

Bemærkninger til forslaget

Ved den seneste ændring af lov om mægling i arbejdsstridigheder, populært kaldt forligsmndsloven, i 1996 fremgik det bl.a. af lovforslagets bemærkninger, at LO og DA i overensstemmelse med gældende praksis betragter det som en forudsætning, at et mæglingsforslag først fremsættes, når det er konstateret, »at hovedorganisationerne ikke udtrykkeligt har modsat sig dette.« I forbindelse med behandlingen af lovforslaget tilkendegav bl.a. FTF, at man ønskede præciseret, at den pågældende lønmodtagerorganisations hovedorganisation har kompetencen til at modsætte sig en sammenkædning.

Arbejdsministeren tilkendegav i et svar til Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg, at det fandtes uhensigtsmæssigt i lovgivningen at regulere, hvilke organisationer der skal have »vetoret« over for forligsmændens ønske om at fremsætte et sammenkædet mæglingsforslag. Der blev ikke i loven foretaget yderligere præciseringer vedrørende denne problemstilling. Praksis fra før ændringen af loven, hvor LO og DA må siges at have haft en særstilling, synes således fortsat at gælde.

Den gældende lov fungerer uhensigtsmæssigt, hvilket senest kom til udtryk ved overenskomstforhandlingerne i 1998. Flere organisationer tilsluttet FTF oplevede, dels at der skete sammenkædning inden for et hovedorganisationsområde, dels at der mod en hovedorganisations ønske skete sammenkædning på tværs af hovedorganisationsområder.

Som et eksempel på det første kan nævnes overenskomstfornyelsen mellem Maersk Air A/S og Maersk Air Kabinibesætningsforening (MAK) i foråret 1998. Her valgte Maersk Air A/S på foranledning af sin organisation Dansk Industri (DI) at afstå fra realitetsforhandlinger for dermed at bringe forhandlingen ind under forligsmndslovens bestemmelser. På denne baggrund valgte forligsmanden at fremsætte et mæglingsforslag, der sammenkædede MAK-overenskomsten med andre områder, selv om både de enkelte organisationer og FTF vendte sig imod noget sådant. Resultatet var, at forligsmanden i overensstemmelse med loven inddrog kabinepersonalet i en lockout, selv om kabinepersonalet ikke havde afsendt strejkevarsel. På

trods af lockouten forsøgte Maersk Air A/S at holde liv i trafikken ved at chartre fremmede luftfartsselskaber samt fremmed personale til at gennemføre produktionen. Resultatet af overenskomstforhandlingerne blev en overenskomst, der ikke tog udgangspunkt hverken i de fremsatte krav eller de særlige branchemæssige konkurrence- og konjunkturforskel på luftfartsområdet.

Som et eksempel på uhensigtsmæssig og påtvungen sammenkædning på tværs af hovedorganisationsområder kan nævnes PROSA, der på vegne af ca. 300 funktionærer forhandlede med SAS-Datas ledelse om fornyelse af overenskomsten. Parterne nåede et forhandlingsresultat, som de 300 PROSA-funktionærer sagde ja til ved en urafstemning. Alligevel blev denne overenskomst sammenkædet med andre LO-forbunds overenskomster i SAS-regi. Sammenkædningen skete ikke med accept fra PROSA's hovedorganisation FTF. Resultatet var en konflikt, som SAS-Datas ledelse vurderede kostede ca. 20 mio. kr. på edb-området pr. konflikt dag, og som påførte PROSA et tab på ca. 2,5 mio. kr.

Forslagsstillerne ønsker med forslaget at undgå gentagelser af sådanne uheldige og uønskværdige sammenkædninger.

SF ønsker ikke med forslaget en generel ophævelse af muligheden for sammenkædning, men udelukkende at begrænse mulighederne for sammenkædning til de områder, hvor alle involverede hovedorganisationer kan anbefale noget sådant. SF er bevidst om, at dette teoretisk set ikke udelukker, at en hovedorganisation vil kunne anbefale en sammenkædning på områder, hvor en eller flere overenskomstbærende organisationer ikke deler dette ønske. SF ser det ikke som Folketingets opgave at blande sig i, hvorledes forbund afgiver kompetence til hovedorganisationer, laver indbyrdes aftaler om gruppeopdeling m.v. Derfor ønsker SF også, at den foreslåede ændring fortsat fuldt ud skal respektere de på LO/DA-området gældende aftaler om opdeling, således som det sker i den nugældende § 12, stk. 2.