

Avskr. MH

Rikslønnsnemnda

Sak nr. 1/1959
i henhold til lov av 12. desember 1958:

Skipsfartens Arbeidsgiverforening

og

Norsk Styrmandsforening

i samband med tariffrevisjonen 1958 for styrmenn i utenriks fart.

Nemndas sammensetning:

Sorenskriver Kai Knudsen, formann
Direktør Reidar Danielsen
Direktør Morten Tuveng
Direktør Trygve Kleppe
Sekretær Thorleif Andresen
Direktør H. J. Darre Hirsch
Bestyrer N. Nilsen

De to siste er oppnevnt av partene i saken.

Kleppe og Andresen deltar ikke i voteringen.

Kjennelse avsagt den 19. januar 1959.

Partene møtte for lønnsnemnda, gjorde rede for saken og nedla påstand i møte den 9. januar 1959.

Etter at lønnsnemnda hadde drøftet saken i møter den 13. og 16. januar, avsa den sådan

Kjennelse:

Tariffavtalen mellom partene i saken utløp etter oppsigelse fra Styrmandsforeningen den 31. oktober 1958. Samme dag utløp også de tariffavtaler Skibsfartens Arbeidsgiverforening i forrige tariffperiode hadde med Norsk Sjømannsforbund og Det norske maskinistforbund.

Under de følgende forhandlinger ble Skibsfartens Arbeidsgiverforening enig med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet om forslag til nye tariffavtaler, og begge forslag ble vedtatt henholdsvis 11. og 20. november 1958.

Forhandlingene med Styrmandsforeningen ble resultatløse, og foreningen påla sine medlemmer i skip som anløper norske og nord-europeiske havner å gå til plassoppsigelse fra 26. november.

Riksmeglingsmannen ved kontorsjef Bjerkholt prøvet megling den 24. november, og konstaterte at det ikke var mulig å få partenes tilslutning til fremsettelse av meglingsforslag. Styrmandsforeningens representanter begjærte etter dette meglingen avsluttet. Meglingsmannen meddelte at han ville overveie å fremsette meglingsforslag i tvisten.

Den 27. november sendte meglingsmannen følgende meddelelse til partene:

" Etter nærmere overveielse har meglingsmannen besluttet å fremsette forslag i nærværende tvist. Meglingsmannen har herunder funnet å måtte legge avgjørende vekt på at de forslag som er vedtatt av rederne og av de øvrige offisers- og mannskapsorganisasjonene i utenriksfarten, må betraktes som en helhet, således at så vel lønnstilleggene som de øvrige generelle innrømmelser fra redernes side ikke kan løsrives fra de bestemmelser og forutsetninger av generell art som de nevnte forslag inneholder. Under henvisning til de bestemmelser og tillegg som tidligere har vært ensartet i overenskomstene for Sjømannsforbundet, Maskinistforbundet og Styrmandsforeningen fremsetter meglingsmannen dette

forslag:

Den tidligere overenskomst mellom Skibsfartens Arbeidsgiverforening på den ene siden og Norsk Styrmandsforening på den andre siden vedkommende styrmenn i utenriksfart av 16. november 1956 fornyes med disse endringer og tilføyelser:

- 1) Hyresatsene i overenskomstens § 1 forhøyes med 8%.
- 2) Overtidssatsene i overenskomstens § 1 forhøyes med 8%.

3) Bestemmelsene om tillegg for fart utenom Skandinavia suppleres med et nytt tilsvarende tillegg etter 18 måneders tjenestetid. De nugjeldende satser forhøyes fra kr. 50,- til kr. 100,-.

4) I § 2 om alderstillegg heves satsen kr. 40,- til kr. 60,-.

5) Partene er enige om at en 45 timers uke ikke lar seg gjennomføre ved effektiv reduksjon i den ukentlige arbeidstid for mange mannskapsgrupper ombord på skip og at forholdene ombord i skip heller ikke på annen måte kan direkte sammenlignes med de forhold innen næringslivet på land som dannet bakgrunnen for innførelsen av 45 timersuken. Partene finner derfor at spørsmålet om en 45 timers arbeidsuke for styrmenn avgjøres ved at samtlige styrmenn under bibehold av den arbeidstid som er fastsatt i loven av 10. juni 1949 med senere endringer, skal ha 7 dagers ekstra ferie. Så lenge bestemmelsen om 7 dagers ekstra ferie gjelder, vil Styrmandsforeningen ikke stille krav om lovrevisjon med sikte på 45 timers arbeidsuke. (Forsåvidt angår forståelsen av de to foregående setninger ././ vises til brev av 6/11 1958 til Norsk Sjømannsforbund, jfr. vedlegg). Tariffavtalens paragraf om arbeidstid suppleres i tråd med dette med følgende nye bestemmelse:

For hver sammenhengende periode på 12 måneders tjenestetid (regnet fra dato til dato) på samme skip eller i samme rederi har en styrmann rett til 7 dagers ekstra ferie. For kortere eller overskytende tjenestetid har han rett til ferie i en halv dag for hver måneds tjeneste. Tjenestetid over 15 dager regnes som hel måned, mens kortere tjenestetid ikke blir regnet med.

Rett til ekstra ferie etter denne bestemmelse opptjenes for tjenestetid etter 1. mars 1959.

For ferie etter denne bestemmelse betales vanlig feriegodtgjørelse samt kostgodtgjørelse.

Anmerkning: Partene er enige om at det til bestemmelsen om ekstra ferie knyttes følgende forutsetninger:

a) Arbeidstiden ombord skal utnyttes effektivt både i sjøen og under opphold i havn. Norsk Styrmandsforening erklærer i denne forbindelse å ville understreke og på annen måte ta effektive skritt for å markere overfor sine medlemmer at styrmennene må være klare til å oppta arbeidet ved arbeidstidens begynnelse, utnytte arbeidstiden fullt ut, samt at de i løpet av arbeidstiden ikke må forlate arbeidet uten gyldig grunn. Ekstra pauser må bare finne sted med skipsførerens uttrykkelige samtykke, og tiden må i så fall tas igjen ved tilsvarende øket arbeidstid.

Norsk Styrmandsforening og SAF er enige om at denne forutsetning ikke skal tas inn i den trykte tariffavtale.

b) I forbindelse med at SAF ga uttrykk for å ville akseptere tanken om 1 ukes ekstra ferie for sjøfolk, erklærte Norsk Styrmandsforening seg villig til samtidig å supplere tariffavtalens feriebestemmelser med regler som på tariffmessig grunnlag skulle medføre at sjøfolks ferie i

større utstrekning ble henlagt til vinterhalvåret. På grunn av de praktiske vanskeligheter som en slik ordning ville medføre, kunne slike regler ikke inntas i tariffbestemmelsen. Norsk Styrmandsforening erklærer seg imidlertid villig til å gjøre hva foreningen kan for å motvirke den tendens som i dag er herskende med hensyn til fortrønsvis å henlegge ferietiden til sommersesongen.

c) Bestemmelsen under nærværende pkt. 5 gjelder også for 1. styrmenn som er unntatt fra arbeidstidsloven.

6) I bestemmelsen om forhyringsutgifter i § 4 tilføyes et nytt ledd sålydende:

Styrmannen tilståes fri reise fra forhyrings og/eller mønstringsstedet til tiltredelseshavn.

7) I bestemmelsen om hjemreise i § 5 endres "2 års" til "18 måneders".

8) I bestemmelsen om effekterstatning tilføyes et nytt ledd sålydende:

Samme erstatningsregler gjelder også for forhyrt styrmann på reise som passasjer til tjeneste i det skip han er forhyrt til.

9) Bestemmelsen om forseiling: Godtgjørelsen for overtidsarbeide skal være tariffens satser fordoblet.

10) Avskjedigelse etter sjømannslovens § 33. Skulle formforskriftene i sjømannslovens § 65 i forbindelse med en avskjedigelse etter lovens § 33 være overtrådt, skal Norsk Styrmandsforening ikke fremme eller forfølge ekstrahyrekrav når det er på det rene at det foreligger en avskjedigelse som ellers er lovlig på grunn av forseelsens art. Norsk Styrmandsforening og SAF vil imidlertid innskjerpe at formforskriftene skal følges.

11) Tariffavtalen suppleres med en bestemmelse av følgende innhold: "Hvis skaffetøy, inventar, radioapparater, filmapparater eller gjenstander som er anskaffet for å stå til mannskapenes disposisjon, blir stjålet av en eller flere av mannskapene eller hvis slike gjenstander ved hærverk av en eller flere av mannskapene blir skadet eller slått i stykker uten at det lykkes å påvise hvem som er skyldig, plikter de som hører til vedkommende oppholdsrom/messe å erstatte utgiftene i forbindelse med komplettering. Dog kan ingen på samme skip trekkes for mer enn kr. 100,- for hvert tilfelle etter denne bestemmelse. Mulig hensyn skal tas til lovlig fravær fra skipet".

Før erstatning pålegges mannskapet skal det holdes forhør etter sjømannslovens § 65 til belysning av saken.

12) Norsk Styrmandsforening og SAF er enige om følgende forslag til ny tariffbestemmelse om erstatningsansvar ved akterutseiling, hærverk eller andre disiplinærforseelser:

Hvis en styrmann ved akterutseiling, hærverk eller andre disiplinærforseelser (jfr. sjømannslovens § 33 1 - 5 og § 63 pkt. 1 - 9) har pådratt seg erstatningsansvar, kan rederiet etter vedtak av den nemnd som er omtalt i sjømannslovens § 65 (Disiplinnemnda), få rett til å inndrive erstatningsbeløpet, helt eller delvis, også ved trekk i hyre som styrmannen, senere måtte opptjene i andre skip.

Disiplinnemnda skal oppta forhør og behandle saken etter de regler som er nevnt i sjømannslovens § 65. Kommer nemnda til at styrmannen har vist forsett eller grov uaktsomhet, skal nemnda bestemme at erstatning skal kunne inndrives ved trekk i hyre som styrmannen senere måtte opptjene i andre skip, samt fastsette det beløp som skal kunne inndrives i andre skip, og hvor stort det månedlige trekk skal være.

Uansett hvilket skip styrmannen trekkes i må hyretrekk i anledning erstatning ikke være så stort at styrmannen, etter at andre tvungne trekk og eventuell tilbakeholdelse av hyre etter sjømannslovens § 21 er tatt i betraktning, har mindre igjen av hver månedsinntekt som opptjenes etter at forseelsen ble begått, enn kr. 150, - med tillegg av kr. 200, - for hver person forøvrig han har klassefradrag for.

Twist om erstatningsansvar foreligger og omfanget av dette ansvar kan innbringes for domstolene.

Nærmere bestemmelser om gjennomføringen av disse regler avtales mellom organisasjonene.

13) Norsk Styrmandsforening og SAF vil ved henvendelse til Rikstrygdeverket og eventuelle andre trygdeinstitusjoner søke å få klarlagt hvorvidt reglene om sykehyre og annen godtgjørelse under sykdom avviker fra de regler som gjelder på landjorden. Organisasjonene vil under alle omstendigheter søke gjennomført de regler som er nødvendige for å hindre misbruk av sykerettigheter, f. eks. ved å bygge ut legekantoret i Oslo til en effektiv landsomfattende kontrollinstans.

14) Inneværende tariffoppgjør er basert på indekstallet offentliggjort 15. oktober 1958, 163.

15) Tariffavtalens varighet settes til 31/10-1959 uten indeksregulering.

16) Tariffens ikrafttreden 1/11 1958. Alle som er ombord ved tariffens vedtagelse har rett til etterbetaling for den tid de har tjenestegjort etter 1/11 1958. "

- - - - -

Meglingsforslaget ble vedtatt av Skibsfartens Arbeidsgiverforening, men forkastet av Styrmandsforeningen. Den 4. desember ble partene innkalt til Kommunal- og arbeidsministeren, som foreslo å la tvisten avgjøre ved frivillig voldgift. Forslaget ble godtatt av Arbeidsgiverforeningen, men forkastet av Styrmandsforeningen. Ved lov av 12. desember ble det bestemt at tvisten skal avgjøres av Rikslønnsnemnda i samsvar med lov om lønnsnemnd i arbeidstvist av 19. desember 1952.

Norsk Styrmandsforening har under behandlingen for Rikslønnsnemnda krevet økning av de gjeldende hyresatser og forskjellige nye tillegg, gjennomføring av 45 timers arbeidsuke og endring av endel tidligere bestemmelser i tariffen. Den fullstendige påstand fremgår av det fremlagte påstandsskrift, og vil bli gjennomgått nedenfor hvor det er tvist mellom partene.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har påstått Riksmeglingsmannens forslag av 27. november stadfestet, med den endring at tariffavtalen trer i kraft fra det tidspunkt Lønnsnemndas kjennelse foreligger.

Rikslønnsnemnda vil bemerke:

Twisten gjelder vesentlig om styrmennene i utenriks fart skal ha forbedringer av sine lønns- og arbeidsvilkår ut over de som er avtalt ved årets tariffoppgjør for de øvrige mannskaper. Det er enighet om at den nye tariffavtale bare skal gjelde til 31/10 d. å. som for Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet.

Årets tariffoppgjør for utenriksfarten har særlig dreiet seg om forhøyelse av hyresatsene på bakgrunn av lønns- og prisutviklingen i land siden siste tariffrevisjon, og spørsmålet om utvidet fritid som følge av at det blir gjennomført 45 timers uke innen næringslivet på land fra 1/3 1959. Rederne har videre lagt stor vekt på å få innført bestemmelser i tariffavtalene med sikte på å få mannskapenes og deres organisasjoners medvirkning til å styrke arbeids- og disiplinærforholdene i handelsflåten. Riksmeglingsmannen har i sitt forslag lagt avgjørende vekt på at de vilkår som er avtalt mellom rederne og de øvrige offisers- og mannskapsorganisasjoner i utenriksfarten, må betraktes som en helhet og gjennomføres tilsvarende også for styrmenn.

Lønnsnemndas medlemmer - unntatt N. Nilsen som avgir særvotum - er enige i de retningslinjer som er fulgt i Riksmeglingsmannens forslag for styrmennene, og finner at det må stadfestes i den utstrekning det ikke foreligger tungtveiende grunner for en særordning. Lønnsnemnda vil derfor bare komme inn på de krav som gjelder endringer i meglingsforslaget.

1. Hyrer.

a) Riksmeglingsmannen har foreslått hyresatsene i styrmannsoverenskomsten av 1956 forhøyet med 8%. Dette er det samme tillegg som ble gitt ved revisjonen av tariffavtalene for Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet.

Styrmandsforeningens krav går for det første ut på hyremessig likestilling mellom styrmenn og maskinister av tilsvarende grad på grunnlag av tariffavtalene av 1956, og dertil et hyretillegg på 8.5%.

Styrmandsforeningens krav om likestilling med maskinister av samme grad er gammelt. Det ble etter inngående drøftelser avgjort av Lønnsnemnda i 1954. Lønnsnemnda uttalte den gang:

" Vurderingen av maskinistenes og styrmennenes innbyrdes lønnsforhold blir vanskeliggjort ved at hyresatsene i de to tariffen bygger på et forskjellig grunnlag. Maskinistenes hyresatser bygger på hovedmaskineriets indikerte hestekraft (IHK), mens styrmennenes hyre er basert på skipets bruttotonnasje (Brt.). Da utviklingen har medført at maskinens størrelse er økt sterkere enn skipets tonnasje, er det på grunn av tariffenes oppbygging oppstått en skjevhet i forholdet mellom maskinist- og styrmannslønningene. Dette forhold har Riksmeglingsmannen søkt å rette på i sitt forslag for styrmannstariffen, idet styrmennene og særlig 1. styrmannen, har fått et større lønnstillegg enn maskinistene. Lønnsnemndas flertall er enig heri, og vil tilføye at det i Norge har vært større forskjell på maskinist- og styrmannslønnen enn i Sverige og Danmark.

Riksmeglingsmannens forslag for styrmennene bygger på et nytt beregningsgrunnlag, nemlig såkalt "hestekrafttonn", som er summen av skipets Brt. og IHK. "

Hyrene for styrmenn ble ved dette hevet såvidt meget at de i forhold til maskinsjefenes hyrer i gjennomsnitt utgjorde for 1. styrmenn 87%, for 2. styrmenn 70% og for 3. styrmenn 60%.

Det har i Norge - på samme måte som i andre sjøfartsland - aldri vært noe alminnelig akseptert, fast forhold mellom styrmenns og maskinisters hyrer, men i alle andre sjøfartsland ligger maskinister over styrmenn av samme grad. Lønnsnemnda kan ikke se at det foreligger nye omstendigheter som gir grunn til å ta det innbyrdes hyreforhold mellom styrmenn og maskinister opp til ny vurdering ved denne tariffrevisjon.

b) Styrmandsforeningens påstand om nye hyresatser er utformet slik at alle styrmenn skal ha en skalahyre som dekker skalahyre + fartstillegg for enhver av den underordnede besetning. Spørsmålet kan være aktuelt for mindre skip i klasse 1 - 6 i styrmannsoverenskomsten.

Lønnsnemnda vil bemerke at tilsvarende forhold kan foreligge for tredjemaskinisten på mindre skip i forhold til den underordnede maskinbesetning, uten at tilsvarende krav ble reist av Maskinistforbundet. Flertallet er ikke enig i det prinsipp at enhver styrmann under alle forhold skal ha høyere hyre enn enhver blant den underordnede dekkbesetning, uansett tjenestetid og erfaring. Da det under særlige forhold kan tenkes innbyrdes relasjoner som ikke er rimelige, har Skibsfartens Arbeidsgiverforening erklært seg rede til å drøfte dette spørsmål med Styrmandsforeningen og Maskinistforbundet i tariffperioden.

2. Forskjellige enkeltkrav.

Styrmandsforeningen har krevet endringer av flere av tariffavtalens andre bestemmelser om lønns- og arbeidsvilkår. Til de enkelte krav som er reist ut over de som ble imøtekommet i meglingsforslaget skal bemerkes:

a. Overtid.

Styrmandsforeningen har fremholdt at overtidsbetalingen pr. time på hverdager skal være minst 1/150 av grunnhyren og på helgedager minst 1/75 etter arbeidstidslovens § 15. Den påstår overtidssatsene forhøyet slik at de utgjør den nevnte andel av skalahyren.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har fremholdt at overenskomsten ikke har egne satser for grunnhyre, idet de satser som er fastsatt i tariffavtalen også inkluderer dyrtidstillegg (skalahyren). Som følge av at dyrtidstillegget er inkludert i hyrene, vil overtidsbetalingen pr. time utgjøre mindre enn 1/150 og 1/75 av skalahyren. Styrmandsforeningens krav ble ikke gitt medhold av Riksmeglingsmannen, som foreslo 8% tillegg på overtidssatsene. Det er det samme tillegg som ble gjennomført ved denne tariffrevisjonen med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet.

b. Dyrtidstillegg.

Etter overenskomsten er en del av hyren å anse som dyrtidstillegg. Styrmandsforeningen mener at bestemmelsen om dette er en gammel gjenganger som bør gå ut nå.

Bestemmelsen er beholdt ved revisjonen av Sjømannsforbundets og Maskinistforbundets overenskomster.

c. Åpne shelterdekkere.

Styrmandsforeningens påstand går ut på at åpne shelterdekkere blir å anse som lukkede shelterdekkere ved fastsettelsen av styrmannshyrene.

Noen direkte parallell finnes ikke i overenskomstene med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet.

Kravet vil medføre at styrmennene i tilfelle vil rykke opp gjennomsnittlig en lønnsklasse på de skip det her er tale om og forrykke det innbyrdes hyreforhold mellom de forskjellige kategorier ombord.

d. 2-vaktskompensasjon.

Styrmandsforeningen krever tilsvarende fritid i havn for arbeid ut over 8 timer pr. dag på 2-vaktskip.

Etter styrmannstariffen av 1956 blir det på 2-vaktskip gitt et tillegg på henholdsvis kr. 125,- og kr. 100,- til 1. og 2. styrmann. Nøyaktig samme tillegg er fastsatt i maskinistoverenskomsten for maskinsjef og 2. maskinist. I overenskomsten med Sjømannsforbundet er det fastsatt 2-vaktstillegg med noe lavere satser. Foruten 2-vaktstillegget blir det etter de gjeldende tariffen ytet 3 fridager i havn pr. mnd. Reglene herom er parallelle i de 3 overenskomster. I tilfelle kravet ble imøtekommet vil en få helt andre regler for styrmenn enn for de andre kategorier ombord.

e. Kvalifikasjonstillegg.

Styrmandsforeningens krav går ut på et kvalifikasjonstillegg til den styrmann som har høyere eksamen enn det kreves i den stilling han innehar. For maskinistene kan det oppstå lignende forhold, og for dem gjelder ikke et slikt tillegg.

f. Førstehjelpstillegg og regnskapstillegg når
hyreregnskapet føres av styrmann.

Kravet går ut på innføring av nye tillegg.

Førstehjelpstjenesten ombord hører tradisjonsmessig under en av styrmennene. Det samme gjelder utarbeidelse av hyreregnskap når det ikke er telegrafist/sekretær. De gjeldende hyrer er fastsatt under hensyntagen til styrmennenes samlede arbeidsoppgaver, og kravet er av rent økonomisk art.

g. Forhyringsutgifter.

Etter Riksmeglingsmannens forslag post 6 skal det innføres følgende nye bestemmelse:

" Styrmenn tilståes fri reise fra forhyrings- og/eller mønstringsstedet til tiltredelseshavn. "

Tilsvarende bestemmelse er inntatt i overenskomsten med Sjømannsforbundet.

Styrmandsforeningens påstand går videre, idet det kreves fri reise fra det sted styrmannen oppholder seg når hyrekontrakten inngås og til tiltredelseshavn. Det naturlige må være at dette spørsmål blir avtalt mellom vedkommende rederi og mannskap i hvert enkelt tilfelle.

h. Fritidskompensasjon.

Etter de gjeldende regler i Arbeidstidsloven og i overenskomstene med Styrmandsforeningen, Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet, har vaktgående mannskaper - som går inn under Arbeidstidsloven - rett til tilsvarende fritid i havn for alminnelig arbeide mellom 48 og 56 timer pr. uke på 3-vaktskip.

Styrmandsforeningen krever tilsvarende fritid i havn for styrmenns vakter på søn- og helgedager i sjøen. Dette krav går videre enn de regler som gjelder i overenskomstene med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet hvor helt parallelle forhold gjør seg gjeldende.

- i. Krav om at førstestyrermann som går vakter ansees som å gå inn under Arbeidstidsloven og derved få regulert arbeidstid.

Etter Arbeidstidsloven og tariffavtalene med de tre interesserte organisasjoner er - foruten skipsfører - også førstestyrermann, maskinsjef og stuert unntatt fra dens arbeidstidsbestemmelser. Maskinistforbundet og Sjømannsforbundet har ikke reist tilsvarende krav ved siste tariffrevisjon for henholdsvis maskinsjef og stuert.

- j. Uniformsgodtgjørelse.

Styrmenn har idag en uniformsgodtgjørelse på kr. 35, - pr. mnd. uten hensyn til skipets art. Det kreves høyere tillegg, gradert med kr. 75, - på passasjerskip og lasteskip som kan ta 8 passasjerer og kr. 50, - på andre skip. I Sjømannsforbundets og Maskinistforbundets overenskomster er tillegget gradert med kr. 35, - pr. mnd. på lasteskip og kr. 40, - på passasjerskip. SAF er enig i at man justerer styrmennenes godtgjørelse i samsvar hermed.

- k. Befordring.

Styrmandsforeningen krever at rederiet skal dekke flyforsikringen sammen med billetten når det ønskes å sende styrmannen med fly. Det finnes ingen tilsvarende bestemmelse i overenskomstene med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet.

- l. Stopptørngodtgjørelse.

Bestemmelsene om stopptørngodtgjørelse har vært helt parallelle for styrmenn og maskinister, og det ble ikke foretatt en slik endring som Styrmandsforeningen krever ved revisjonen av maskinistoverenskomsten.

Lønnsnemndas flertall vil til de foran nevnte enkeltkrav bemerke at de fleste av dem gjelder forhold som er parallelle for de mannskaper som går inn under overenskomstene med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet. Av den grunn har reglene på disse områder tradisjonsmessig vært formulert på tilsvarende måte i alle overenskomster. Flertallet har ikke funnet at det er påvist å foreligge slike særlige grunner at man bør velge en annen formulering av reglene i styrmannstariffen enn man har gjennomført ved revisjonen av de andre overenskomster for utenriksfarten. Dette medfører at enkelte bestemmelser er beholdt uendret, og at andre er blitt gjenstand for en mindre vidtgående revisjon enn påstanden går ut på.

Enkelte krav gjelder forhold som er spesielle for styrmennene, og de berører derfor ikke direkte de andre mannskapsgrupper. Tilsvarende forhold foreligger også for henholdsvis Sjømannsforbundets og Maskinistforbundets medlemmer. Ved den siste tariffrevisjon fremsatte også disse organisasjoner krav om endring av slike bestemmelser i sine overenskomster.

Alle disse særkrav ble trukket tilbake da dette fra Skibsfartens Arbeidsgiverforenings side ble stillet som et vilkår for de innrømmelser som ble gitt. Det vil ikke være rimelig om lønnsnemnda fastsetter de samme forbedringer for styrmennene som de andre kategorier har fått gjennom frivillig overenskomst, og dertil gjennomfører noen av deres særkrav. Det gjelder særlig med den korte tariffperiode det her er tale om. Tariffoppgjørene for utenriksfarten må sees som et samlet hele hvor ytelser og motytelser blir veiet mot hverandre.

3. Kompensasjon for 45-timers uken.

Styrmandsforeningen har nedlagt påstand om at arbeidstiden skal nedsettes med 3 timer på lørdag fra 1. mars 1959. I tilfelle hvor forefallende arbeide, sjøvakter etc. gjør det vanskelig å nedsette arbeidstiden på denne måten, kreves den alminnelige arbeidstid ut over 5 timer på lørdag godtgjort med tilsvarende fritid i havn. Kravet er begrunnet med den arbeidstidsforkortelse som skal gjennomføres for lønsmottakerne i land og at Styrmandsforeningen gjennom alle år har kjempet for samme arbeidstid.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har bl. a. fremholdt at en 45 timers uke ikke lar seg gjennomføre ved effektiv reduksjon i den ukentlige arbeidstid for styrmenn, og at forholdene ombord i skip heller ikke på annen måte kan sammenlignes med de forhold innen næringslivet i land som dannet bakgrunnen for innførelsen av 45 timers uken. Den har vist til at Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet er enig i dette og har godtatt at spørsmålet om en 45 timers uke for deres medlemmer avgjøres ved at de får 7 dagers ekstra ferie under bibehold av den arbeidstid som er fastsatt i Arbeidstidsloven. De to organisasjoner har avtalt med SAF at de ikke vil stille krav om lovrevisjon med sikte på 45 timers arbeidsuke så lenge bestemmelsen om 7 dagers ekstraferie gjelder, og har gått med på bestemmelser om effektiv utnytting av arbeidstiden og spredning av feriene.

Flertallet i lønnsnemnda finner at det ved årets tariffrevisjon ikke er noen annen praktisk mulig løsning av Styrmandsforeningens krav om kompensasjon for 45 timers arbeidsuke, enn den som er foreslått av Riksmeglingsmannen. I post 5 har han tatt med den samme bestemmelse om 7 dagers ekstraferie og satt som vilkår at Styrmandsforeningen godtar de samme plikter som avtalt for de to andre organisasjoners vedkommende. Styrmandsforeningen har under behandlingen for lønnsnemnda ikke funnet å kunne binde seg til de forutsetninger og tilleggsbestemmelser som de 7 dagers ekstraferie er knyttet til for de andre kategorier.

Det er meget ønskelig at bestemmelsene er like for alle ombord i disse forhold, men flertallet finner at man ikke kan pålegge Styrmandsforeningen mot dens ønske de forutsetninger og plikter som bestemmelsen innebærer. På den andre siden vil det være lite rimelig å tilkjenne styrmennene de fordeler som bestemmelsen om tilleggsferie innfører, uten at de og deres organisasjon aksepterer de plikter som faller på dem, og som rederne har lagt meget stor vekt på.

Flertallet har ut fra disse hensyn funnet at bestemmelsen bør tas med i sin helhet i den nye overenskomst i samsvar med Riksmeglingsmannens forslag, men at spørsmålet om dens ikrafttreden må utstå til Styrmandsforeningen eventuelt på tariffmessig bindende måte har godtatt den i sin helhet, med rettigheter og forpliktelser. Da bestemmelsen først skal virke fra 1. mars d. å. vil Styrmandsforeningen ha god tid til å ta standpunkt til om bestemmelsen om ekstraferie skal gjelde for styrmennene fra samme tidspunkt som for de andre mannskaper.

4. Andre bestemmelser i Riksmeglingsmannens forslag.

Meglingsforslaget inneholder følgende bestemmelser som er helt parallelle med de endringer som er foretatt i overenskomstene med Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet:

- Post 9. Bestemmelsen om forseiling.
" 10. Avskjedigelse etter sjømannslovens § 33.
" 11. Ansvar ved ødeleggelse av inventaret m. v.
" 12. Erstatningsansvar ved akterutseiling, hærverk eller andre disiplinærforseelser.
" 13. Misbruk av sykerettigheter.
" 14. Fastsettingen av det indekstall tariffoppgjøret er basert på.

Styrmandsforeningen har godtatt postene 9, 13 og 14, men reist innvendinger mot å ta de andre bestemmelser inn i overenskomsten.

Lønnsnemnda har funnet at den ikke kan innføre en tariffbestemmelse som foreslått i post 10 mot Styrmandsforeningens ønske.

Når det gjelder post 11 viser flertallet til at både Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet har godtatt den samme bestemmelse, at det bør være ensartede regler i disse forhold for alle mannskaper ombord og spesielt for alle som hører til i samme messe.

Sjømannsorganisasjonene har tidligere godtatt prinsippet om et slikt fellesansvar, idet man i Hvalfangstoverenskomstene har følgende bestemmelse:

- " Selskapene holder flint eller plastikk skaffetøy og rustfritt bestikk. Selskapet er ikke ansvarlig for mangel på skaffetøy som følge av at dette slås itu eller kommer bort. Mannskapene plikter selv å erstatte kompletteringen herfor. Hvis dette ikke skjer på annen måte, fordeles erstatningsbeløpet på de mannskaper som hører til i vedkommende messe. "

Forslagets post 11 er både snevrere og mere vidtgående enn bestemmelsen i hvalfangst, men flertallet har ikke funnet at den innfører noe som er urimelig overfor styrmennene.

Forslagets post 12 inneholder ingen utvidelse - men tvertimot en viss innskrenkning - av adgangen til å trekke i hyre på det skip hvor skaden blir forvoldt.

Det nye er at erstatningen skal kunne inndrives ved trekk i hyre som senere måtte opptjenes i andre skip.

Det har innen flertallet vært noen tvil om man bør tariffeste bestemmelsen mot Styrmandsforeningens ønske, selvom Sjømannsforbundet og Maskinistforbundet har godtatt den ved frivillig avtale. Bestemmelsen er vedtatt som et forsøk på å oppnå det alle parter tilsikter, nemlig å sørge for at kvalifiserte skadevoldere må betale de utgifter de har påført rederiet. Styrmandsforeningen mener den er for vidtgående og kan komme til å virke urimelig.

Flertallet har lagt avgjørende vekt på at det er ønskelig å få en praktisk ordning av de forhold post 12 omhandler. Trekk i hyre som opptjenes på andre skip enn det hvor forseelsen ble begått, skal bare kunne foretas hvis disiplinærbruddet er begått med forsett eller grov uaktsomhet. Adgangen gjelder bare for skip tilsluttet Skibsfartens Arbeidsgiverforening. Endelig gjelder at hvis det er tvist om det foreligger erstatningsansvar eller om størrelsen av det, kan den bringes inn for konsulat eller domstol. De andre organisasjoner er enige om at hvis det i praksis skulle vise seg at bestemmelsen ikke svarer til hensikten, skal de medvirke til at andre bestemmelser, eventuelt ved lovendringer, blir gjennomført. Det er ingen grunn til å tvile på at organisasjonene i gjensidig interesse vil sørge for at man unngår urimeligheter.

5. Ikrafttreden.

Skibsfartens Arbeidsgiverforening har nedlagt påstand om at den nye tariffavtale - og dermed de nye lønnstillegg - ikke skal tre ikraft før pr. den dag lønnsnemndas kjennelse foreligger. Den har bl. a. vist til at skipenes hyreregnskaper av praktiske grunner må gjøres opp såvidt mulig endelig for hver kalendermåned, og at etterbetalinger alltid vil medføre et stort og komplisert merarbeide til sjøs. I $2\frac{1}{2}$ måned av en tariffperiode på 12 måneder har styrmennene heller ikke vært undergitt virkningene av de plikter som den nye tariffavtale inneholder, og den mener at Styrmandsforeningens holdning til de under tariffoppgjøret fremsatte forslag ikke begrunner en etterbetaling.

Flertallet, Kai Knudsen, Reidar Danielsen og Morten Tuveng, finner at praktiske hensyn gjør at rederiene bør fritas for omregning av overtidsgodtgjørelse og andre tillegg fra før nyttår, og at mannskaper som er fratrudd rederiets tjeneste før lønnsnemndas kjennelse foreligger ikke skal ha etterbetaling med mindre det ved fratredelsen foreligger avtale om fortsatt ansettelse i rederiet. De som er ombord idag har rett til etterbetaling av skalahyren for den tid de har tjenestegjort etter 1/11 1958.

Nemndas medlem H. J. Darre Hirsch er enig med lønnsnemndas flertall, bortsett fra spørsmålet om kjennelsens ikrafttreden. Han peker på at kjennelsen i alle punkter av betydning stadfester Riksmeglingsmannens forslag, som er i samsvar med de tilbud SAF fremsatte under forhandlingene i begynnelsen av november. I betraktning av at Styrmandsforeningen kunne oppnådd de samme vilkår som kjennelsen innebærer gjennom forhandlinger og megling, har den selv forårsaket at avgjørelsen er forsinket uten at resultatet ble et annet. I den mellomliggende periode har Styrmandsforening-

ens medlemmer ikke vært underlagt de plikter som kjennelsen innebærer, og bør derfor ikke oppebære kjennelsens rettigheter for den forløpne tid. På disse premisser voterer han for at kjennelsen i sin helhet trer ikraft fra den dag den avhjemles.

Ni Nilsen stemmer for Norsk Styrmandsforenings påstand og henviser til den begrunnelse som er gitt under saksbehandlingen.

Han mener at det lønnsforhold som flertallets avgjørelse vil føre til er urimelig og bare bidrar til en ytterligere avgang fra yrket. Hva av overtidsatsene angår er han av den oppfatning at Lønnsnevnda ikke kan fastsette lavere satser enn dem loven foreskriver. Det er etter hans mening ikke tilstrekkelig at Norsk Styrmandsforening tidligere i tidsbegrensede avtaler har godtatt andre satser. Når avtalen er oppsagt må en eventuell ny avtale om lavere satser enn dem loven fastsetter, skje som en direkte avtale mellom partene i henhold til lovens § 17.

Hva kravet om 45 timers arbeidsuke angår, er han av den oppfatning at spørsmålet kan løses enten ved en utvidet ferie eller ved at arbeidstiden på lørdager forkortes. Etter hans mening kan tariffrettigheter ikke gjøres betinget av at tariffparten forplikter seg utover tariffperioden og gir avkall på retten til å kreve lovendring.

Det er ingen grunn til å anta at styrmennenes arbeidstid ikke er effektiv og han mener derfor at forutsetningen ikke er tilstede for å innta en slik bestemmelse i tariffavtalen.

I de særlige bestemmelser om sjøfolks ferie er det fastslått at det er rederen som bestemmer når ferien skal tas. En ytterligere beskyttelse for rederiet kan han ikke se er nødvendig.

Det er ingen grunn til å unnta 1. styrmann fra arbeidstidslovens bestemmelser. 1. styrmann er uten tvil den mann ombord som har lengst arbeidstid og han skulle derfor mere enn noen annen ha krav på lovens beskyttelse.

Nilsen stemmer imot innførelsen av det kollektive ansvar som han mener ikke har hjemmel i norsk lov eller rettspraksis. Han stemmer også imot disiplinnevndens utvidede domsmyndighet under henvisning til at all domsmyndighet, utover den som sjømannsloven og sysselsettingsloven tillegger disiplinnevnden, fortsatt bør utøves av de ordinære domstoler. Han anser begge disse bestemmelser som ulovlige.

Slutning:

Riksmeglingsmannens forslag av 27. november 1958 stadfestes med følgende endringer:

Post 10 utgår.

Post 12 utgår.

Isteden inntas som ny paragraf i tariffavtalen:

Erstatningsansvar ved akterutseiling, hærverk
eller andre disiplinærforseelser.

Hvis en styrmann ved akterutseiling, hærverk eller andre disipli-

nærforseelser (jfr. sjømannslovens § 33 1 - 5 og § 63 pkt. 1 - 9) har pådratt seg erstatningsansvar, kan rederiet etter vedtak av den nemnd som er omtalt i sjømannslovens § 65 (Disiplinnemnda), få rett til å inndrive erstatningsbeløpet, helt eller delvis, også ved trekk i hyre som styrmannen senere måtte opptjene i andre skip.

Disiplinnemnda skal oppta forhør og behandle saken etter de regler som er nevnt i sjømannslovens § 65. Kommer nemnda til at styrmannen har vist forsett eller grov uaktsomhet, skal nemnda bestemme at erstatning skal kunne inndrives ved trekk i hyre som styrmannen senere måtte opptjene i andre skip, samt fastsette det beløp som skal kunne inndrives i andre skip, og hvor stort det månedlige trekk skal være.

Uansett hvilket skip styrmannen trekkes i må hyretrekk i anledning erstatning ikke være så stort at styrmannen, etter at andre tvungne trekk og eventuell tilbakeholdelse av hyre etter sjømannslovens § 21 er tatt i betraktning, har mindre igjen av hver månedsinntekt som opptjenes etter at forseelsen ble begått, enn kr. 150, - med tillegg av kr. 200, - for hver person forøvrig han har klassefradrag for.

Twist om erstatningsansvar foreligger og omfanget av dette ansvar kan innbringes for domstolene.

Anmerkning.

1. Tariffbestemmelsen innskrenker ikke den rett skipet har til å ta dekning etter Sjømannslovens § 20, 2.ledd. Tariffbestemmelsen tar bare sikte på trekk i hyre som opptjenes på andre skip enn det hvor forseelsen ble begått. Dog gjelder bestemmelsen om det maksimale trekk i hyre opptjent etter forseelsen på ethvert skip hvor styrmannen tjenestegjør.

2. Før disiplinnemnda fatter vedtak, skal det holdes forhør, selv om styrmannen på grunn av akterutseiling ikke er tilstede. Tidsfristen i Sjømannslovens § 64 gjelder ikke ved forhør som avholdes med henblikk på vedtak om trekk.

Det er tilstrekkelig at et flertall i nemnda er for vedtak om trekk.

3. Vedtaket skal inneholde bestemmelser om:

a) At rederiets erstatningskrav skal kunne inndrives ved trekk i hyre som styrmannen opptjener i andre skip.

b) Hvorvidt hele erstatningsbeløpet eller bare en del av det (i så fall angitt i kroner) skal kunne inndrives i hyre opptjent i andre skip enn det hvor forseelsen er begått.

c) Hvor stort det månedlige trekkbeløp skal være.

4. De beløp som trekkes i henhold til tariffbestemmelsen skal innbetales til Foliokonto 5798 i Andresens Bank A/S, Oslo.

De således innbetalte beløp blir å anse som deponert, og Skibsfartens Arbeidsgiverforening fastsetter nærmere regler hvoretter rederiet må fremsette legitimert krav om utbetaling av trukne beløp snarest mulig, og senest innen 12 måneder etter at nemnda har fattet vedtak om trekk. Spørsmålet om hvorvidt kravet er tilfredsstillende legitimert fra rederiets side, avgjøres av en person utenfor Norsk Styrmandsforening og Skibsfartens Arbeidsgiverforening som partene i fellesskap oppnevner.

Hvis krav ikke fremkommer eller ikke er tilfredsstillende legitimert fra rederiets side innen 12 månedersfristens utløp, skal de trukne beløp tilbakebetales til styrmannen.

Uniformsgodtgjørelse.

Satsen endres til kr. 35, - pr. mnd. på lasteskip og kr. 40, - på passasjerskip.

Post 16 utgår.

Isteden fastsettes:

De endrede lønns- og arbeidsvilkår trer i kraft 1/1-1959, med følgende unntagelse^R:

1. De styrmenn som er fratrudd rederiets tjeneste før 20/1-1959 har ikke krav på etterbetaling medmindre det ved fratredelsen foreligger avtale om fortsatt ansettelse i rederiet.
2. De styrmenn som er ombord pr. 20/1-1959 og de styrmenn som har avtale om fortsatt ansettelse i rederiet, har rett til etterbetaling av hyresatsene (grunnhyre inklusive dyrtidstillegg) i overenskomstens § 1 for den tid de har tjenestegjort etter 1/11-1958.
3. Bestemmelsene i Riksmeglingsmannens forslag post 5 trer i kraft fra den dag den på tariffmessig bindende måte er vedtatt av Norsk Styrmandsforening.

Oslo, den 19. januar 1959.

Kai Knudsen (s)

Reidar Danielsen (s)

Morten Tuveng (s)

H. J. Darre Hirsch (s)

N. Nilsen (s)