

[Jens Peter Jensen.]

sig imod at komme i samme situation i 1979 som i 1977.

Med disse bemærkninger kan jeg på venstres vegne anbefale arbejdsministerens forslag, og jeg skal uden yderligere bemærkninger også anbefale det af ministeren for Grønland fremsatte lovforslag.

Lindinger (CD):

Det er under alle omstændigheder beklageligt, at sager af denne art skal ind i folketinget. Det var beklageligt, at vi i sin tid skulle ophøje et mæglingforslag til lov, og det er beklageligt, at parterne ikke selv har kunnet finde hinanden. Der er adskillige årsager hertil, og jeg kan jo tale både som fagmand og som politiker efterhånden. Jeg gjorde faktisk det, at jeg på et meget tidligt tidspunkt fik mine forhandlinger med Sømændenes Forbund i orden på grundlag af mæglingforslaget og med de modifikationer, der nu engang skal til, når det drejer sig om færger. Det kan jeg godt tale med om, for jeg har også siddet i overenskomststudvalget i Danmarks Rederiforening, hvor fragtskibene hører hjemme.

Det er jo sådan, at færger ikke kan optages i Danmarks Rederiforening, den optager kun fragtskibe og andre skibe. Havde det blot været tilfældet, tror jeg såmænd, at sømændene og rederne havde fundet hinanden, som de altid har kunnet før. Det, der er galt, er, at der har været for lidt fagkundskab. Det er helt sikkert, at sømændene ikke har i hovedet at ødelægge arbejdspladser, det tror jeg i hvert fald ikke på, og jeg er ikke helt naiv, selv om der nok er nogle, der vil tro det. Jeg er derimod fuldstændig enig med dem med hensyn til udløbstiderne, og jeg skal gerne forklare hvorfor.

I almindelig skibsfart er der en række redere med en række skibe, og internationalt farer de omkring og bruger de samme havne alle vegne, hvis de ellers kan komme ind i og ud af dem. Sådan er det ikke med færger. Der er forholdene fra færgeri til færgeri vidt forskellige, og derfor er ej heller jeg medlem af Bilfærgernes Rederiforening. Jeg ville måske have tilsluttet mig, hvis den havde omfattet alle 15-16-17 færgerederier, der sejler med biler. Jeg hører oven i købet til de større redere med omkring 1/4 million biler om året. Men det er ikke rigtigt at lave disse overenskomster i et fællesskab, når ikke alle er med i hvert fald, og derfor er jeg glad for, at socialdemokraterne i deres for-

slag har med, at man ikke ændrer en tøddel ved udløbstiderne. Et færgeselskab har måske en overfart på 1/2 time, måske på 1 time, måske på 2 1/2 time, altså vidt forskellige forhold, som berører søfolkene forhold om bord. Nogle færger, bl. a. mine, sejler mellem udlandet og Danmark, og andre sejler indenlands, og det er også tit af afgørende betydning, om det sted, hvor færgelejet ligger, har bebyggelser omkring sig, hvor søfolkene kan bo. Der er masser af årsager til, at forholdene må blive forskellige, og man kan ikke generalisere. Jeg synes derfor, at der har været en meget stor stejthed fra arbejdsgiverside, når man har kunnet slutte en overenskomst for Jydsk Færgesart, som begge parter var enige om, og man så ikke sætter det i gang; det er fuldstændig meningsløst.

Vi har i CD besluttet os til at gå aktivt ind for, at vi får ordnet disse forhold. Man kan skele til den overenskomst, som jeg har oprettet som færgereeder, og den, der er oprettet til anden side, og jeg ved, at der ikke på noget tidspunkt har været tale om at forlange mere, end der er opnået i de overenskomster, der er afsluttet, så jeg er helt sikker på, at det sådan set ikke vil gå ud over søfolkene, men det er blot skrupforkert, at vi skal have folketinget til gang på gang at ordne den slags ting.

Ole Henriksen (SF):

De foreliggende lovforslag, der alle tager sigte på at standse de igangværende lovlige konflikter, vil SF stemme imod. Vanen tro har det konservative folkeparti været først på pletten, og det kan skyldes to ting. For det første, at dette parti, også vanen tro, ikke respekterer indgåede aftaler på arbejdsmarkedet og ej heller den lovgivning, som kommer til udtryk i forligsmansloven.

Partiet vil gerne være med til at udforme og også til at indskrænke de spilleregler, som skal gælde på arbejdsmarkedet, men så snart disse spilleregler har været fulgt til punkt og prikke og en konflikt indtræder, så er man parat til at gribe ind og spille rollen som det nationale frelserparti.

For det andet kan det skyldes partiets særlige tilknytning til Bilfærgernes Rederiforening. I hvert fald ligger det helt klart, at der har været en løbende orientering fra Bilfærgernes Rederiforening til det konservative folkeparti. Det er tydeligt, at det her fremsatte lovforslag er skrevet med ført hånd, og at det er rederiforeningen, der har været med i spillet. Således