

[Bundgård.]

og i sådanne tilfælde kan man sige, at der er en vis berettigelse i, at en domstol afgør, hvad der er rigtigt, og hvad der er forkert.

Hvis man indførte domstole i overenskomstsspørgsmål, ville det jo i virkeligheden svare til, at man afskaffede folketinget, at man afskaffede den lovgivende magt og sagde: det kan domstolene ordne, det er domstolene meget mere kompetente til at ordne. Jeg ved ikke, hvor mange medlemmer af det høje ting der synes, at det var en god idé, om vi indførte en domstol, i stedet for at vi forhandler om tingene her, og reelt lod dem afgøre ved en styrkeprøve en gang imellem ved et folketingsvalg.

Derefter har man i udvalget tilsyneladende ladet sig imponere af nogle udtalelser, der, så vidt jeg har kunnet finde frem til det, er kommet fra kammeradvokaten og arbejdsministeriet, vedrørende redernes ret til at sige, at de ikke vil være med til at friholde disse eksporttransporter. Nu ligger det imidlertid sådan, så vidt jeg kan se, at de udtalelser, der er kommet fra kammeradvokat og arbejdsministerium i dette spørgsmål, er i modstrid med, hvad f. eks. en så anerkendt dansk arbejdsretlig ekspert som professor Illum i 1964 har skrevet i sin bog om dansk arbejdsret på side 228, hvor han omtaler de problemer, der kan opstå, når man inden for forskellige overenskomstområder har enkeltkontrakter med de ansatte, hvor man altså ikke har en fælles overenskomst, men hvor hver enkelt underskriver sin egen kontrakt, og det er jo det, det drejer sig om i dette tilfælde. Der fastslår han, at man her må gå ud fra, at der foreligger en situation analog med den, der foreligger i de normale overenskomstsituationer, at begge parter har normal opsigelsesvarsel over for hinanden, det vil i dette tilfælde sige, at arbejdsgiverne må have normal lockout-varsel på 4 måneder over for de ansatte. Men så nægter man at tage styrmændene ind igen eller rettere sagt, det er jo ikke det, man gør, for man har på forhånd accepteret, at styrmændene skulle komme ind igen; efter den udtalelse, der kom fra forligsmanden i sin tid, gik man med til at lade styrmændene fortsætte på disse eksportbåde, og de har fortsat indtil for ganske kort tid siden; de falder af sådan

lidt efter lidt i svingene, når de når dansk havn. Det vil sige, man har accepteret, at de kan blive ud over den oprindelige opsigelse i strejkevarslet, og i det øjeblik, man har accepteret det, må man også acceptere, at man må give dem 4 måneders opsigelsesvarsel, før de kan forlade de pågældende skibe.

Så har der været nogle ting fremme, vistnok fra de samme udtalelser om, at hvis de pågældende styrmænd forbliver om bord på skibene, fortaber de deres ret til at få overenskomstbedringer. Hvis deres strejkende kolleger opnår overenskomstforbedringer, skulle de pågældende fortabe deres ret til at få de samme forbedringer. Dette er efter min opfattelse juridisk pindehuggeri af værste skuffe. Det er den slags juridiske paragrafspindrier, som vi herhjemme i Danmark er specialister i. Vi spinder os ind i et net af lovparagraffer, som vi ikke kan finde ud af bagefter, og som ikke er indført med henblik på de situationer, som vi nu står over for. Med den slags paragraffer kan man faktisk fortolke enhver ting på den forkerte måde. Det er jo kun en formalitet, det drejer sig om her, den lille enkle formalitet, at man i den aftale, man laver, når man afslutter overenskomst med styrmænd og telegrafister, blot kan indføje en passus om, at disse forbedringer gælder også for de kolleger, der ikke har været i strejke, eller også kan man efter de 4 måneders varsel i nye overenskomster for de andre, dem, der har fortsat arbejdet for rederierne, simpelt hen indføre de samme forbedringer med tilbagevirkende kraft. Det vil altså sige, at det overhovedet ikke har noget på sig, det problem, man har rejst; det har i virkeligheden været et forsøg på at skræmme de pågældende søfolk fra at fortsætte deres arbejde på skibene.

Hvis man kunne skræmme søfolkene til at forlade skibene, kunne man fastholde den oprindelige begrundelse, at det var søfolkene, der havde ansvaret for, at eksporten ikke kunne opretholdes. Men nu ligger det i hvert fald fuldstændig klart, at det er redernes ansvar og redernes ansvar alene, og vi må fra vor side fastholde, at det er ulovligt, at rederne har opretholdt deres vægring ved at sejle med disse skibe. Man må påbyde dem at sejle. Hvis ikke