

imod, at deres kollektivt indgåede overenskomster bare bliver kørt over, ved at man ophæver § 4 i DIS-loven.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal til det, hr. Frank Aaen siger her, også sige, at der er andre organisationer, f.eks. Dansk Metal, der har overenskomster på dette område.

Det, der vejer for mig, er, at tingene har været diskuteret også med SiD og med RBF. Hvor det er, man ikke har kunnet opnå den reelle store enighed, skal jeg lade være usagt, men det, man har snakket om, vil man leve op til.

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Jeg ville egentlig traditionen tro have gemt besvarelsen til sidst, det plejer man, men jeg vil da godt for nu at afklare lige det her spørgsmål svare hr. Frank Aaen: Det fremgår jo af rapporten, som hr. Frank Aaen også står med, på side 65, hvis jeg må have lov at citere:

»Udvalget foreslår derfor, at begrænsningerne i DIS-lovens § 4 alene opretholdes i forbindelse med transport af passagerer og helt opgives i forbindelse med transport af gods. Det er dog en forudsætning for udvalgets forslag, at de overenskomstmæssige problemer, der vil opstå ved et mindre antal skibes overgang fra DAS til DIS, er løst ved aftaler mellem de involverede organisationer.«

Jeg vil gerne sige, at det er også min forudsætning, og sådan bliver det. Men jeg vil også sige, at jeg mener, at parterne har forpligtet sig til virkelig at gøre en ihærdig indsats for at nå sådanne aftaler, og det er så forudsætningen, og det håber jeg de gør.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg skal sige tak til ministeren for det klare svar og sige til hr. Poul Andersen, at jeg var knap så glad for det svar, jeg fik før, men jeg må sige, at det var dog ved at nærme sig klarhed.

Når hr. Poul Andersen siger, at der er andre overenskomster inden for området, hentyder han jo lige præcis til den strid, der er i øjeblikket mellem Dansk Metal og SiD. Jeg forstår det sådan, at hr. Poul Andersen ikke ser noget problem i, at vi her i Folketinget vælger side og kører over SiD's holdning, at så må Dansk Metal bare køre over. Jeg håber ikke, det er det, jeg skal tro, men sådan lød det faktisk.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Fordi der er nogle organisationer, der er i mindretal og ikke har været enige med de andre, behøver det vel ikke at betyde – og det vil jeg da godt være sikker på – at det er mindretallet, der har uret. Det skulle gerne være sådan, at når nu vi har fået parterne til at samarbejde om det her, er der ikke nogen, der bagefter føler, at de er blevet snydt.

Hvis disse ting skal laves om, går jeg ud fra, at man skal være enige om det i de forhandlinger, der er. Ellers er der nogle, der er bedre end andre i det her, og så siger vi i hvert fald fra med hensyn til det, der skal laves på disse områder.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal bare sige til hr. Frank Aaen, at det er en 2-årig mulighed, der er til stede, og parterne skal selvfølgelig være enige om det, ellers må vi kigge på det igen. Det skal ikke være nogen sovepude. Jeg forventer, at alle parter går konstruktivt ind i disse ting, og det er det, der er vigtigt i mit signal: Nu er der en 2-årig periode, lad os så se, om de får det løst.

Der er ikke nogen, der skal tro, at vi tager parti for den ene eller den anden, hvis man ikke deltager i de forhandlinger, der skal foregå.

Svend Heiselberg (V):

På grund af Danmarks beliggenhed har vi altid været en nation af søfolk. Vi har kunnet regne med det maritime kompleks både som indtjeningskilde og som fritidsbeskæftigelse og såmænd også som kilde til internationale sportstriumfer.

Den økonomiske betydning ved søfarten kan f.eks. sættes i relief af, at over en fjerdedel af Danmarks betalingsbalanceoverskud i 1994 kom fra søfarten, nemlig 5,8 mia. kr. Også med hensyn til beskæftigelsen er søfarten uhyre vigtig for Danmark, idet ca. 20.000 danskere er beskæftiget inden for dansk skibsfart.

I Venstre finder vi det derfor afgørende, at Danmark på trods af konkurrence fra bl.a. billiglandene vedbliver med at være en nation, der kan gøre sig gældende inden for søfarten.

Det var også begrundelsen for, at lovpakken om Dansk Internationalt Skibsregister, DIS, blev gennemført i 1988 under den daværende borgerlige regering. Sigtet med DIS var jo netop, at beskæftigelsen og valutaindtjeningen inden for branchen skulle sikre, at Danmark fortsat kunne kalde sig en rigtig søfartsnation.