som ikke er gitt før avmønstring skal betales med 1/195 månedshyre pr. opptjent time.
4. At arbeide ut over 8 timer på bevegelige helligdager skal godtgjøres.
5. At styrmennene på skip, som seiler med vaktfritt maskinrom, skal ha et tillegg til hyren på 15 %.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har påstått de samme endringer gjennomført som for de andre organisasjoner som har medlemmer i handelsflåten, med ikrafttreden fra kjennelsens avsigelse.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har fremholdt at den ved tariffrevisjonen for utenriksfarten i høst gikk inn for et oppgjør som i eksepsjonell grad ville avvike fra de samordnede lønnsoppgjør som var gjennomført for arbeidstagerne i land. SAF's forutsetning var at sjømannsorganisasjonene skulle medvirke effektivt til en rask utvikling til nye midlertidige bemanningsforskrifter, og at rasjonaliseringstanken skulle videreføres, slik at kriteriene for bemanningen av skip i fremtiden utelukkende skulle være basert på det individuelle skips reelle behov for arbeidskraft. Uten en slik utvikling ville det etter SAF's mening ikke være mulig for norsk skipsfart å gi den enkelte sjømann de best mulige vilkår. Under forhandlingene tilbød SAF samtlige sjømannsorganisasjoner en fortjenesteøkning på 16 %, som skulle være et "tak" felles for alle. Innenfor disse 16 % som øvre grense kunne fordelingen i noen grad drøftes med de enkelte forbund, men SAF gikk sterkt inn for at tilleggene i alt vesentlig skulle legges på grunnhyrene alene, og at alle hyresatser fikk prosentvis forhøyelse.

Både Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet har lagt dette grunnsyn til grunn i de nye overenskomster, og innen 16 % -rammen ble det gitt 15 % tillegg på grunnhyrene og 5 % ekstra på overtidssatsene samt de andre forbedringer som er gjengitt foran. SAF kan under disse forhold ikke imøtekomme Styrmandsforeningens krav om spesielle innrømmelser for dens medlemmer, på toppen av det de andre organisasjoners medlemmer har oppnådd. De krav som Styrmandsforeningen har reist for Lønnsnemnda representerer alle lønnsmessige forbedringer ut over den fastlagte ramme.

Lønnsnemnda skal bemerke:

Et flertall - alle unntatt Tennfjord - legger avgjørende vekt på at årets tariffrevisjon for utenriksfarten skjer som et samordnet

oppgjør mellom SAF og de organisasjoner som har medlemmer i handelsflåten. Flertallet finner ikke at det for styrmenn i utenriksfart foreligger spesielle forhold som setter dem i en annen stilling når det gjelder krav på bedring av lønns- og arbeidsvilkårene enn de andre kategorier ombord. Etter flertallets mening kan det ikke gjennomføres andre forbedringer i styrmennenes overenskomst enn de som er avtalt i overenskomster med de andre sjømannsorganisasjoner, med mindre det foreligger lønnsmessige skjevheter eller urimelige forhold som det er tungtveiende grunner til å rette opp for denne gruppe.

Når det gjelder kravet om endring av overstyrermannens overtidsordning for dem som går vakter, bemerkes at etter loven om arbeidstiden på skip og de hittil gjeldende overenskomster, står overstyrermannen i samme stilling som maskinsjefen og stuerten idet loven ikke gjelder for deres arbeid. Norsk Styrmandsforening har ved flere tariffrevisjoner og ved de lovrevisjoner som er foretatt etter krigen, gått sterkt inn for at overstyrermann som går vakt skal sidestilles med andre styrmenn, og fra redernes side er kravet alltid blitt avvist. Spørsmålet ble grundig drøftet ved lovrevisjonen i 1949, og gjaldt da også endel skipsførerstillinger og maskinsjefstillinger. I departementets begrunnelse i Ot. prp. nr. 77-1948 som ligger til grunn for loven, er bl. a. anført at det ville være i strid med alminnelige prinsipper, som er gjennomført så vel i det private ervervsliv ellers som i det offentlige, å la skipsførere, maskinsjefer og overstyrermann som har en ledende og kontrollerende stilling ombord gå inn under arbeidstidsloven og la dem få overtidsbetaling.

Ved lovrevisjonen i 1955 ble det fremmet forslag om at førere på mindre skip og overstyrermann hvis tjeneste er inndelt i vakter, skulle komme inn under arbeidstidsloven. Et flertall i lovkomitéen, regjeringens og rederorganisasjonenes representanter, fant ikke å kunne slutte seg til kravet, og departementet uttalte i Ot. prp. nr. 50-1955 som ligger til grunn for loven, at spørsmålet ble så grundig drøftet ved lovrevisjonen i 1949 at det ikke skulle være noen foranledning til å ta spørsmålet opp igjen da.

Norsk Styrmandsforening har overfor den komité som ble oppnevnt i 1965 til å gi innstilling om revisjon av arbeidstidsloven for skip, fremmet det samme forslag som tidligere, og spørsmålet vil således snart bli forelagt de lovgivende myndigheter påny.

Under hensyn til at Norsk Styrmandsforening hittil ikke har fått gjennomført sitt krav hverken ved lovrevisjonene eller i overenskomstene, finner flertallet ikke at Lønnsnemnda ved denne tariffrevisjon kan foreta omregulering av et forhold som om noen tid vil bli behandlet av lovgivningsmyndighetene i en bredere sammenheng.

Når det gjelder Styrmandsforeningens krav om tillegg på skip med ubemannet maskinrom, er det vist til at Styrmandsforeningen

under forrige tariffrevisjon i 1964 fremsatte krav om godtgjørelse til styrmenn på skip som seiler med vaktfritt maskinrom. På det tidspunkt var det imidlertid ingen slike skip i fart, og SAF var derfor ikke villig til å diskutere spørsmålet nærmere. Istedet ga SAF følgende tilsagn:

"Dersom det i løpet av tariffperioden settes i fart bulkskip hvis fremdriftsmaskineri overvåkes fra broen og uten at det er en vaktgående maskinbesetning, skal Norsk Styrmandsforening ha adgang til å ta opp overfor SAF spørsmålet om hvorvidt styrmennenes hyrer på disse skip bør bli gjenstand for en regulering."

Sjøfartsdirektoratet ga i april 1966 grønt lys for denne ordning ved å fastsette visse minstekrav som måtte oppfylles før tillatelse kunne gis. Ordningen med vaktfritt maskinrom påfører etter Styrmandsforeningens mening uten tvil styrmennene et økt ansvar og arbeidspress i og med at overvåkingen av hovedmaskineriets funksjon overføres til brua. Det anføres videre at de oppgaver som følger med denne ordningen, ikke hører under styrmennenes ordinære arbeidsområde og derfor ikke kan pålegges dem uten særavtale.

SAF har fremholdt at det for tiden bare seiler 3 skip av denne kategori, og har gjort nærmere rede for det utstyr og de arbeidsoppgaver som vakthavende på broen har i forbindelse med vaktfritt maskinrom. Dette representerer et ledd i den tekniske utvikling, og de gjøremål som følger med blir et naturlig ledd i besetningens normale funksjoner for såvel styrmenn som andre kategorier, på samme måte som når det tidligere er innført tekniske hjelpemidler ombord som f.eks. ubetjent (automatisk) styremaskin, radar, m.v. Hverken i Danmark - som er det land som har lengst erfaring og flest skip i drift med ubemannet maskinrom eller i andre skipsfartsland - betales såvidt SAF kjenner til noe ekstra tillegg til styrmennene på skip som seiler med vaktfritt maskinrom. Svenske tariffer har riktignok en bestemmelse om spesielt tillegg på automatiserte skip til styrmenn (og maskinister) som etter særskilt utdanning skal overvåke teknisk utrustning på broen for å sikre kontinuerlig drift av hovedmaskineriet. Det forutsettes her en så stor teknisk innsikt at vakthavende styrmann skal kunne gripe inn og rette på enkle feiltilstander i maskinen uten å tilkalle maskinist. Slikt tillegg kommer bare til utbetaling på automatiserte skip som er ført opp på en spesiell fortegnelse. Noen slik fortegnelse er ennå ikke satt opp i Sverige, og automatiseringstillegget er ikke blitt aktuelt. Bestemmelsen om eventuelt tillegg må forøvrig sees i sammenheng med at det i Sverige, hvor rederiene har kunnet gjennomføre betydelig større bemanningsreduksjoner enn norske rederier, ikke betales noe generelt rasjonaliseringstillegg til styrmenn slik som på norske skip.

Lønnsnemndas flertall bemerker at man her står overfor et ledd i den tekniske utvikling, hvor man hos oss foreløpig synes å ha

liten praktisk erfaring når det gjelder virkningen på arbeidsforholdene ombord. Flertallet har ikke funnet godt gjort at behandlingen av de tekniske hjelpemidler som det dreier seg om, vil medføre slike endringer av styrmennenes arbeidsfelt, ansvar og utdanning at det er grunnlag for et særskilt lønnstillegg utover de generelle lønnsforbedringer som følger av årets lønnsoppgjør.

Når det gjelder de øvrige krav som Styrmandsforeningen har reist, bemerker flertallet at det gjelder endring av bestemmelser som er tilsvarende for andre kategorier ombord. Det finnes ikke godt gjort at det for styrmennene foreligger slike særlige forhold at det er grunnlag for å gjennomføre lønnsmessige forbedringer ut over de som allerede er fastlagt i overenskomstene med de andre kategorier. Om et eget tillegg for styrmenn på tankskip som fører giftige stoffer, vil flertallet uttale at den dominerende side ved spørsmålet om å unngå ulykker av den art det her kan dreie seg om, er innføring av alle nødvendige sikkerhetsbestemmelser fra myndighetenes side og gjennomføringen av dem ombord. Etter de opplysninger Lønnsnemnda har fått, synes det ikke i arbeidslivet ellers å foreligge spesielle faretillegg i tariffavtalene i forbindelse med risikable kjemikalier eller lignende, hverken ved lossing, lasting eller innen de virksomheter som fremstiller eller anvender slike stoffer.

Når det gjelder ikrafttredelsestidspunktet for de nye lønns- og arbeidsvilkår, stemmer flertallet - alle unntatt Sverdrup, med tilslutning av Kleppe - for den ordning som fremgår av slutningen.

Lønnsnemndas medlem Tennfjord mener at Styrmandsforeningens krav burde vært imøtekommet, og han stemmer for det.

Han vil spesielt peke på overstyrmannens urimelig lange arbeidstid, og at overstyrmannen ikke omfattes av Arbeidstidsloven og således mangler lovens beskyttelse. Også overstyrmenn må ha krav på en beskyttet arbeidstid og en rettfærdig godtgjørelse for den store mengde overtidsarbeid. Rikslønnsnemnda burde ha rettet på dette.

Lønnsnemndas medlem Sverdrup - med tilslutning av Kleppe - er ikke enig i spørsmålet om kjennelsens ikrafttredelse. Ikrafttredelsen burde i hvert fall vært satt til 1. desember 1966, slik som i Lønnsnemndas kjennelse i tvisten mellom SAF og Det norske maskinistforbund av 19. januar 1965.

S L U T N I N G :

Overenskomsten av 11. november 1964 mellom Norsk Styrmandsforening og Skibsfartens Arbeidsgiverforening fornyes med følgende tillegg og endringer:

- 1) Overenskomstens grunnhyresatser forhøyes med 15 %, avrundet opp eller ned til nærmeste hele krone.
 - 2) Tariffavtalenes overtidssatser forhøyes tilsvarende økningen av grunnhyresatsene, og økes dertil med 5 % ekstra, avrundet til nærmeste 5 øre - dog begrenset til 1/150.
 - 3) Overstyrmannens overtidskompensasjon heves fra 35 % til 37 %.
 - 4) I overenskomstens bestemmelse om arbeidstid og fridager skal det ved beregning av fritidskompensasjon regnes 1/210 av hyren (se tabell) pr. time.
 - 5) I bestemmelsen om stopptørn heves satsen kr. 30,- til kr. 36,-.
 - 6) Bestemmelsen i overenskomsten om tropetillegg utgår. Dog skal tropetillegg som er godskrevet styrmannen før Lønnsnemndas kjennelse trer i kraft, ikke trekkes tilbake.
 - 7) I tariffbestemmelsen om tovaktstillegg fordobles beløpene. Bestemmelsen suppleres med en tilføyelse hvoretter det på tovaktskip under 1.200 brt. for alminnelig arbeidstid ut over 70 timer pr. uke skal godtgjøres med overtidbetaling etter hverdagssatsene for styrmenn som går inn under Arbeidstidsloven. Overstyrmann på tovaktskip under 1.200 brt. gis 1 fridag ekstra (i alt $5\frac{1}{2}$ fridager) pr. måned.
Overstyrmannens godtgjørelse for arbeid på bevegelige helligdager økes med 20 % på tovaktskip under 1.200 brt.
 - 8) I tariffavtalenes kostpengesatser heves satsen kr. 10,50 til kr. 11,50 og satsen kr. 24,50 til kr. 27,-.
 - 9) I tariffavtalenes bestemmelser om effekterstatning heves satsen til kr. 5.000,-.
 - 10) I tariffavtalenes bestemmelse om uniformsgodtgjørelse heves satsen kr. 35,- til kr. 50,- og satsen kr. 40,- til kr. 60,-.
 - 11) Bestemmelsen i særavtalens III om avspasering av fridager inntas i tariffavtalens § 5 g.
 - 12) Rasjonaliseringsaken.
 - a. Vedlagte protokolltilførsel inntas som en del av gjeldende særavtale av 1964 med Norsk Styrmandsforening om rasjonalisering/bemannings.
 - b. Ovennevnte særavtales bestemmelser endres i den utstrekning det er aktuelt som følge av den under a. ovenfor nevnte protokoll.
- ./.

- 13) Tariffavtalenes varighet er 31. oktober 1968.
- 14) Indeksreguleringsbestemmelse:
- A. Hvis Statistisk Sentralbyrås konsumprisindeks pr. 15. april 1967 (det indekstall med desimal som offentliggjøres i mai 1967) eller senere, viser stigning eller fall på minst 5 poeng i forhold til indekstallet 128,1 (oktober-tallet 1966, offentliggjort 15. november 1966) skal alle lønninger for voksne sjømenn reguleres med 4,94 øre pr. poeng pr. time. Månedslønnede gis tilsvarende regulering.
- Dersom indeksregulering blir aktuell i henhold til ovenstående bestemmelser, skal partene forhandle om eventuelt å gjennomføre prosentvis regulering, samt forhandle om fordelingen av indekstillegget på satser for hyre og kostgodtgjørelse.
- B. Regulering etter punkt A trer i kraft fra og med den dag vedkommende indekstall offentliggjøres.
- C. Hvis et indekstall (med desimal) som offentliggjøres 6 måneder eller senere etter at regulering har funnet sted i henhold til punkt A, er steget eller falt minst 5 poeng sammenlignet med det indekstall som var grunnlaget for foregående regulering, kan Norsk Styrmandsforening i tilfelle av stigning og SAF i tilfelle av fall fremsette krav om regulering av lønningene. Reguleringskravet er maksimalt begrenset til det antall øre pr. poeng pr. time som fremgår av punkt A.
- D. Hvis organisasjonene ikke blir enige om regulering i henhold til punkt C, kan den organisasjon som har fremsatt kravet, innen 14 dager etter at forhandlinger er sluttført, si opp tariffavtalen med 1 - én - måneds varsel for å søke gjennomført en lønnsregulering maksimalt begrenset til den prosentvise endring i konsumprisindeksen.
- 15) Overenskomstens hyrer og øvrige vilkår trer i kraft den 17. januar 1967. Dog skal de styrmenn som er ombord den 17. januar 1967 ha rett til etterbetaling av grunnhyresatsene i overenskomstens § 1 for den tid de har tjenestegjort etter 1. november 1966. Den samme etterbetaling tilkommer de styrmenn som har fratrudd før 17. januar 1967, så fremt det foreligger avtale om å tiltre i rederiets tjeneste igjen.

Reidar Danielsen

Kai Knudsen

A. Strømme Svendsen

Trygve Kleppe

Odd Højdahl

Børre Sverdrup

Ole Tennfjord

Protokolltilførsel til gjeldende særavtale om rasjonalisering.

I. Partene er enige om å gi høy prioritet til det fortsatte arbeidet med å legge forholdene til rette for en organisert, systematisk og kontinuerlig rasjonalisering av arbeidsoppgavene ombord, for å sikre en rasjonell og økonomisk drift av skipene. Dette er nødvendig for at norsk skipsfart skal kunne konkurrere internasjonalt, for å sikre arbeidsplassene og gi mulighet for fortsatt økonomisk og sosial fremgang for sjøfolkene. Man vil herunder bygge på rasjonaliseringsprinsipper og effektivitetshensyn som er anerkjent av alle parter innen næringslivet ellers.

For å kunne nå dette mål er det nødvendig med fleksible regler for skipenes bemanning, hvor det tas hensyn til skipstype, fartsområde og teknisk utstyr. Sjømennenes utdanning (kvalifikasjoner og fartstidskrav) må bygge på regler som samstemmer med en rasjonell arbeidsorganisasjon ombord.

Partene vil gjennom opplysningsvirksomhet overfor sine medlemmer orientere om betydningen av en riktig og sunn rasjonalisering, såvel for næringen som for den enkelte arbeidstager, for derved å bidra til større forståelse for rasjonaliseringsarbeidet.

II. For skip hvor det er eller blir gjennomført betydelige tekniske eller organisatoriske rasjonaliseringstiltak som medfører et redusert bemanningsbehov i forhold til det som ligger til grunn for de midlertidige forskrifter som er nevnt under pkt. III, er partene enige om å åpne adgang til mer fleksible bemanningsordninger som gjør det mulig for rederiene å tilpasse besetningens størrelse og sammensetning til det enkelte skips virkelige behov.

Slike rasjonaliseringstiltak kan f.eks. bestå i innføring av mer avansert instrumentering eller andre tekniske hjelpemidler, forbedring av lay out, arrangementer og arbeidsplasser, effektivisering av transport og lagring, innføring av forbedrede planleggings- og vedlikeholdssystemer samt gjennomføring av forbedrede arbeidsmetoder.

Man er enige om overfor Sjøfartsdirektoratet å arbeide for å få gjennomført slike ordninger på basis av følgende prinsipper:

- a) Bemanningen fastsettes ut fra det sikkerhetsmessige behov (vakter og sikkerhetsmessig nødvendig driftsarbeid), basert på rasjonell bruk av alternering (innen den underordnede dekk- og maskinbesetning). Dette behov baseres på den gjennomsnittlige registrerte minimumsbemanning som er medgått til å dekke nødvendige vakter og driftsoppgaver for sammenlignbare skip eller for det enkelte skip etter de prinsipper som er fulgt i IRAS' undersøkelser. Hvor nødvendig materiale foreligger, legges IRAS' gjennomsnittlige registrerte minimumsbemanning til grunn.

Utover denne minimumsbemanning fastsettes for hver skipstype en prosentvis tilleggsbemanning, bl.a. under hensyntagen til besetningens trivsel. Tillegget skal normalt utgjøre 15 % (avrundet til nærmeste hele tall), men kan variere opp eller ned med inntil 7 % etter skipets størrelse, alder, teknisk standard, antall havneanløp, last og rasjonaliseringsgrad.

Partene er dog enige om at for skip under 12.000 t.dw. skal det ved fastsettelse av tilleggsbesetningen tas spesielt hensyn til de problemer som oppstår for mindre skip som gjør det vanskelig å anvende faste prosentsatser.

- b) Rederiet, i samråd med ledelsen ombord, velger som tilleggsbesetning den arbeidskraft som ansees mest hensiktsmessig ut fra det enkelte skips behov. Det forutsettes at partene blir enige om kunnskaper og alder for tilleggsbesetningen etter innstilling fra rederiet og skipsledelsen. Tilleggsbesetningen kan anses som "skipsarbeidere".
- c) Det kan som ledd i et fortsatt rasjonaliseringsarbeid også gis adgang til prøver med nye bemanningsopplegg innen en sikkerhetsmessig forsvarlig ramme.
- d) Forslag til nødvendig sikkerhetsbemanning for grupper av skip eller for enkelte skip forelegges i hvert tilfelle Sjøfartsdirektoratet til godkjenning. På samme måte forelegges saken med foreliggende materiale for Sjøfartsdirektoratet, hvis man ikke kan bli enige om bemanningen etter disse prinsipper.
- e) Reduksjon av besetningen skal ikke medføre at alminnelig vedlikehold eller annet manuelt arbeid overføres på styrmennene, jfr. tariffens § 9.

III. I mellomtiden fremmer partene - etter de retningslinjer som tidligere er avtalt og på grunnlag av IRAS' anbefalinger - snarest forslag til nye bemanningsforskrifter for de skipstyper og -størrelser som ennå ikke er omfattet av nye bemanningsforskrifter med alturnering.

Det foretas en særskilt vurdering av stuertdepartementet på grunnlag av de foretatte arbeidsstudier med sikte på en rasjonell bemanning og en effektiv arbeidsordning i denne avdeling.

IV. Bemanningen på skip etter reglene ovenfor er basert på at norske mannskaper benyttes i størst mulig utstrekning. Hvor vaktgående utenlandske mannskaper anvendes på rasjonaliserte skip, vil man understreke viktigheten av at de forstår tilstrekkelig norsk eller engelsk til å kunne oppfatte kommando og ordrer.

Styrmenn som mønstrer til skipene, skal ved ansettelsen få opplyst at tariffavtalens særavtale for rasjonaliserte skip er gjeldende for tjenesten. Vedkommendes kontrakter påføres opplysning om dette.