

BETÆNKNING

fra det af ministeren for Grønland
den 7. september 1961 nedsatte udvalg

vedrørende

TRAFIKKEN TIL GRØNLAND UNDER KONFLIKTER



BETÆNKNING NR. 376

KØBENHAVN 1965

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
I. Udvalgets nedsættelse og kommissorium	5
II. Særlige omstændigheder i forbindelse med grønlands- sejladsen	5
III. Forhandlingerne om en overenskomstmæssig løsning	7
A. Det søfarende mandskab	8
B. Skibsofficererne	11
C. Havne-, lager-, pakhusarbejdet og den dermed for- bundne kørsel	12
IV. Konklusion	13
Bilagsfortegnelse	15

I. Udvalgets nedsættelse og kommissorium

Udvalget er nedsat ved skrivelse af 7. september 1961 fra ministeren for Grønland til udvalgets formand. I skrivelsen fastsættes udvalgets kommissorium således:

»I medfør af § 1 i lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kgl. grønlandske Handel har Den kgl. grønlandske Handel blandt andet til opgave at sikre Grønlands forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber.

På baggrund af erfaringer fra overenskomst situationen i 1960/61 har regeringen besluttet at nedsætte et udvalg under Ministeriet for Grønland med den opgave at overveje mulighederne for fremtidig bedre at kunne sikre de nødvendige forsyninger til Grønland og opretholde de nødvendige trafikforbindelser ad søvejen mellem Grønland og Danmark under sådanne arbejds konflikter her i landet, som direkte eller indirekte berører den uforstyrrede opretholdelse af denne forsyningstjeneste og trafik.

På grundlag af sine overvejelser herom vil udvalget have til opgave at stille forslag til løsning af de foreliggende problemer.«

Som medlemmer af udvalget beskikkedes: Byretsdommer, senere civildommer *C. Ove Christensen* (formand).

Skibsreder *Ove Amsnck*, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Forbundsformand *E. Berthelsen*, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Grubeformand *Ernst Borg*, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Kontorchef, senere underdirektør *Jens Degerbøl*, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Forbundsformand *Svend From-Andersen*, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Landsrådsmedlem, viceskoleinspektør *Peter Heilmann*, repræsentant for Grønlands landsråd.

Daværende landsrådsmedlem, pastor *Erling Høegh*, repræsentant for Grønlands landsråd.

Direktør *Henry Jensen*, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Vicedirektør *Magnus Jensen*, repræsentant for Den kgl. grønlandske Handel.

Kontorchef *Otto Jensen*, repræsentant for Ministeriet for Grønland.

Visitatsprovst *Rink Kleist*.

Forretningsfører *F. Koed*, repræsentant for Danmarks Skibsførerforening, Dansk Styrmands Forening, Maskinmestrenes Forening, Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Dansk Sø-Restaurations-Forening.

Konsulent, senere kommitteret *O. I. Mikkelsen*, repræsentant for Finansministeriet.

Direktør *Jens Mortensen*, repræsentant for Dansk Arbejdsgiverforening.

Fungerende kontorchef, senere direktør *G. R. Nelson*, repræsentant for Arbejdsministeriet.

Næstformand *Einar Nielsen*, repræsentant for Landsorganisationen i Danmark.

Folketingsmedlem, seminarielærer *Nikolaj Rosin g.*

Skibsreder, konsul *A. E. Sørensen* repræsentant for Rederiforeningen af 1895.

Direktør *G. R. Nelson* afløstes i april 1964 af kontorchef *K. Kampmann* som repræsentant for Arbejdsministeriet.

Til sekretær for udvalget beskikkedes sekretær, senere kst. kontorchef i Ministeriet for Grønland *Per Bryld*.

II. Særlige omstændigheder i forbindelse med grønlandssejladser.

Sejladser til og fra Grønland er af særegen betydning for landsdelens forsyning og eksport, ligesom skibsfarten ved Grønland må fo-

regå under omstændigheder, der ikke kendes i andre danske farvande.

Således kan det øvrige lands forbindelse med

omverdenen i almindelighed varetages med en række forskellige transportmidler, medens trafik til og fra Grønland kun kan foregå ad sø eller luftvejen. Hertil kommer, at allerede økonomiske årsager i det væsentlige begrænser anvendelsen af fly i grønlandstrafiken til transport af passagerer og post. I praksis er derfor søtransport det eneste middel for landsdelens forsyning og eksport.

Endvidere bør tages i betragtning, at næsten hele Grønlands forsyning må tilføres udefra, fordi der i landsdelen endnu kun tilvejebringes visse fiskeprodukter, produkter fra jagt, fangst og minedrift samt landbrugsprodukter i meget beskednen udstrækning. I denne henseende adskiller forholdene sig således afgørende fra den øvrige del af landet, hvor betydelige dele af forbruget kan dækkes lokalt, og hvor standsning af tilførsler, f. eks. på grund af arbejds-konflikter, i reglen enten hurtigt kan afbødes efter standsningens ophør eller imødegås ved optagelse fra lagerbeholdninger. I denne forbindelse bør ikke overses, at Grønland er i udvikling mod tilstande, hvor ret komplicerede sociale funktioner kræver forsynings fremførelse i nogenlunde ubrudt rækkefølge.

Ligeledes har grønlandssejladens regelmæssige afvikling på grund af specielle faktorer afgørende betydning for afsætningen af landsdelens eksport, der bortset fra minedriften, hvis forbindelse med det egentlige grønlandske erhvervsliv er mindre snæver, hovedsagelig består af fiskeprodukter og jagtens eller fangstens overskud med overvejende hovedvægt på fiskeriets frembringelser.

Eksporten er derfor sårbar, og dens konkurrenceevne på verdensmarkedet er afhængig af, hvorvidt den kan føres fra produktionsstedet til leveringsstedet netop på det tidspunkt, hvor hensynet til produktionen og leveringsforpligtelser gør det nødvendigt. I betragtning af, at besejlingssæsonen, jfr. nedenfor, er kort, vil hindringer af den ene eller anden art for sejladens derfor have uforholdsmæssig stor indflydelse på eksportens afsætning.

Det bør endvidere nævnes at de egentlige grønlandske erhvervs eksportoverskud i alt væsentligt kommer seje det grønlandske samfund til gode og kun i forholdsvis ringe grad tilflyder kapitalinteresser uden for landsdelen.

Besejling af Grønland er overordentlig vanskelig. Ikke alene landets nordlige beliggenhed, som medfører lave temperaturer og mørke på visse årstider, bidrager hertil, men isforekom-

ster, ofte voldsomt vejrlig og kystfarvandenes beskaffenhed gør sejladens risikabel og skaber naturbestemte hindringer for gennemførelse til søs af regelmæssig trafik.

På strækningen mellem Frederikshåb og Sukkertoppen hindrer is dog i almindelighed ikke besejling, hvorimod isforekomster i fjordområdene indre ofte gør sejladens umulig. I de dele af Vestgrønland, som ligger syd for Frederikshåb, forekommer normalt storis i tiden marts-juli, og besejling af kysten er i denne periode særdeles vanskelig, ligesom fjordenes indre oftest er islagt fra december til april.

Ved Vestgrønland forekommer nord for Holsteinsborg havis i forhold til stedernes nordlige beliggenhed; det må således påregnes, at Diskobugten ikke kan besejles i tiden fra januar til april. Højere mod nord ad Vestkysten er sejladens udelukket i en endnu længere periode, og i Thule er besejlingssæsonen normalt ca. 6 uger. På Grønlands østkyst er besejlingssæsonen ligeledes kort, og det er endog ikke muligt hvert år at nå samtlige stationer.

Endelig bør påpeges, at staten har påtaget sig at fremme Grønlands udvikling, blandt andet ved omfattende investeringer ikke mindst i form af betydelig anlægsvirksomhed, for hvis gennemførelse regelmæssig besejling er en afgørende forudsætning også som følge af de uforholdsmæssigt store merudgifter, der fremkommer, når selv mindre forskydninger i den forudsatte besejlingstakt forhindrer investeringsarbejdernes nøje planlagte afvikling.

I erkendelse af de særlige omstændigheder, der som ovenfor beskrevet knytter sig til Grønlands besejling, forsyning, eksport og udvikling, har man anset det for nødvendigt at pålægge Den kgl. grønlandske Handel bestemte opgaver i denne henseende, og ved § 1 i lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kgl. grønlandske Handel er Handelens formål beskrevet således:

»Den kgl. grønlandske Handel har til opgave at sikre Grønlands forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber og --eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende - at aftage, forarbejde og eksportere grønlandske produkter.«

Arbejdskonflikter i det øvrige land havde første gang indflydelse på Grønlands forsyning m. v. under overenskomstsituationen i 1956, hvor dog kun mindre vanskeligheder opstod. Konflikten på arbejdsmarkedet i foråret 1961 havde imidlertid meget væsentlig betydning for

grønlandssej ladsen, og forsøg på under konflik- tens beståen at tilvejebringe særordninger førte i praksis ikke til det ønskede resultat. Grøn- lands forsyning og eksport blev skadet, ligesom de udviklingsforanstaltninger, der af staten iværksattes i landsdelen, undergik ikke uvæsent- lige forsinkelser og fordyrelser.

Forholdet gav anledning til drøftelser i Folke- tinget og Grønlands landsråd. Således henstil- lede det grønlandske folketingsmedlem Nikolaj Rosing den 9 juni 1961 (se Folketingets For- handlinger spalte 4455—4461) til regeringen at

træffe foranstaltninger med henblik på sejlads- sens sikring under arbejdskonflikter. Statsmini- steren erklærede hertil (se Folketingets For- handlinger spalte 4583), at ministeren for Grønland efter regeringens beslutning ville ned- sætte et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet.

Grønlands landsråd udtalte ligeledes under den ordinære samling i 1961 (se referatet af landsrådets forhandlinger side 59 f.), at man fandt det påkrævet, at sejladsen til og fra Grøn- land kunne foregå upåvirket af arbejdskonflikter i det øvrige land.

III. Forhandlingerne om en overenskomstmæssig løsning

Udgangspunktet for udvalgets overvejelser har været, at dets opgave ikke indskrænkede sig til at søge udvej for gennemførelse af for- anstaltninger, der sikrer, at befolkningen i Grønland nødtørftigt kan opretholde livet un- der sådanne arbejdskonflikter i det øvrige land, som rammer også grønlandssej ladsen; tværtimod har man anset det for formålet i videst mulig udstrækning at sikre skibenes frie losning, last- ning og sejlads til og fra Grønland med for- syninger og eksportprodukter, hvad enten staten eller andre er befragter. Derimod har det været udvalgets opfattelse, at aktioner, som direkte og udelukkende retter sig mod grønlandssej lad- sen, eller konflikter, som udfolder sig i Grøn- land, ikke omfattes af kommissoriet.

Udvalget holdt sit første møde den 15. no- vember 1961 og førte i dette og et følgende møde almindelige drøftelser af det foreliggende problem.

Grønlands landsråds repræsentanter henlede herunder opmærksomheden på, at forskellige midler syntes at kunne bringes i anvendelse. Således ville en overenskomstmæssig forståelse mellem arbejdsmarkedets parter, lovgivnings- indgreb, henlæggelse til Den kgl. grønlandske Handel af al grønlandssej lads eller oprettelse af meget store beredskabslagre i Grønland kun- ne tilvejebringe det ønskede resultat.

Det var imidlertid i udvalget den fremher- skende opfattelse, at dets bestræbelser burde koncentreres om opnåelse af en overenskomst- mæssig løsning, og i udvalgets møde den 13. december 1961 nedsatte man et underudvalg til nærmere undersøgelse af denne mulighed. Som medlemmer af underudvalget valgtes:

Formanden,
Amsinck,
Berthelsen,
Borg,
Degerbøl,
From-Andersen,
Magnus Jensen,
Henry Jensen,
Koed,
Einar Nielsen,
Nelson,
Mortensen og
Rosing.

Grønlandssejladsens overenskomster om løn- og arbejdsforhold.

Underudvalgets undersøgelser viste, at pri- vate rederiers overenskomster med de søfare- nes organisationer ikke indeholdt særbestemmel- ser om betaling for grønlandssej lads, og at Den kgl. grønlandske Handels tilsvarende overens- komster i det væsentlige var udformet med Rederiforeningens overenskomster som forbil- lede. Dog hjemlede Den kgl. grønlandske Han- dels overenskomster særlige tillæg (»isducør« og »vinterducør«) for sejlads under vanskelige forhold, ligesom lidt afvigende regler for for- skellige pengeydelse fandtes. Det blev endvi- dere oplyst, at Den kgl. grønlandske Handels forhandlinger med organisationerne gennem en årrække havde været ført på et tidspunkt, hvor overenskomstforhandlingerne på det private ar- bejdsmarked var afsluttet, ligesom parterne havde bestræbt sig på at tilvejebringe overenskom- ster, der for Den kgl. grønlandske Handels

vedkommende i det væsentlige blot indførte sådanne ændringer, som allerede var vedtaget på det private arbejdsmarked.

A. Forhandlingerne vedrørende det søfarende mandskab.

Udvalget fandt det formålstjenligt først at overveje det søfarende personales overenskomst forhold for senere at tage stilling til de problemer, som vedrører det personale, der udfører losning og lastning af grønlandsskibe og den hermed forbundne kørsel.

Arbejderorganisationernes første forslag.

Repræsentanterne for Landsorganisationen foreslog, at al grønlandssejlds udføres enten af Den kgl. grønlandske Handels egne skibe eller af skibe, der chartres af Den kgl. grønlandske Handel på såkaldt »Bare-Boat«-charter. Man ville herved opnå, at mandskabet aflønnes efter Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser, ligesom organisationsrepræsentanterne anså det for usandsynligt, at aktioner ville blive rettet direkte mod Den kgl. grønlandske Handel, eller at enighed om overenskomsternes fornyelse ikke ville kunne opnås mellem institutionen og de interesserede organisationer.

Den kgl. grønlandske Handels repræsentant nærede betænkeligheder med hensyn til de praktiske muligheder for forslaget gennemførelse, og Dansk Arbejdsgiverforenings repræsentanter måtte afstå fra at tilslutte sig det, fordi man derved ville forpligte foreningens medlemmer til at anvende overenskomster, på hvis indhold medlemmerne ville være uden indflydelse.

Arbejdsgiverorganisationernes første forslag.

Arbejdsgiverrepræsentanterne fremlagde derpå forslag af 24. januar 1962 og 25. januar 1962 til tillægsoverenskomster mellem henholdsvis Den kgl. grønlandske Handel, Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Landsorganisationen (bilag nr. 1) samt mellem Danmarks Rederiforening, Den kgl. grønlandske Handel, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Landsorganisationen (bilag nr. 2).

Forslagets hovedindhold var:

1) Overenskomsterne mellem Den kgl. grønlandske Handel og organisationerne forlængedes til den 1. juni 1963, men dog således at de tidligst kunne bringes til ophør en måned

efter indgåelsen af nye overenskomster mellem Danmarks Rederiforening, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund. Ændringer af fælles karakter i overenskomsterne mellem Rederiforeningen og de to forbund skulle overføres til Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser, og særspørgsmål, hvorom enighed ikke kunne opnås, overlodes til en voldgiftsrets afgørelse. De foran beskrevne regler skulle indføres i fremtidige overenskomster mellem Den kgl. grønlandske Handel og forbundene. Aftalen kunne tidligst opsiges til den 1. juni 1973.

2) For skibe, der var omfattet af overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening, Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund, skulle de nævnte overenskomster forblive i kraft under grønlandssejlds, indtil nye overenskomster forelå, hvorefter disse med virkning fra ikrafttrædelsen fandt anvendelse. Endvidere skulle i overensstemmelse med Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser betales en vinterducør, og uenigheder med hensyn til denne afgøres af overenskomstnævnet.

3) Grønlandssejldsen måtte ikke gøres til genstand for sympatiaktioner.

4) Overenskomsterne kunne opsiges med 6 måneders varsel til en 1. juni, dog tidligst til den 1. juni 1973.

Arbejderorganisationernes andet forslag.

Den kgl. grønlandske Handels repræsentant kunne tilslutte sig arbejdsgiverorganisationernes forslag, der imidlertid ikke var acceptabelt for Landsorganisationens repræsentanter. Disse foretrak, at Rederiforeningens overenskomster i mindre udstrækning end foreslået blev normgivende og nærede betænkelighed ved den foreslåede voldgift.

Landsorganisationens repræsentanter fremlagde herefter et forslag af 27. februar 1962 (bilag nr. 3) til en overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel og de interesserede personaleorganisationer vedrørende sejlds på Grønland og det hermed forbundne havnearbejde.

Forslagets hovedindhold var:

1) Sejldsen med forsyninger til Grønland skulle udføres af Den kgl. grønlandske Handel med egne eller »Bare-Boat«-chartrede skibe.

2) Overenskomster vedrørende dette arbejdsområde, der skulle indgås mellem Den kgl.

grønlandske Handel og organisationerne, kunne tidligst bringes til ophør en 1. juni, men generelle ændringer i det private arbejdsmarkeds tilsvarende overenskomster skulle have virkning for området fra den 1. marts, selv om arbejds-konflikter i øvrigt bestod.

3) Parterne fraskrev sig retten til at foretage sympatiaktioner, men i øvrigt ikke adgang til at etablere arbejdsstandsning.

4) Overenskomsten skulle ikke have ekstraordinær varighed.

Arbejdsgiverorganisationernes andet og tredje forslag.

Dansk Arbejdsgiverforenings repræsentanter i udvalget kunne ikke tilslutte sig arbejderorganisationernes andet forslag. Man henviste til, at grønlandssejladen efter forslaget tænkes udført under lønningsvilkår, som Rederiforeningen var uden indflydelse på, ligesom forskydning af overenskomstens udløbstermin med påfølgende aktionsret ikke ansås for en effektiv løsning. Det betragtedes endvidere som en ulempe, at forslaget ikke forudsatte en længere overenskomstperiode.

Arbejdsgiverrepræsentanterne fremlagde derfor to forslag af 15. marts 1962 til henholdsvis en overenskomst mellem Danmarks Rederi forening, Den kgl. grønlandske Handel, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund, Søfyrbødernes Forbund og Landsorganisationen (bilag nr. 4) og til en overenskomst mellem Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund (bilag nr. 5).

Det førstnævnte udkast svarede til arbejds-giverorganisationernes forslag af 25. januar 1962, men indeholdt herudover bestemmelser om isdudør i det væsentlige i overensstemmelse med Den kgl. grønlandske Handels forhyrings-betingelser.

Ifølge arbejdsgiverrepræsentanternes andet forslag af 15. marts 1962 skulle Den kgl. grønlandske Handel inddrages i de almindelige overenskomstforhandlinger mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund, ligesom spørgsmål vedrørende losning og lastning af skibe i grønlandsejladens måtte afgøres i forbindelse med og på samme måde som andre uløste problemer mellem parterne, dog at disse skulle afstå fra at etablere arbejdsstandsninger med hensyn til sådanne dele af havnearbejdet, som udelukkende vedrørte grønlandssejladen.

Landsorganisationens repræsentanter så sig ikke i stand til at acceptere arbejdsgiverorganisationernes andet og tredje forslag, men gjorde navnlig gældende, at aktionsretten — bortset fra sympatiaktioner - burde bevares for tiden efter mulige særoverenskomsters ophør. Arbejderorganisationerne fremlagde i denne anledning den 6. april 1962 i revideret form (bilag nr. 6) forslaget af 27. februar 1962, men da heller ikke dette kunne tiltrædes af repræsentanterne for Dansk Arbejdsgiverforening, henstillede arbejds-giver- og arbejderorganisationernes repræsentanter i underudvalget, at formanden fremsatte mæglingens forslag.

Formandens forslag.

I overensstemmelse hermed fremlagde formanden den 9 april 1962 udkast (bilag nr. 7) til en overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, skibsreder A. E. Sørensen, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund og Landsorganisationen i Danmark.

Forslaget havde nedenstående hovedindhold:

1) Overenskomsten skulle omfatte al sejlad på Grønland, hvad enten den udførtes af Den kgl. grønlandske Handels skibe, skibe chartret af Den kgl. grønlandske Handel eller af andre skibe, der regelmæssigt besejler Grønland.

2) Parterne fraskrev sig retten til at iværksætte sympatiaktioner, men i øvrigt bevarede adgangen til at etablere arbejdsstandsning.

3) Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser skulle være gældende for dæksmandskab og fyrbødere i de under 1) nævnte skibe, og forhyringsbetingelserne kunne med 3 måneders varsel opsiges til en 1. juli. Ændringer af generel karakter i overenskomsterne mellem Rederiforeningen og Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund ville fra ikrafttrædelsesdagen få virkning for overenskomstområdet.

Den kgl. grønlandske Handel skulle tiltræde de for Københavns Havn gældende overenskomster om havne-, pakhus- og pladsarbejde, og overenskomsterne skulle for lastning og losning af de under 1) nævnte skibe forblive gældende til en 1. juli, ligesom generelle ændringer i de pågældende overenskomster fra ikraft-

trædelsesdagen fik virkning for den her omhandlede overenskomst.

4) Overenskomsten kunne opsiges med 6 måneders varsel, dog tidligst til den 1. oktober 1966.

Dansk Arbejdsgiverforenings og Landsorganisationens repræsentanter i udvalget tilsluttede sig i princippet formandens forslag. Man fandt dog, at havnearbejdets forhold burde finde en selvstændig overenskomstmæssig løsning, hvorfor dette emne, jfr. nedenfor under C. blev udtaget til særskilt forhandling.

Ligeledes anså man det for mest hensigtsmæssigt, at en overenskomst i lighed med den for sømænd og søfyrbødere foreslåede blev oprettet for skibsofficerers vedkommende, jfr. nedenfor under B. Endelig var det nødvendigt at gøre navnlig de nedennævnte forhold til genstand for nærmere forhandling.

1) Arbejdsgiverrepræsentanterne henledte opmærksomheden på, at de private rederiers anvendelse af Den kgl. grønlandske Handels forhyringsvilkår ville påføre rederierne merudgifter til lønning. Rederierne fandt det mindre rimeligt at skulle bære denne udgift, som ikke begrundedes i søfartens forhold, men nødvendiggjordes, fordi man af samfundsmæssige årsager ønskede at sikre sejladsen på Grønland. Man henstillede, at staten påtager sig at afholde udgiften, og der opnåedes i udvalget enighed herom.

2) Arbejdsgiverrepræsentanterne henledte opmærksomheden på, at ret betydelige vanskeligheder af praktisk art ville være forbundet med, at private rederier anvender Den kgl. grønlandske Handels overenskomster. Man henstillede derfor, at mandskab på skibe, for hvilke Den kgl. grønlandske Handels overenskomster ikke er gældende ved indsættelsen i grønlandssejladsen, fortsat aflønnes efter de sædvanlige overenskomster mod at oppebære et tillæg, som svarer til den lønmæssige forskel mellem overenskomsterne. Arbejderrepræsentanterne tilsluttede sig dette.

3) Arbejderrepræsentanterne lagde vægt på og opnåede arbejdsgiverrepræsentanternes tilslutning til, at et skib kun anses for indsat i grønlandssejlad i overenskomstens forstand, hvis aftale er indgået herom forud for en arbejdskonflikts varsel, eller såfremt skibet tilhører Den kgl. grønlandske Handel.

4) Organisationerne kunne ikke tilslutte sig, at overenskomsten får ekstraordinær varighed.

På dette grundlag opnåedes i udvalget enighed om en overenskomstmæssig løsning af sømændenes, søfyrbødernes og lager- og pakhusarbejdernes forhold, svarende til den overenskomst (bilag nr. 8), som den 27. april 1964 blev indgået mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund, Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København samt Landsorganisationen i Danmark.

Overenskomstens hovedpunkter er:

1) Al sejlads på Grønland, der udføres af Den kgl. grønlandske Handels skibe eller af skibe, som er befragtet af Den kgl. grønlandske Handel samt lager- og pakhusarbejde for Den kgl. grønlandske Handel omfattes af overenskomsten.

2) Dæksmandskab og fyrbødere i Den kgl. grønlandske Handels skibe aflønnes i overensstemmelse med Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser af 1. maj 1963, og for lager- og pakhusarbejde gælder overenskomsten mellem Den kgl. grønlandske Handel og Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund.

Forhyringsbetingelserne og den nævnte overenskomst kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli i det år, hvori overenskomsterne mellem Rederiforeningen og det søfarende mandskabs organisationer har været opsagt.

Overenskomsterne mellem Rederiforeningen og det søfarende mandskabs organisationer forbliver gældende for andre skibe, der indsættes i grønlandsfarten, hvis skibene i øvrigt er omfattet af overenskomsterne, men der ydes mandskabet et tillæg som kompensation for forskellen mellem de pågældende overenskomster og Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser, ligesom isducør og vinterducør betales efter regler, svarende til Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser.

Endvidere får ændringer af generel art i overenskomsterne mellem Rederiforeningen og det søfarende mandskabs organisationer virkning for grønlandssejladsen fra deres ikrafttrædelsesdato, medens Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser i øvrigt forhandles på sædvanlig måde.

3) Overenskomstens parter forpligter sig til ikke over for den af overenskomsten omfattede

sejlads, lastning, losning og transport at iværksætte sympatiaktioner af nogen art.

4) Overenskomsten kan med 3 måneders varsel opsiges til en 1. juli i det år, hvori overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og det søfarende mandskabs organisationer har været opsagt, dog tidligst til det tidspunkt, hvor aftalerne af 11. december 1962 og 22. januar 1963 mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund bortfalder.

B. Forhandlingerne vedrørende skibsofficerer.

Underudvalgets undersøgelse viste, at særbestemmelser om grønlandssejladis ikke indeholdes i overenskomsterne mellem skibsofficerernes organisationer og de private rederier, samt at Den kgl. grønlandske Handels overenskomster nøje svarer hertil. Endvidere konstaterede man, at der hverken mellem private rederier eller Den kgl. grønlandske Handel og Danmarks Skibsførerforening består overenskomster om skibsføreres løn- og arbejdsvilkår.

I tilknytning til de under A. nævnte forhandlinger om en mandskabsoverenskomst opnåedes i underudvalget enighed mellem repræsentanterne for de implicerede organisationer om indgåelse af en overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Dansk Elektrikerforbund og Landsorganisationen, hvorved skibsofficerernes forhold i grønlandssejladis løstes efter retningslinier, som svarede til de for mandskabet aftalte.

Endvidere tilveje bragtes i december 1962 en overenskomstmæssig løsning af havnearbejdets forhold, jfr. nedenfor under C, og under et møde i underudvalget den 11. januar 1963 kunne formanden således med de øvrige medlemmers tilslutning udtale, at enighed i det væsentlige var opnået om en løsning, der efter udvalgets opfattelse sikrede grønlandssejladis.

Skibsførernes tiltrædelse af overenskomsten.

Under påfølgende forhandlinger om enkeltheder i den foreslåede overenskomst gjorde Danmarks Skibsførerforening imidlertid fordring på at underskrive overenskomsten, og de øvrige personaleorganisationer betingede her-

efter deres tilslutning til den samlede løsning af at skibsførernes ønske blev efterkommet.

Repræsentanterne for Dansk Arbejdsgiverforening henviste i denne anledning til, at ingen overenskomst bestod mellem Rederiforeningen og Skibsførerforeningen. At Skibsførerforeningen medunderskrev grønlandsoverenskomsten, ville derfor efter de pågældendes opfattelse være uden mening, og det var ikke rimeligt, at Skibsførerforeningens ønske om en kollektiv overenskomst mellem Danmarks Rederi forening og Danmarks Skibsførerforening om samtlige skibsføreres vilkår, blev knyttet sammen med en speciel overenskomst om opretholdelse af grønlandssejladis. Som følge heraf måtte arbejdsgiverrepræsentanterne modsætte sig, at Danmarks Skibsførerforening medunderskrev den særlige overenskomst om skibsofficerer i grønlandssejladis.

Udvalgets drøftelser blev herefter stillet i bero, dels fordi loven om kollektive overenskomsters forlængelse midlertidigt sikrede grønlandssejladis mod inddragelse i arbejdskonflikter, dels fordi der ikke kunne spores ændringer i de af parterne indtagne standpunkter.

I marts 1964 genoptog hovedudvalget forhandlingerne, og efter at det i en række møder var blevet klarlagt, såvel at skibsførerne og de øvrige personaleorganisationer opretholdt kravet om Danmarks Skibsførerforenings medunderskrift, som at ingen hindringer i øvrigt bestod for gennemførelse af en samlet løsning, indgik arbejdsgiverrepræsentanterne på at efterkomme organisationernes ønske.

Dansk Arbejdsgiverforenings repræsentanter fremhævede dog i denne forbindelse, at der ikke herved var indtrådt nogen ændring i Danmarks Rederiforenings principielle standpunkt til en kollektiv overenskomst om skibsførernes samlede vilkår, men at alene hensynet til grønlandssejladis sikring motiverede Rederiforeningen til at acceptere Skibsførerforeningen som medunderskriver af den her omhandlede, ganske specielle overenskomst.

Overenskomsten (bilag nr. 9) blev herefter vedtaget den 27. april 1964 mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Danmarks Skibsførerforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Dansk Elektriker Forbund og Landsorganisationen i Danmark

Overenskomstens hovedpunkter er:

1) Al sejlads på Grønland, der udføres af Den kgl. grønlandske Handels skibe eller af skibe, som er befragtet af Den kgl. grønlandske Handel, omfattes af overenskomsten.

2) Overenskomsterne mellem Den kgl. grønlandske Handel og de under 1) nævnte personaleorganisationer kan tidligst opsiges til den 1. juli i det år, hvori overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og personaleorganisationerne udløber.

Overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og personaleorganisationerne forbliver, uanset overenskomsternes bestemmelser om varighed, gældende for skibe, der indsættes i grønlandssej ladsen, hvis overenskomsterne forud herfor var gældende for de pågældende skibe, men nye overenskomster får virkning for området fra deres ikrafttræden. Der betales isducør og vinterducør efter regler, som svarer til de af Den kgl. grønlandske Handel anvendte.

3) Overenskomstens parter forpligter sig til ikke over for den af overenskomsten omfattede sejlads, lastning og losning at iværksætte sym patiaktioner af nogen art.

4) Overenskomsten kan med 3 måneders varsel opsiges til en 1. juli i det år, hvori overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og det søfarende mandskabs organisationer har været opsagt, dog tidligst til det tidspunkt, hvor aftalerne af 11. december 1962 og 22. januar 1963 mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund bortfalder.

C. Forhandlinger vedrørende havne-, lager- og pakhusarbejdet og den dermed i forbindelse stående kørsel.

Underudvalgets undersøgelser viste, at der ikke bestod overenskomster mellem Den kgl. grønlandske Handel og Havnearbejdernes Fællesforbund, og at stevedorevirksomheden på Den kgl. grønlandske Handels plads varetoges af et under Dansk Arbejdsgiverforening organiseret firma, for hvilket de i Københavns Havn i øvrigt gældende overenskomster finder anvendelse. Derimod bestod en overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel og Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København om lager- og pakhusarbejde på Den kgl. grønlandske Handels plads. Endelig fandtes bestemmelser om særbetaling for kørsel med kryolit i til-

læg af maj 1963 til standardoverenskomsten og kuskenes hovedoverenskomst med Chaufførernes Fagforening, Københavns Vognmands-laug, Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening og Nordre Birks Vognmandsforening.

Havnearbejdet.

Som nævnt foran omfattede formandens mæglingsforslag af 9. april 1962 også havnearbejdet. Repræsentanter for de organisationer, som var særligt interesserede i dette spørgsmål, skønnede imidlertid, at en anden løsning end den i formandens forslag indeholdte ville være mere formålstjenlig, og henstillede, at sagen blev gjort til genstand for forhandling mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund.

Underudvalget tiltrådte denne henstilling, og de herefter stedfundne forhandlinger resulterede i en fællesudtalelse af 11. december 1962 (bilag nr. 10) fra Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund og i en aftale af 22. januar 1963 (bilag nr. 11) mellem disse organisationer.

Ifølge den trufne ordning omfattes de her henhørende spørgsmål af parternes sædvanlige overenskomstforhandlinger, og Den kgl. grønlandske Handel opfordres til som observatør at deltage i drøftelsen af stykgodsoverenskomstens takstgruppe L. Endvidere undtages fra parternes eventuelle varsler om arbejdsstandsning losning og lastning af skibe til eller fra Grønland, herunder skibe, som medfører kryolit og under en bestående konflikt ankommer til Københavns Havn, men i forvejen klart er bestemt til efter endt udlosning at indsættes i grønlandssej ladsen.

En forudsætning var, at der i øvrigt opnåedes enighed om sikring af sejladsen på Grønland, hvilken forudsætning opfyldtes ved indgåelsen af de øvrige overenskomster, der er tilvejebragt ved udvalgets virksomhed.

Lager- og pakhusarbejdet.

Efter forhandlinger i underudvalget opnåedes enighed om, at lager- og pakhusarbejdets forhold bedst løstes ved, at Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København tilsluttede sig overenskomsten mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund og Landsorganisa-

tionen. Man lagde herved vægt på, at en overenskomst bestod mellem Den kgl. grønlandske Handel og Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København, og der opnåedes enighed om, at ændre denne overenskomsts udløbstid til den 1. juli.

Den 27. april 1964 tiltrådte Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København overenskomsten.

Kørsel i forbindelse med havne-, lager- og pakhusarbejde.

Man anså det for påkrævet under arbejdskonflikter også at sikre den nødvendige kørsel af gods i forbindelse med losning eller lastning af skibe i grønlandssejladser, idet de øvrige til-

vejebragte, overenskomstmæssige løsninger i modsat fald måtte betragtes som mindre virksomhedsfulde.

I dette øjemed blev på udvalgets foranledning den 23. april 1964 indgået en overenskomst (bilag nr. 12) mellem Kjøbenhavns Vognmands- og Chaufførernes Fagforening med Dansk Arbejdsgiverforening og Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund som medunderskrivere, hvorefter de pågældende organisationer forpligter sig til fra eventuelle varsler om arbejdsstandsning at undtage kørselsarbejde i samme udstrækning, som tilfældet er i medfør af de foran nævnte vedtagelser af 11. december 1962 og 22. januar 1963 vedrørende havnearbejdet.

IV. Konklusion

Med de indgåede overenskomster er efter udvalgets opfattelse tilvejebragt en så fyldestgørende sikring af grønlandssejladser, som det under de bestående forhold er muligt. Udvalget skønner endvidere, at de gennemførte foranstaltninger i tilstrækkelig grad tilvejebringer det ønskede resultat, og at udvalget således har løst den ved kommissoriet stillede opgave.

Man er herved opmærksom på, at overenskomsterne vedrørende selve sejladser (bilag nr. 8 og 9) — bortset fra sympatiaktioner — ikke fuldstændigt udelukker, at området kan blive inddraget i konflikter, men erfaringerne giver grundlag for at tro, at muligheden herfor i praksis er meget ringe. Man skal således henvises til, at arbejdsmarkedets, herunder søfartens, kollektive overenskomster almindeligvis kan opsiges til ophør en 1. marts, medens de ved udvalgets virksomhed tilvejebragte overenskomster tidligst kan opsiges til en 1. juli. Der er således på forhånd etableret sædvanlig, arbejdsretlig garanti for, at grønlandssejladser i en periode af 4 måneder efter det tidspunkt, hvor arbejdsmarkedets overenskomster normalt ophører, ikke inddrages i dettes konflikter. Erfaringsmæssigt vil endvidere som overvejende hovedregel uoverensstemmelser på arbejdsmarkedet med hensyn til nye overenskomsters indhold på den ene eller anden måde være bilagt inden den 1. juli. Da ændringer af generel art i overenskomster mellem Rederiforeningen og det søfarende personales organisationer i medfør af de ved udvalgets virksomhed tilvejebragte over-

enskomster tillige uden videre overføres til grønlandssejladser, ligesom specielle spørgsmål mellem Den kgl. grønlandske Handel og de nævnte organisationer hidtil stedse har kunnet løses uden arbejdsstandsninger, kan det efter udvalgets opfattelse med rimelighed påregnes, at heller ikke de forhandlinger, der efter den 1. juli føres om grønlandssejladser, vil give anledning til nævneværdige vanskeligheder.

De ovenstående betragtninger finder tilsvarende anvendelse for lager- og pakhusarbejdet.

Som anført i afsnit III, vil private rederiers anvendelse i grønlandssejladser af Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser påføre rederierne merudgifter med et beløb, der, beregnet efter forholdene i 1964, vil udgøre ca. 50.000 kr. årlig. Dansk Arbejdsgiverforenings repræsentanter i udvalget har fremhævet, at private rederier ikke bør bære denne merudgift, der alene opstår som følge af de særtafter, der har måttet indgås, fordi man af samfundsmæssige årsager ønsker at sikre sejladser på Grønland mod virkninger af arbejdskonflikter i det øvrige land. Arbejdsgiverrepræsentanterne forudsatte, og udvalgets øvrige medlemmer tilsluttede sig det standpunkt, at staten refunderer rederierne udgiften.

Man henstiller derfor, at Den kgl. grønlandske Handel søger den hertil fornødne bevilling.

For så vidt angår havnearbejdet, er ved fællesudtalelsen af 11. december 1962 (bilag nr. 10) fra Havnearbejdernes Fællesforbund og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns

Havn sammenholdt med aftalen af 22. januar 1963 (bilag nr. 11) mellem de samme parter tilvejebragt en ikke mindre betryggende ordning. Man skal således henvise **til**, at parterne har forpligtet sig til fra mulige varsler om arbejdsstandsning at undtage losning og lastning af skibe til eller fra Grønland, herunder fartøjer, der medfører kryolit, og som på forhånd klart er bestemt til efter endt losning atter at indsættes i grønlandssejladsen.

Endelig skal man henvise til, at der ved overenskomsten af 23. april 1964 (bilag nr. 12) mellem Dansk Arbejdsgiverforening, Københavns Vognmands-laug, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund og Chaufførernes Fagforening i København er opnået enighed om, at kørselsvirksomhed i samme udstrækning som havnearbejdet undtages fra eventuelle arbejdsstandsninger.

Efter at Den kgl. grønlandske Handel til grønlandssejlads havde chartret et skib tilhøren-

de Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, hvilket selskab ikke er medlem af Danmarks Rederiforening, men har afsluttet særoverenskomster med mandskabs- og officersorganisationerne, rejste Sømændenes Forbund i Danmark spørgsmålet om, hvorvidt dets medlemmer ville have krav på de særlige tillæg, som omhandles i mandskabsoverenskomsten og officersoverenskomsten af 27. april 1964.

Der opnåedes i denne anledning enighed om en aftale (bilag nr. 13), hvorefter danske skibe, som ikke tilhører medlemmer af Danmarks Rederiforening eller skibsreder A. E. Sørensen, og som chartres af Den kgl. grønlandske Handel som nærmere anført i overenskomsternes § 1, er omfattet af overenskomsterne, når skibet i forvejen er dækket af en kollektiv overenskomst mellem vedkommende rederi og mandskabs- og/eller officersorganisationerne.

København, den 18. januar 1965.

C. Ove Christensen
(Formand)

Ernst Borg

Peter Heilmann

Magnus Jensen

Rink Kleist

Jens Mortensen

A. E. Sørensen

Ove Amsinck

Jens Degerbøl

Erling Høegh

Otto Jensen

F. Koed

Einar Nielsen

E. Berthelsen

Svend From-Andersen

Henry Jensen

K. Kampmann

O. I. Mikkelsen

Nik. Rosing

/ Per Bryld.

Bilagsfortegnelse

	Side
Bilag nr. 1. Arbejdsgiverrepræsentanternes udkast af 24. januar 1962 til en til-lægsoverenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark og Landsorganisationen i Danmark	17
Bilag nr. 2. Arbejdsgiverrepræsentanternes udkast af 25. januar 1962 til en til-lægsoverenskomst mellem Danmarks Rederiforening, Den kgl. grøn-landske Handel, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark og Landsorganisatio-nen i Danmark	18
Bilag nr. 3. Arbejderrepræsentanternes udkast af 27. februar 1962 til en overens-komst vedrørende sejladsen på Grønland og havnearbejdet i Køben-havn og andre havne i Danmark uden for Grønland	19
Bilag nr. 4. Arbejdsgiverrepræsentanternes udkast af 15. marts 1962 til en til-lægsoverenskomst mellem Danmarks Rederiforening, Den kgl. grøn-landske Handel, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark og Landsorganisationen i Danmark	20
Bilag nr. 5. Arbejdsgiverrepræsentanternes udkast af 15. marts 1962 til en over-enskomst mellem Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisa-tioner i Danmark og Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund	22
Bilag nr. 6. Arbejderrepræsentanternes udkast af 6. april 1962 til en overenskomst vedrørende sejlads på Grønland og havnearbejde i København og an-dre havne i Danmark uden for Grønland	24
Bilag nr. 7. Formandens udkast af 9 april 1962 til en overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, Sammenslutnin-gen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark, skibsreder A. E. Sørensen, Dansk Arbejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Dan-mark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund og Landsorganisationen i Danmark samt be-mærkninger til udkastet	25
Bilag nr. 8. Overenskomst af 27. april 1964 mellem Den kgl. grønlandske Han-del, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Dansk Ar-bejdsgiverforening, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder For-bund, Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København og Lands-organisationen i Danmark	29
Bilag nr. 9. Overenskomst af 27. april 1964 mellem Den kgl. grønlandske Han-del, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Danmarks Skibsførerforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsfor-ening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, Dansk Elektriker Forbund og Landsorganisationen i Danmark	31
Bilag nr. 10. Fællesudtalelse af 11. december 1962 fra Havnearbejdernes Fællesfor-bund og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn	33

Bilag nr. 11.	Aftale af 22. januar 1963 mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund.....	34
Bilag nr. 12.	Overenskomst af 23. april 1964 mellem Kjøbenhavns Vognmands- laug, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Arbejdsmands- og Special- arbejder Forbund og Chaufføernes Fagforening	35
Bilag nr. 13.	Aftale af 4. september 1964 mellem Landsorganisationen i Danmark, Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund, Lager- og Pakhus arbejdernes Forbund i København, Danmarks Skibsførerforening, Ma- skinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafist foreningen af 1917, Dansk Sjø-Restaurations-Forening, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Dansk Elektrikerforbund og Den kgl. grønlandske Handel	36

Udkast til TILLÆGS-OVERENSKOMST

Mellem
Den kgl. grønlandske Handel

og

Sømændenes Forbund i Danmark,
Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
Landsorganisationen De Samvirkende
Fagforbund

er der indgået følgende tillægs-overenskomst til de mellem Den kgl. grønlandske Handel og Sømændenes Forbund i Danmark, respektive Søfyrbødernes Forbund i Danmark oprettede overenskomster af 21. juni og 22. juni 1961 (forhøringsbetingelser af 1. maj 1961):

enskomster med Den kgl. grønlandske Handel. Samtidig optages forhandlinger mellem forbundene og Den kgl. grønlandske Handel om særspørgsmål i deres overenskomster, der ikke er af fælles karakter.

Opnås der ikke enighed mellem parterne om de nævnte særspørgsmål inden opsigelsesfristens udløb, indbringes de udestående spørgsmål til endelig afgørelse for en voldgiftsret bestående af 7 medlemmer med Forligsinstitutionens formand som formand og opmand. Af de øvrige medlemmer udpeges to af Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund, et af Landsorganisationen, et af Den kgl. grønlandske Handel, et af Dansk Arbejdsgiverforening og et af Danmarks Rederiforening.

Opsigelsesfrist.

Varigheden af ovennævnte overenskomster af 21. og 22. juni 1961 forlænges til 1. juni 1963 eller til en måned efter at ny hovedoverenskomst mellem Danmarks Rederiforening og de to forbund er vedtaget, hvis vedtagelsesdatoen er senere end 1. juni 1963. Samtidig nedsættes den i overenskomsternes § 18 omtalte opsigelsesfrist på tre måneder til en måned.

Fornyelse.

I opsigelsesperioden overføres de eventuelle ændringer af fælles karakter, som er foretaget i overenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og de to forbund, til forbundenes over-

§ 2.

Nye overenskomster.

Det i § 1 indeholdte om opsigelsesfristens længde, overenskomstens varighed samt vedrørende princippet for afgørelse af de vilkår, hvorunder fornyelse af de nævnte overenskomster skal finde sted, optages i de nye overenskomster mellem parterne og bliver gældende herfor.

Opsigelsesfrist for tillægs-overenskomsten.

Denne tillægs-overenskomst gælder, indtil den med seks måneders varsel opsiges til en 1. juni, dog tidligst til 1. juni 1973.

Udkast til TILLÆGS-OVERENSKOMST

Mellem
Danmarks Rederiforening,
Den kgl. grønlandske Handel,
Dansk Arbejdsgiverforening
og
Sømændenes Forbund i Danmark,
Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
Landsorganisationen De Samvirkende
Fagforbund

Ungmand og dreng

kr. 45 -

Feriepenge

Der ydes ikke feriepenge af de i § 2 omtalte beløb.

§4.

Ikrafttræden.

Denne tillægs-overenskomst træder i kraft den.....

§5.

Fornyelse.

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 2 og 3 kan opsiges med en måneds skriftligt varsel til ophør tre måneder efter den dato, den til enhver tid gældende hovedoverenskomst udløber. I opsigelsesperioden optages der forhandlinger mellem parterne om eventuelle ændringer. Opnået enighed ikke inden opsigelsesfristens udløb, indbringes de udestående spørgsmål for Overenskomstnævnet - jfr. herved bestemmelserne i I. B. i overenskomsten af 31. oktober 1939 mellem Dansk Arbejdsgiverforening og organisationerne under Landsorganisationen — til endelig afgørelse af de vilkår, hvorunder fornyelse af bestemmelserne i fornævnte §§ 2 og 3 skal finde sted. Disse vilkår bliver også gældende i overenskomstforholdet mellem Den kgl. grønlandske Handel og de to omtalte forbund.

Stk. 2. Ved den nævnte behandling i Overenskomstnævnet udpeges 2 af de 3 repræsentanter for hovedorganisationerne af Danmarks Rederiforening og Den kgl. grønlandske Handel, respektive Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund.

§6.

Opsigelse.

Bestemmelserne i §§ 1 og 5 er gældende, indtil de med 6 måneders varsel opsiges til en 1. juni, dog tidligst til 1. juni 1973.

er der truffet aftale om følgende tillægs-overenskomst til den mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark oprettede hovedoverenskomst af 4. maj 1961:

Overenskomstens område.

Stk. 1. For skibe, der er omfattet af ovennævnte overenskomster og er befragtet til at udføre rejser på Grønland, forbliver de til enhver tid mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund oprettede hovedoverenskomster i kraft, uanset de i overenskomsterne indeholdte bestemmelser om varighed.

Stk. 2. Når nye hovedoverenskomster foreligger, bliver disse gældende for de nævnte skibe fra overenskomsternes ikrafttrædelsesdato.

§2.

Vinterducør.

For rejser til Grønland, der påbegyndes i månederne januar-februar, ydes som vinterducør nedenstående beløb pr. fuldført rejse:

Bådsmand, pumpemand, tømmermand,
matros samt motormand og fyr-
bøder.....kr. 85.-
Letmatros.....kr. 55.-

UDKAST

til

Overenskomst vedrørende sejladsen på Grønland og havnearbejdet i København og andre havne i Danmark uden for Grønland.

§ 1.

Forsyningstrafikken på Grønland forestås af Den kgl. grønlandske Handel på basis af Bare-Boat Charter.

§ 2.

Overenskomsterne for den i § 1 nævnte sejlads og havnearbejdet aftales direkte mellem den grønlandske handel og de pågældende forbund ved oprettelse af selvstændige overenskomster pr. 1. juni.

For så vidt enighed ikke opnås om de omhandlede overenskomsters fornyelse, kan begge parter frigøre sig og etablere konflikt med sædvanligt varsel.

Parterne giver dog afkald på at anvende sympatiaktioner.

Parterne er enige om, at de aftaler, der mellem de omhandlede forbund og medlemmer af Dansk Arbejdsgiverforening måtte blive truffet ved overenskomsternes udløb pr. 1. marts eller

senere dato, har øjeblikkelig virkning i overenskomstforholdet fra 1. marts, uanset om konflikt er etableret mellem foreninger under Dansk Arbejdsgiverforening og under Landsorganisationen i Danmark.

Man er ligeledes enige om, at samme regel gælder, selv om der efter nærværende overenskomsters udløb pr. 1. juni måtte blive etableret konflikt mellem de af nærværende overenskomst omfattede parter.

§ 4.

Ovennævnte bestemmelser er ikke til hinder for, at grønlandske handel lader havnearbejdet forestå gennem et medlem af Dansk Arbejdsgiverforening.

Nærværende overenskomst træder i kraft den 1. marts 1963 og gælder efter de mellem overenskomstparterne ved den endelige overenskomstfornyelse fastsatte tidsperiode.

Udkast til TILLÆGS-OVERENSKOMST

Mellem
Danmarks Rederiforening,
Den kgl. grønlandske Handel,
Dansk Arbejdsgiverforening
og
Sømændenes Forbund i Danmark,
Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
Landsorganisationen De Samvirkende
Fagforbund

er der truffet aftale om følgende tillægs-overenskomst til den mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark oprettede hovedoverenskomst af 4. maj 1961:

§ 1

Overenskomstens område.

Stk. 1. For skibe, der er omfattet af ovennævnte overenskomster og er befragtet til at udføre rejser på Grønland, forbliver de til enhver tid mellem Danmarks Rederiforening og respektive Sømændenes Forbund og Søfyrbødernes Forbund oprettede hovedoverenskomster i kraft, uanset de i overenskomsterne indeholdte bestemmelser om varighed.

Stk. 2. Når nye hovedoverenskomster foreligger, bliver disse gældende for de nævnte skibe fra overenskomsternes ikrafttrædelsesdato.

§ 2.

Is- og vintet duc ør.

S/k. 1. Ved rejser med anløb af stationer på Grønlands østkyst nord for 62° n. br. ydes som is-ducør nedenstående beløb pr. fuldført rejse: Bådsmænd, pumpemand, tømmermand,

matros samt motormand og fyrbøder kr. 85.-
Letmatros kr. 55.—
Ungmand og dreng kr. 45.-

Stk. 2. For rejser til Grønland, der påbegyn-

des i månederne januar-februar, ydes som vinterducør samme beløb pr. fuldført rejse.

Stk. 3. Ved begrebet »fuldført rejse« nævnt i stk. 1 forstås,

at breddeparallellen 62° N. er passeret for nordgående, og

at mindst eet anløb af stationer nord for 62° N. har fundet sted, samt

at breddeparallellen 62° N. er passeret for sydgående.

§ 3.

Feriepenge.

Der ydes ikke feriepenge af de i § 2 omtalte beløb.

§ 4

Sympatiaktioner.

Der må ikke af parterne i dette overenskomst forhold etableres sympatikonflikt af nogen art over for eller til støtte for den af denne overenskomst omfattede sejlads.

§ 5

Ikrafttræden.

Denne tillægs-overenskomst træder i kraft den.....

§ 6

Fornyelse.

Stk. 1. Bestemmelserne i §§ 2 og 3 kan opsiges med en måneds skriftligt varsel til ophør tre måneder efter den dato, den til enhver tid gældende hovedoverenskomst udløber. I opsigelsesperioden optages der forhandlinger mellem parterne om eventuelle ændringer. Opnås enighed ikke inden opsigelsesfristens udløb, indbringes de udestående spørgsmål for Overenskomstnævnet — jfr. herved bestemmelserne i I. B. i overenskomsten af 31. oktober 1939 mellem Dansk Arbejdsgiverforening og organisationerne under Landsorganisationen - til endelig afgørelse af de vilkår, hvorunder fornyelse af bestemmelserne i fornævnte §§ 2 og 3 skal

finde sted. Disse vilkår bliver også gældende i overenskomstforholdet mellem Den kgl. grønlandske Handel og de to omtalte forbund.

Stk. 2. Ved den nævnte behandling i Overenskomstnævnet udpeges 2 af de 3 repræsentanter for hovedorganisationerne af Danmarks Rederiforening og Den kgl. grønlandske Handel,

respektive Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund.

§ 7.

Opsigelse.

Bestemmelserne i §§ 1, 4 og 6 er gældende, indtil de med 6 måneders varsel opsiges til en 1. juni, dog tidligst til 1. juni 1973.

15. 3. 1962

OVERENSKOMST

mellem

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark

og

Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund.

§ 1

Det særlige afsnit i overenskomsten mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund vedrørende losning og lastning af skibe til og fra Grønland behandles under overenskomstforhandlingerne på ganske samme måde som det øvrige overenskomststof, dog med den ændring, at Den kgl. grønlandske Handel deltager i samtlige forhandlinger angående disse forhold.

§ 2

De krav, som ikke kan løses ved forhandling mellem parterne, viderebehandles efter de gældende regler, uden at der for sådanne forholds vedkommende bliver tale om særbehandling under nogen form.

Heri ligger, at der for sådanne uløste krav, på samme måde som for andre uløste krav vedrørende det pågældende overenskomstforhold, efter de til enhver tid gældende regler kan etableres konfliktforanstaltninger, der dog udelukkende af hensyn til den uforstyrrede opretholdelse af Grønlands forsyningstjeneste underkastes de nedenfor anførte begrænsninger.

§ 3

Medens parterne ikke giver afkald på retten til at søge eventuelle uløste krav vedrørende nævnte overenskomstafsnit tilligemed øvrige uløste krav gennemført ved strejke eller lock-out, er parterne enige om, at der ikke på *selve dette arbejdsområde* må etableres strejke eller lockout, og heller ikke sympatiaktioner.

§ 4

I de tilfælde, hvor der under en aktuel havnekonflikt til Københavns Havn ankommer ski-

be, der efter endt udlosning er befragtet til indsættelse i forsyningstjenesten til Grønland, gælder ovenstående regler om arbejdets uforstyrrede udførelse også for losningen af sådanne både.

§ 5

Såfremt en situation som den i § 4 nævnte opstår i en provinshavn, afgøres forholdet efter ovenstående retningslinier.

§ 6

Medens det er en forudsætning, at nærværende aftale behandles som et led i overenskomstforholdet, hvortil der på sædvanlig vis kan stilles ændringsforslag, er der enighed mellem parterne om, at aftalen består uændret, indtil den pågældende overenskomstsituation er fuldstændig afviklet.

Bemærkninger til ovenstående.

Almindelige bemærkninger

Samtlige bestemmelser om losning og lastning af skibe fra og til Grønland er dækket af overenskomsten mellem Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund. Det tjener ikke noget formål at trække disse regler ud af overenskomst-opgøret pr. 1. marts til senere forhandling f. eks. pr. 1. juni, da man ikke derved fjerner risikoen for konflikt.

Formålet med udvalgets arbejde må formentlig være at skabe en ordening, der tilgodeser hensynet til befolkningen på Grønland, og samtidig i så ringe udstrækning som muligt fratager organisationerne deres rettigheder med hensyn til gennemførelse af de krav, der rejses under en overenskomstsituation.

I hvert fald for havnearbejdets vedkommen-

de må det sikkert erkendes af begge parter, at den omstændighed, at nogle få grønlandsskibe under en eventuel konflikt ekspederes uforstyrret, overhovedet ikke kan have nogen indflydelse på konfliktens forløb. Under hensyn her til og i betragtning af, at der, bortset fra 1961, ikke i en meget lang årrække (over 35 år) har været en havnearbejderstrejke, kunne hele forholdet formentlig løses på den naturlige - og af hensyn til befolkningen på Grønland tiltalende — måde, at organisationerne på begge sider forpligter sig til i eventuelle varsler om havne strejke at undtage grønlandsforsyningen.

Det foreliggende udkast tager sigte på,

- 1) at krav under overenskomstforhandlingerne behandles efter de til enhver tid gældende regler uden begrænsninger af nogen art, og
- 2) at parternes aktionsret bevares ubeskåret på alle områder, hvor denne ret har betydning, og udkastet har til forudsætning, at aftalen godkendes af hovedorganisationerne og tiltrædes af parterne i det gældende overenskomstforhold, nemlig Havnearbejdernes Fællesforbund og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn.

Ad §§ 1 og 2.

Det omhandlede afsnit omhandler specielle akkordtakster for losning og lastning på Grønlandske Handels Plads, idet man uden for denne plads anvender de almindelige takster. Forhandlingerne skal foregå sammen med og på

nøjagtig samme måde som vedrørende øvrige krav i dette overenskomstforhold.

Ad § 3.

Det karakteristiske ved forslaget er, at retten til at sætte magt bagved kravene i realiteten bevares ubeskåret. Der er ingen realitet i at fastholde, at der også bør kunne konfliktes ved de få både til og fra Grønland, som ekspederes under en eventuel havnekonflikt, thi konfliktens varighed og udfald påvirkes overhovedet ikke heraf. Rejste krav *også vedrørende grønlandsbådene* kan søges gennemført ved aktion (og sympatiaktion) på alle andre områder, som betyder noget i det eventuelle opgør. Parterne giver således i realiteten ikke afkald på nogen aktionsret, som har betydning under en konflikt.

Ad §§ 4 og 5

Ingen bemærkninger.

Ad § 6.

Det var måske mere hensigtsmæssigt, at aftalen løber over et vist åremål. Det vigtigste må dog være, at pågældende overenskomstsituation i sin helhed forløber uden særlige vanskeligheder for befolkningen på Grønland, og da aftalen gøres til et led i overenskomsten, ved man også efter overenskomstens afslutning, hvorledes betingelserne er for i næste overenskomstsituation at sikre forsyningerne til Grønland.

Den 6. 4. 62.

Overenskomst vedr. sejlads på Grønland og havnearbejde i København og andre havne i Danmark udenfor Grønland.

§ 1

Al sejlads på Grønland sker på grundlag af overenskomsten med Den kgl. grønlandske Handel og de ved anvendelsen af nærværende overenskomst fastsatte vilkår.

§ 2,

Overenskomsterne for den i § 1 nævnte sejlads og havnearbejde aftales direkte mellem LO, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund, Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark på den ene side og Dansk Arbejdsgiverforening, Danmarks Rederiforening, Købmands- og Havnesammenslutningen og Den kgl. grønlandske Handel på den anden side ved oprettelse af selvstændige overenskomster pr. 1. juni. For så vidt enighed om omhandlede overenskomsters fornyelse ikke kan opnås, kan begge parter frigøre sig og etablere konflikt med sædvanligt varsel. Parterne giver dog afkald på at anvende sympatiaktioner.

§ 3.

Parterne er enige om, at de aftaler, der mellem de omhandlede forbund og medlemmer af Dansk Arbejdsgiverforening måtte blive truffet ved overenskomsternes udløb pr. 1. marts eller senere dato, midlertidigt overføres til nærværende overenskomstforhold fra den 1. marts i nærmere afventning af den endelige overenskomsts oprettelse, jfr. § 2, uanset om konflikt er etableret mellem foreninger under Dansk Arbejdsgiverforening og forbund under Landsorganisationen i Danmark uden for det i § 1 og 2 omhandlede område.

Alan er ligeledes enige om, at samme regler gælder, selv om der, når nærværende overenskomst udløber efter 1. juni, måtte blive etableret konflikt mellem de af nærværende overenskomst omfattede parter.

§ 4

Nærværende overenskomst træder i kraft 1. marts 1963 og gælder efter de mellem overenskomstparterne ved den endelige fornyelse fastsatte tidsrum.

UDKAST TIL OVERENSKOMST

mellem

- 1) Den kgl. grønlandske Handel,
 - 2) Danmarks Rederiforening,
 - 3) Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer Danmark,
 - 4) Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg,
 - 5) Dansk Arbejdsgiverforening
- og
- 1) Sømændenes Forbund i Danmark,
 - 2) Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
 - 3) Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund,
 - 4) Landsorganisationen i Danmark.

Med det formål at sikre de nødvendige forsyninger til Grønland og opretholde de nødvendige trafikforbindelser ad søvejen mellem Grønland og Danmark under sådanne arbejds-konflikter i Danmark, som direkte eller indirekte berører den uforstyrrede opretholdelse af denne forsyningstjeneste og trafik, er der opnået enighed om følgende overenskomst:

§ 1

Al sejlads på Grønland, hvad enten den udføres af Den kgl. grønlandske Handels egne skibe eller af skibe, der af Den kgl. grønlandske Handel er bare-boat- eller time-chartrede eller i øvrigt af skibe, der regelmæssigt besejler Grønland, er omfattet af denne overenskomst.

De for henholdsvis dæksmandskabet og fyrbøderne i de Den kgl. grønlandske Handel tilhørende skibe gældende forhyringsbetingelser af 1. maj 1961 er gældende for samtlige de i § 1 omhandlede skibe og kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli.

Det er en forudsætning, at ingen af de forhyredes lønningmæssige stilling forringes ved overgangen til anvendelse af Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser.

De ændringer af generel karakter, der foretages i overenskomsterne mellem Danmarks

Rederiforening og Sømændenes Forbund i Danmark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark, får virkning for nærværende overenskomstområde fra deres ikrafttrædelsesdato.

I øvrigt kan løn- og arbejdsvilkår forhandles mellem denne overenskomsts parter på sædvanlig måde.

§ 4

Den mellem Foreningen af arbejdsgivere i Københavns Havn og Havnearbejdernes Fællesforbund angående havne-, pakhus- og plads arbejde i Københavns Toldhavn gældende overenskomst tiltrædes af Den kgl. grønlandske Handel og forbliver gældende for lastning og losning m. v. af de i § 1 omhandlede skibe, indtil den på behørig måde opsiges, hvilket kan ske til en 1. juli.

De ændringer, der foretages under overenskomstforhandlingerne mellem arbejdsgiver- og arbejderorganisationerne i den nævnte overenskomst, bliver gældende for det her omhandlede overenskomstområde fra deres ikrafttrædelsesdato.

I øvrigt kan spørgsmål vedrørende losning og lastning af skibe til eller fra Grønland forhandles mellem Den kgl. grønlandske Handel, Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer og Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund på sædvanlig måde.

Såfremt der i forhandlingsregler gældende

mellem hovedorganisationerne vedtages bestemmelser til bilæggelse af uoverensstemmelser om ikke-generelle spørgsmål, bliver tilsvarende regler gældende for dette overenskomstområde.

§ 6

Der må ikke fra parterne i denne overenskomst over for eller til støtte for den af overenskomsten omfattede sejlads, lastning og losning iværksættes sympatiaktioner af nogen art.

§ 7

Uoverensstemmelser om forståelsen af denne overenskomst afgøres af en paritetisk sammensat voldgiftsret, hvor de i den foreliggende strid interesserede parter er repræsenteret.

Voldgiftsretten vælger selv en opmand. Kan enighed om valg af opmand ikke opnås, anmodes formanden for Den faste Voldgiftsret om at udpege opmanden.

§ 8

Denne overenskomst træder i kraft denog er gældende indtil den med 6 måneders varsel opsiges til den 1. oktober, dog tidligst til den 1. oktober 1966.

Bemærkninger til formandens udkast af 9. april 1962.

Almindelige bemærkninger.

1) Den foreliggende skitse samler samtlige interesserede parter under én overenskomst, idet der foreløbig ses bort fra officersorganisationerne. Hvorledes skibsreder A. E. Sørensen stilling er, står mig ikke ganske klart.

2) Udkastet bygger på den forudsætning, at aktionsretten bevares, idet der dog gives afkald på retten til iværksættelse af sympatiaktioner.

3) Endelig er forslaget baseret på Den kgl. grønlandske Handels overenskomster med forbundene med en fra Rederiforeningens og Havne-Sammenslutningens overenskomster afvigende udløbstid.

ad 1) Jeg finder det hensigtsmæssigt at samle samtlige regler i én overenskomst, da retningslinierne for de tre i betragtning kommende arbejdergrupper i princippet må være ensartede. Rent forhandlingsmæssigt må det formentlig også være en fordel, at alle parterne er forenede under én overenskomst, idet det af de i udvalget hidtil førte drøftelser fremgår,

at det må anses for en betingelse for opnåelsen af en praktikabel ordning af de foreliggende problemer, at samtlige interessespørgsmål finder en tilfredsstillende løsning.

Spørgsmålet er imidlertid af rent teknisk art, og finder man det mere praktisk at oprette to overenskomster, lader dette sig jo uden vanskelighed gøre.

ad 2) Spørgsmålet om aktionsrettens bevarelse er vel det, der skiller parterne mest. Der er enighed om, at der må gives afkald på retten til sympatiaktioner. I øvrigt bygger det fra arbejderside fremlagte udkast på, at aktionsretten i sin fulde udstrækning bevares. De fra reder side fremlagte udkast bygger på, at arbejderne afstår fra enhver ret til aktion samt på, at tilbagestående stridsspørgsmål afgøres ved en frivillig »tvungen« voldgift. Udkastet af 15. marts 1962 må vel forstås således, at der også skal gives afkald på aktionsretten i forholdet til Den kgl. grønlandske Handel, idet der ellers ikke er nogen grund til at nævne K.G.H. i overskriften til udkastet, der i det hele bygger på Rederiforeningens overenskomster og ikke lever plads for K.G.H.'s overenskomster eller »forhyringsbetingelser«.

Havnesammenslutningens udkast af 15. marts 1962 opretholder aktionsretten for så vidt angår arbejdet ved grønlandsbådene, idet der i forbindelse med de sædvanlige overenskomstforhandlinger skal kunne etableres konflikt på alt andet havnearbejde, hvis der er uløste spørgsmål med hensyn til »Grønlandsarbejdet«, hvorimod selve dette arbejde skal fortsættes uden adgang til iværksættelse af strejke eller lockout. Efter hvad jeg har fået meddelt, har Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund heller ikke kunnet acceptere den af Havnesammenslutningen foreslåede indskrænkning i aktionsretten.

Til forslaget kan man vel sige, at bestemmelsen om, at sympatiaktioner ikke må iværksættes, må anses for betydningsløs.

Som jeg sagde allerede i mine indledende bemærkninger i udvalgets første plenarmøde den 15. november 1961 - se referatet pag. 2 f.n. - har jeg forstået kommissoriet således, at konflikter vedrørende selve grønlandssejladser falder uden for udvalgets arbejde. Det har steds været min opfattelse, at kommissoriet kun tager sigte på de arbejdskonflikter her i landet, som rammer grønlandstrafikken, men som ikke har speciel relation til denne trafik. Jeg mener, man

fra arbejdsgiverside lægger mere i kommissoriet med hensyn til at afstå fra konflikter, end det har været regeringens hensigt at tilkendegive.

For at få klaret spørgsmålet nærmere har jeg haft en konference med ministeren for Grønland. Og jeg kan meddele, at det er ministerens opfattelse, at der ikke i kommissoriet kan lægges, at arbejderne skal *give* afkald på deres aktionsret for så vidt angår uoverensstemmelser vedrørende spørgsmål, der angår selve grønlandstrafikken. Det er ej heller ministerens hensigt, at arbejderne skal give afkald på deres aktionsret overfor K.G.H.

Under hensyn hertil og til den stilling, man har indtaget fra arbejdernes side, er jeg i mit udkast gået ud fra, at de normale arbejdsretlige tilstande opretholdes.

ad 3) Af forhandlingerne her i udvalget har jeg fået det indtryk, at man fra arbejdernes side lægger afgørende vægt på, at en eventuel overenskomstmæssig ordning om grønlandstrafikken aftales med K.G.H., altså aftales med en statsinstitution. Det skal have en væsentlig psykologisk betydning over for de enkelte arbejdere, når de skal arbejde i en periode, hvor der iøvrigt er konflikt inden for transportområdet. Jeg er af den opfattelse, at disse betragtninger er rigtige. Der vil formentlig i en konflikt-situation let kunne opstå komplikationer, når man skal forklare arbejderne, at de skal fortsætte arbejdet på skibe tilhørende Rederiforeningens medlemmer, når det samtidig skal ske på grundlag af Rederiforeningens overenskomster.

Jeg har derfor bygget den foreliggende skitse op på den måde, at K.G.H.'s »Forhyringsbetingelser« eller overenskomst er grundlaget for sejladsen. Der kan være yderligere den anledning til at tage dette udgangspunkt, at K.G.H. i henhold til § 1 i loven om Den kgl. grønlandske Handel har til opgave at sikre Grønlands forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber og aftage og eksportere grønlandske produkter. Denne bestemmelse henvises der som bekendt også til i Kommissoriet.

Såfremt samfundet havde råd hertil, kunne K.G.H. afvikle sin opgave med statsejede skibe. Vi har imidlertid i udvalget hørt meget om, at det må anses for uforvarligt og uretabelt, om K.G.H. skulle eje eller leje skibe i et sådant omfang, at K.G.H. kunne klare de stærkt svingende tonnagekrav i grønlandstrafikken.

Der er vel heller intet i vejen for, at K.G.H.

i certepartierne betinger sig, at mandskaberne på de chartrede skibe aflønnes mindst i overensstemmelse med K.G.H.'s forhyringsbetingelser. Fragtaftalerne måtte i så fald indrette sig herefter.

Med hensyn til havnearbejdet er forholdet som bekendt det, at K.G.H. ikke har overenskomst med havnearbejderne. For at få samme status overfor havnearbejderne, nemlig at det tillige er en statsinstitution, der er modpart i overenskomstforholdet, ville jeg finde det praktisk, om K.G.H. tiltrådte havneoverenskomsten. Man undgår også herved, at K.G.H. kommer i den situation at være ganske retsløs - som under den sidste konflikt, hvor havnearbejderne vægrede sig ved at arbejde også direkte for K.G.H. Havde man haft en overenskomst, kunne klage være indbragt for Den faste Voldgiftsret på sædvanlig måde.

Bemærkninger til enkelte bestemmelser.

Udkastet indledes med en *præambel* - en indledning som det ofte er skik og brug i internationale traktater. Det vil formentlig være hensigtsmæssigt på denne måde at præcisere formålet med overenskomsten. Temaet er stort set det samme som kommissoriets.

ad § 1:

Med hensyn til K.G.H.'s egne og chartrede skibe kan jeg henholde mig til det tidligere bemærkede.

Den sidste passus i paragraffen tager sigte på de skibe, der besejler Grønland uden for K.G.H.'s resort. Det er vanskeligt overenskomst-mæssigt at placere disse skibe, men jeg har foreløbig valgt at lade dem følge K.G.H.'s overenskomst, selvom de intet har med K.G.H. at gøre. Hensigten er at skaffe dem en status i arbejdernes øjne, der kan føre til, at de ikke alene på papiret, men også i praksis kan holdes uden for værsende transportstrejker.

Det er vist nødvendigt at begrænse området til de skibe, der ved konfliktudbruddet er i grønlandssejlad. Jeg har foreløbig anvendt udtrykket »regelmæssigt«, men reglen skal nok, hvis spørgsmålet får nogen betydning, formuleres mere concist. Den mulighed, der omhandles i Havnesammenslutningens udkast af 15. marts 1962 §§ 4 og 5 (sigtende til skibe, der skal indsættes i grønlandstrafikken, skal udlosses) anser jeg for urealisabel. Hvis søfolkene er i strejke, går de i land, så snart skibet anløber

dansk havn, og såfremt der løber en havnearbejderstrejke, vil det kunne give anledning til yderligere uro, hvis man forlanger et skib losset under anbringende af, at det skal indsættes i grønlandstrafikken. Tænk blot på konsekvenserne, hvis skibet alligevel ikke kommer til Grønland.

ad § 2:

Udkastet forudsætter som nævnt, at K.G.H.'s overenskomster er basis for sejladsen.

Jeg anser det for nødvendigt, at udløbstiden forskydes til 1. juli, således at der er skabt sikkerhed for, at der er blevet ro om fornyelsen af Rederiforeningens overenskomster.

Da det under forhandlingerne har været nævnt, at mandskaber under Rederiforeningens overenskomster på visse punkter kan være bedre stillet, er stk. 2 ex tuto medtaget. Det er muligt, at bestemmelsen er overflødig.

ad § 3:

Bestemmelsen er vel nødvendig af hensyn til de skibe, der tilhører Rederiforeningens medlemmer. Den indebærer på den anden side, at K.G.H., således som udkastet er bygget op, kommer til at deltage i den »tilbagevirkende kraft« også for sine egne skibe.

Selvom det ikke udtrykkeligt kan siges, må udgangspunktet for de efterfølgende forhandlinger være, at de — i overensstemmelse med hidtidig praksis — kun berører de særlige spørgsmål, der angår grønlandssejladserne.

ad § 4:

Som tidligere nævnt har jeg anset det for nødvendigt, at K.G.H. indtræder som part i overenskomstforholdet til havnearbejderne. Her ved opnås der også mulighed for at forskyde dette overenskomstforholds tidsmæssige placering i relation til den normale overenskomstsituation, hvor forhandlingerne for så vidt angår spørgsmål med hensyn til grønlandstrafikken så vil kunne afvikles på den måde, at man henholder sig til de ændringer, der måtte blive enighed om mellem nærværende overenskomstområdes parter.

løvrigt er situationen ganske som for de søfarende, og jeg kan henvise til bemærkningerne ad § 3.

Da hovedorganisationerne og medlemmer af disse er parter i den foreslåede overenskomst, må reglen anses for naturlig.

ad § 6:

Om denne regel er der formentlig enighed mellem parterne.

ad § 7:

Det må forudses, at der kan opstå uenighed om forståelsen af overenskomsten, navnlig om hvorledes de mellem Rederiforeningen og Havnensammenslutningen og forbundene indgåede overenskomster skal indplaceres i det her omhandlede overenskomstområde. Da der findes flere overenskomster end normalt i kollektive overenskomster, og da ikke alle parterne er direkte interesserede i ethvert stridsspørgsmål, anser jeg det for formålstjenligt, at der udarbejdes en særlig voldgiftsbestemmelse for området.

ad § 8:

Da overenskomsten må anses for at være en slags hovedoverenskomst, mener jeg, den bør have en løbetid, der strækker sig over flere overenskomstperioder. På den anden side bør den vel kunne opsiges til samme tid, som Hovedaftalen af 18. november 1960 kan opsiges. Eventuelt kan Hovedaftalens mere detaljerede opsigelsesregler optages in extenso.

Der kunne endvidere rejses spørgsmål om det hensigtsmæssige i, at der i overenskomsten optages en bestemmelse om, at Hovedaftalen anses for gældende mellem samtlige overenskomster. Hvis man samtidig vedtager, at den bortfalder igen for de overenskomster, der ikke på anden måde er underkastet Hovedaftalen, ved eventuel opsigelse af nærværende overenskomst, synes der ikke at være betænkeligheder ved en sådan ordning.

OVERENSKOMST

mellem

- 1) Den kgl. grønlandske Handel,
 - 2) Danmarks Rederiforening,
 - 3) Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg,
 - 4) Dansk Arbejdsgiverforening
- og
- 5) Sømændenes Forbund i Danmark,
 - 6) Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
 - 7) Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund,
 - 8) Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København,
 - 9) Landsorganisationen i Danmark.

Med det formål at sikre de nødvendige forsyninger til Grønland og opretholde de nødvendige trafikforbindelser ad søvejen mellem Grønland og Danmark under sådanne arbejdskonflikter i Danmark, som direkte eller indirekte berører den uforstyrrede opretholdelse af denne forsyningstjeneste og trafik, er der opnået enighed om følgende overenskomst:

Al sejlads på Grønland, hvad enten den udføres af Den kgl. grønlandske Handels egne skibe eller af skibe, der af Den kgl. grønlandske Handel er befragtet på bare-boat, time-charter, på rejsebasis eller på lignende måde, herunder skibe, der medfører kryolit, samt lager- og pakhusarbejde for Den kgl. grønlandske Handel, er omfattet af denne overenskomst.

Stk. 1. De for henholdsvis dæksmandskabet og fyrbøderne i de Den kgl. grønlandske Handel tilhørende skibe gældende forhyringsbetingelser af 1. maj 1963 er gældende for samtlige de i § 1 omhandlede skibe, så længe disse er indsat i grønlandsfarten, jfr. dog stk. 3, og kan opsiges med 3 måneders varsel til en 1. juli i det år, hvori overenskomsten med Danmarks Rederiforening har været opsagt. Opsigelsesvarsel og -termin ændres på tilsvarende måde i den mellem Den kgl. grønlandske Handel og Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund gældende overenskomst.

Stk. 2. Det er en forudsætning, at ingen af de forhyredes lønningsmæssige stilling forringes

ved overgangen til anvendelse af Den kgl. grønlandske Handels forhyringsbetingelser.

Stk. 3. For skibe, der ved indsætningen i grønlandsfarten, jfr. § 1, er omfattet af Danmarks Rederiforenings overenskomster med Sømændenes Forbund, respektive Søfyrbødernes Forbund, forbliver disse overenskomster gældende. For sådanne skibe ækvivaleres de i stk. 1 omtalte forhyringsbetingelser med et tillæg som følger:

Bådsmænd.....	kr. 45	pr. måned
Tømmermænd.....	45	-
Matroser.....	45	-
Letmatroser.....	25	— -
Ungmænd.....	15	— -
Dæksdreng.....	10	- -
Donkeymænd.....	45	— -
Motormænd og fyrbødere .	45	—

Det omtalte ækvivalenstillæg fastsættes samtidig med forhandlingerne om de i stk. 1 nævnte forhyringsbetingelser, jfr. herved § 3, stk. 2. Rederiforeningen indtræder i forhandlingerne om ækvivalenstillægget. Endvidere er den i stk. 2 omtalte forudsætning opfyldt ved, at erhvervet anciennitetstillæg bibeholdes.

Stk. 4. For skibe nævnt i stk. 3 gælder desuden: Ved rejser med anløb af stationer på Grønlands østkyst nord for 62° n. br. ydes som is-ducør nedenstående beløb pr. fuldført rejse:

Bådsmænd, pumpemand, tømmermand, matros samt donkeymand, motor mand og fyrbøder.....	kr. 85
Letmatros.....	kr. 55
Ungmand og dreng.....	kr. 45

Ved begrebet »fuldført rejse« forstås,
at breddeparallellen 62° n. er passeret for
nordgående, og
at mindst eet anløb af stationer nord for 62°
n. har fundet sted, samt
at breddeparallellen 62° n. er passeret for syd-
gående.

For rejser fra Danmark til Grønland, der på-
begyndes i månederne januar-februar, ydes som
vinterducør samme beløb for hver fuldført
rundrejse.

De fornævnte beløb følger de ændringer, der
aftales i de i § 2, stk. 1 omtalte forhyringsbe-
tingelser.

Stk. 5. For skibe nævnt i stk. 3 gælder end-
videre, at der i certepartiet oprettet mellem det
pågældende rederi og Den kgl. grønlandske
Handel optages en bestemmelse om, at de i
nærværende paragraf stk. 3 og 4 omtalte ydel-
ser påhviler befragteren.

§ 3 •

Stk. 1. De ændringer af generel karakter, der
foretages i overenskomsterne mellem Danmarks
Rederiforening og Sømændenes Forbund i Dan-
mark og Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
får virkning for nærværende overenskomstom-
råde fra deres ikrafttrædelsesdato.

Stk. 2. I øvrigt kan andre løn- og arbejdsvil-
kår indeholdt i de mellem Den kgl. grønlandske
Handel og de to forbund oprettede forhyrings-
betingelser forhandles mellem de to overens-
komsters parter på sædvanlig måde.

§ 4

Såfremt der i forhandlingsregler gældende

Den kgl. grønlandske Handel
sign. *Magnus Jensen*

Danmarks Rederiforening
sign. *O. Amsinck*

Skibsreder *A. E. Sørensen*
sign. *A. E. Sørensen*

Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund
sign. *Ernst Borg*

Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København
sign. *John Mølgaard*

Landsorganisationen i Danmark
sign. *Einar Nielsen*

mellem hovedorganisationerne vedtages bestem-
melser til bilæggelse af uoverensstemmelser om
ikke-generelle spørgsmål, bliver tilsvarende reg-
ler gældende for dette overenskomstområde.

§ 5

Der må ikke fra parterne i denne overens-
komst over for eller til støtte for den af over-
enskomsten omfattede sejlads, lastning, losning
og transport iværksættes sympatiaktioner af no-
gen art.

§ 6

Uoverensstemmelser om forståelsen af denne
overenskomst afgøres af en paritetisk sammen-
sat voldgiftsret, hvor de i den foreliggende strid
interesserede parter er repræsenteret.

Voldgiftsretten vælger selv en opmand. Kan
enighed om valg af opmand ikke opnås, an-
modes formanden for Arbejdsretten om at ud-
pege opmanden.

Denne overenskomst træder i kraft den 27.
april 1964 og er gældende, indtil den med 3
måneders varsel opsiges til en 1. juli i det år,
hvor i overenskomsterne med Danmarks Rederi-
forening har været opsagt, jfr. § 2, dog at den
tidligst kan ophøre til det tidspunkt, hvor de
mellem Havnearbejdernes Fællesforbund og
Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns
Havn indgåede overenskomstmæssige aftaler af
11. december 1962 og 22. januar 1963 bort-
falder.

København, den 27. april 1964.

Dansk Arbejdsgiverforening
sign. *Jens Degerbøl*

Sømændenes Forbund i Danmark
sign. *Sv. From-Andersen*

Søfyrbødernes Forbund i Danmark
sign. *Einar Berthelsen*

OVERENSKOMST

mellem

- 1) Den kgl. grønlandske Handel,
- 2) Danmarks Rederiforening,
- 3) Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg,
- 4) Danmarks Skibsførerforening,
- 5) Maskinmestrenes Forening,
- 6) Dansk Styrmandsforening,
- 7) Radiotelegrafistforeningen af 1917,
- 8) Dansk Sø-Restaurations-Forening,
- 9) Dansk Smede og Maskinarbejderforbund,
- 10) Dansk Elektrikerforbund,
- 11) Landsorganisationen i Danmark.

Med det formål at sikre de nødvendige forsyninger til Grønland og opretholde de nødvendige trafikforbindelser ad søvejen mellem Grønland og Danmark under sådanne arbejdskonflikter i Danmark, som direkte eller indirekte berører den uforstyrrede opretholdelse af denne forsyningstjeneste og trafik, er der opnået enighed om følgende overenskomst:

§ 1

Al sejlads på Grønland, hvad enten den udføres af Den kgl. grønlandske Handels egne skibe eller af skibe, der af Den kgl. grønlandske Handel er befragtet på bare-boat, time-charter, på rejsebasis, eller på lignende måde, herunder skibe, der medfører kryolit, er omfattet af denne overenskomst.

§ 2

Udløbstiden for de overenskomster, der er oprettet mellem Den kgl. grønlandske Handel og de under pkt. 5) -8) i indledningen nævnte organisationer, ændres til 1. juli i det år, hovedoverenskomsterne mellem Danmarks Rederiforening og disse organisationer udløber.

§ 3.

Stk. 1. For skibe, der ved indsætningen i grønlandsfarten, jfr. § 1, er omfattet af Danmarks Rederiforenings overenskomster med de under pkt. 5) —10) fornævnte organisationer, forbliver disse gældende, uanset de deri indeholdte bestemmelser om varighed.

Stk. 2. Når nye overenskomster foreligger, bliver de gældende for de nævnte skibe fra overenskomsternes ikrafttrædelsesdato.

§ 4

Stk. 1. For de skibe, der er omfattet af bestemmelserne i § 3, gælder endvidere:

Ved rejser med anløb af stationer på Grønlands østkyst nord for 62° n. br. ydes som isducør nedenstående beløb pr. fuldført rejse:

Maskinchef	kr. 200
1. maskinmestre	170
?.. maskinmestre	145
3. maskinmestre	120
Overstyrmænd	170
?.. styrmænd	145
3. styrmænd	120
Overtelegrafister	145
Radiotelegrafister	120
Maskinassistenter	75
Hovmestre	75
Kokke	45
Ungkokke	40
Koksmather	40
Elektrikere	75

Ved begrebet »fuldført rejse« forstår: at breddeparallelle 62° n. er passeret for nordgående,

at mindst eet anløb af stationer nord for 62° n. har fundet sted samt at breddeparallelle 62° n. er passeret for sydgående.

For rejser fra Danmark til Grønland, der påbegyndes i månederne januar-februar, ydes som vinter-ducør samme beløb for hver fuldført rundrejse.

De fornævnte beløb følger de ændringer, der aftales i de mellem Den kgl. grønlandske Handel og respektive Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Dansk Sø-Restaurationsforening oprettede overenskomster.

Stk. 2. For skibe nævnt i § 1 gælder endvidere, at der i certepartiet oprettet mellem det pågældende rederi og Den kgl. grønlandske Handel optages en bestemmelse om, at de i nærværende paragraf stk. 1 omtalte ydelser påhviler befragteren.

§ 5.

Der må ikke fra parterne i denne overenskomst over for eller til støtte for den af over-

enskomsten omfattede sejlads, lastning og losning iværksættes sympatiaktioner af nogen art.

§ 6

Uoverensstemmelser om forståelsen af denne overenskomst afgøres af en paritetisk sammensat voldgiftsret, hvor de i den foreliggende strid interesserede parter er repræsenteret. Voldgiftsretten vælger selv sin opmand; kan enighed om valg af opmand ikke opnås, anmodes formanden for Arbejdsretten om at udpege opmanden.

§ 7

Denne overenskomst træder i kraft den 27. april 1964 og er gældende, indtil den med 3 måneders varsel opsiges til en 1. juli i det år, hvori overenskomsterne med Danmarks Rederiforening har været opsagt, jfr. § 2, dog at den tidligst kan ophøre til det tidspunkt, hvor de mellem Havnearbejdernes Fællesforbund og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn indgåede overenskomstmæssige aftaler af 11. december 1962 og 22. januar 1963 bortfalder.

København, den 27. april 1964.

Den kgl. grønlandske Handel
sign. *Magnus Jensen*

Danmarks Rederiforening
sign. *O. Amsinck*

Skibsreder A. E. Sørensen
sign. *A. E. Sørensen*

Danmarks Skibsførerforening
sign. *J. Kastrup Olsen*

Maskinmestrenes Forening
sign. *H. P. Larsen*

Dansk Styrmandsforening
sign. *F. Koed*

Radiotelegrafistforeningen af 1917
sign. *Bent Pedersen*

Dansk Sø-Restaurationsforening
sign. *Ejler Pedersen*

Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund
sign. *Børge Olsen*

Dansk Elektriker Forbund
sign. *Å. Borup*

Landsorganisationen i Danmark
sign. *Einar Nielsen*

På et dags dato mellem undertegnede organisationer afholdt møde behandledes de af underudvalget vedrørende trafikken til Grønland under konflikter på mødet den 15. oktober 1962 til lokal drøftelse henskudte problemer.

Man enedes om at fremkomme med følgende fællesudtalelse:

Der er enighed om, at en hjemlig konflikt som hovedregel opstår af grunde, der ikke vedrører det grønlandske samfund, og man ser med sympati på de iværksatte bestræbelser for under arbejdskonflikter her i landet bedst muligt at kunne sikre alle livsnødvendige forsyninger til Grønland.

Hvad angår losning og lastning i København anses det i den forbindelse for nødvendigt nærmere at gennemdrøfte de problemer, som opstår dels i forbindelse med losning og lastning af skibe til og fra Grønland (på grønlandske handels plads), jfr. stykgodsoverenskomstens takstgruppe L, og dels losning af kryolitbåde, der under en aktuel havnekonflikt ankommer til København og i forvejen klart er bestemt til efter endt losning at indsættes i forsynings-tjenesten til Grønland.

Undertegnede organisationer agter at fortsætte drøftelsen af disse problemer i forbindelse med de forestående overenskomstforhandlinger, og med henblik herpå er det aftalt, at grønlandske handel anmodes om som observatør at deltage i forhandlingerne vedrørende ovennævnte afsnit i stykgodsoverenskomsten.

Under disse omstændigheder foreslår vi, at samtlige problemer vedrørende losning og lastning i forbindelse med Grønlands forsynings-tjeneste foreløbigt udtages af forhandlingerne i kommissionen, idet vi samtidig indstiller til vore overorganisationer, at der — udelukkende møntet på overenskomstsituationen 1962/63 - i eventuelle varsler om strejke og/eller lockout gøres undtagelse for så vidt angår de ovenfor i stykke 4 nævnte arbejder. Det er dog en forudsætning, at der under kommissionsarbejdet opnås enighed om en ordning vedrørende søfartens forhold på grønlandstrafikkens område, idet den af vore organisationer herved afgivne fællesudtalelse i sin helhed bortfalder, såfremt der på nævnte område lovligt kan etableres konflikt i den almindelige overenskomstsituation 1962/63.

København, den 11. december 1962.

Havnearbejdernes Fællesforbund
sign. *Chr. Christensen*

Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn
sign. *Jens Mortensen*

BILAG nr. 11.

Arbejdsgiverorganisation:

Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn

Arbejderorganisation:

Havnarbejdernes Fællesforbund

På et dags dato afholdt møde behandlede de til stykgodsoverenskomsten rejste lokale krav vedrørende dels losning og lastning af skibe til og fra Grønland og dels losning af kryolit. Herom opnåedes der enighed.

Idet undertegnede organisationer ifølge vedtagelse af 11. december 1962 var enige om i forbindelse med denne overenskomstforhandling at fortsætte drøftelsen af problemet med under arbejdskonflikter her i landet bedst muligt at kunne sikre alle livsnødvendige forsyninger til Grønland, har dette forhold været medinddraget

under den dags dato stedfundne forhandling.

Der opnåedes herved enighed om, at den af vore organisationer den 11. december 1962 afgivne fællesudtalelse, hvori vi indstiller til vore overorganisationer, at der - udelukkende møntet på overenskomstsituationen 1962/63 — i eventuelle varsler om strejke og/eller lockout gøres undtagelse for de i fællesudtalelsen nævnte arbejder, udvides til at gælde også for den følgende overenskomstsituation, altså det tidspunkt, til hvilket de pr. 1. marts d. å. udløbende overenskomster bliver forlænget.

København, den 22. januar 1963.

Havnarbejdernes Fællesforbund

sign. *Chr. Christensen*

Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn

sign. *Jens Mortensen*

Mellem undertegnede organisationer er der med henblik på en overenskomstmæssig løsning af problemerne vedrørende opretholdelse af sejladsen til Grønland under arbejdskonflikter opnået enighed om følgende:

I samme omfang som der mellem Havnearbejdernes Fællesforbund og Foreningen af Arbejdsgivere ved Københavns Havn i henhold

til aftalerne af 11/12 1962 og 22/1 1963 er enighed om at undtage lastning og losning i eventuelle varsler om strejke eller lockout, er der mellem Chaufførernes Fagforening og de respektive arbejdsgiverorganisationer enighed om at undtage det hermed i forbindelse stående kørselsarbejde i eventuelle varsler om strejke eller lockout.

København, den 23. april 1964.

Kjøbenhavns Vognmands­laug
sign. *Svend Gundermann*

Dansk Arbejdsgiverforening
sign. *Jens Degerbol*

Dansk Arbejds­mands- og Specialarbejder Forbund
sign. *Ernst Borg*

Chaufførernes Fagforening
sign. *Andreas B. Hansen*

Den 4. september 1964.

Civildommer
Østerbrogade 95,
København 0.
Tria 3219

Til

- 1) Landsorganisationen i Danmark,
- 2) Sømændenes Forbund i Danmark,
- 3) Søfyrbødernes Forbund i Danmark,
- 4) Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund,
- 5) Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København,
- 6) Danmarks Skibsførerforening,
- 7) Maskinmestrenes Forening,
- 8) Dansk Styrmandsforening,
- 9) Radiotelegrafistforeningen af 1917,
- 10) Dansk Sø-Restaurations-Forening,
- 11) Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund,
- 12) Dansk Elektriker Forbund.

Vedr. sejladsen til Grønland.

Den kgl. grønlandske Handel har time-chartret M/S »Thorkil Lund« til at udføre nogle rejser med stykgods mellem København og Grønland. Skibet tilhører Aktieselskabet Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866, som ikke mere er medlem af Danmarks Rederiforening, men har sluttet særöverenskomster med mandskabs- og officersorganisationerne.

Sømændenes Forbund i Danmark har herefter over for A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 rejst spørgsmål om ydelse til forbundets medlemmer af de særlige tillæg, som omhandles i overenskomsten af 27. april 1964 mellem på den ene side Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening, skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, og Dansk Arbejdsgiverforening og på den anden side Sømændenes Forbund i Danmark, Søfyrbødernes Forbund i Danmark, Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder Forbund, Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund i København og Landsorganisationen i Danmark.

§ 1 i den nævnte overenskomst samt i den tilsvarende overenskomst mellem Den kgl. grønlandske Handel, Danmarks Rederiforening og skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, på den ene side og Danmarks Skibsførerforening, Maskinmestrenes Forening, Dansk Styrmandsforening, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurations-Forening, Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Dansk Elektriker Forbund og Landsorganisationen i Danmark på den anden side, er som bekendt sålydende:

»Al sejlads på Grønland, hvad enten den udføres af Den kgl. grønlandske Handels egne skibe eller af skibe, der af Den kgl. grønlandske Handel er befragtet på bare-boat, time-charter, på rejsebasis eller på lignende måde, herunder skibe, der medfører kryolit, samt lager- og pakhusarbejde for Den kgl. grønlandske Handel, er omfattet af denne overenskomst.«

Jeg finder det utvivlsomt, at et skib som det nævnte, når det time-chartres af Den kgl. grønlandske Handel, er omfattet af overenskomsten af 27. april 1964.

Den kgl. grønlandske Handel er enig i denne fortolkning af de 2 overenskomster, men har ønsket, at de medkontraherende mandskabs- og officersorganisationer udtrykkelig tilkendegiver, at de også er enige i den anførte forståelse af overenskomsterne.

Jeg skal derfor bede organisationerne ved påtegning på vedlagte genpart af denne skrivelse snarest meddele mig under adresse: Østerbrogade 95, 0, om man kan tiltræde, at danske skibe, som ikke tilhører medlemmer af Danmarks Rederiforening eller skibsreder A. E. Sørensen, og som chartres af Den kgl. grønlandske Handel som nærmere anført i overenskomstens § 1, er omfattet af de 2 nævnte overenskomster, når skibet i forvejen er dækket af en kollektiv overenskomst mellem vedkommende rederi og mandskabs- og/eller officersorganisationerne.

Med venlig hilsen

C. Ove Christensen.

Tiltrædes:

Landsorganisationen i Danmark
sign. *Einar Nielsen*

Sømandenes Forbund i Danmark
sign. *Sv. From-Andersen*

Søfyrbødernes Forbund i Danmark
sign. *Einar Berthelsen*

Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejder
Forbund
sign. *Viggo Wivel/ Carl Christensen*

Lager- og Pakhusarbejdernes Forbund
i København
sign. *John Mølgaard*

Danmarks Skibsførerforening
sign. */ . Kastrup Olsen*

Maskinmestrenes Forening
sign. *H. P. Larsen*

Dansk Styrmandsforening
sign. *F. Koed*

Radiotelegrafistforeningen af 1917
sign. *Bent Pedersen*

Dansk Sø-Restaurations-Forening
sign. *Eiler Pedersen*

Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund
sign. *Børge Olsen*

Dansk Elektriker Forbund
sign. *Å. Borup*

