

[Ministeren for offentlige arbejder.]

personale- eller brugerinteresser, vil udgøre et flertal. Lufthavnsvæsenets direktør, som efter lovforslaget agtes kontraktansat, vil fortsat have den daglige ledelse, men under ansvar over for styrelsen. Endvidere foreskriver lovforslaget oprettelse af et repræsentationskab på 25 medlemmer som et rådgivende organ for styrelsen, hvilket må ses på baggrund af, at det anses for væsentligt, at der etableres et forum, hvori det størst mulige antal interesserede virksomheder og offentlige myndigheder kan fremsætte synspunkter over for Københavns lufthavnsvæsenets virksomhed og ledelse.

I forbindelse med lovens revision har også spørgsmålet om den fremtidige organisatoriske placering af statslufthavnene været overvejet. Imidlertid taler afgørende hensyn imod at indpasse Københavns lufthavnsvæsenets organisation i en enhedsorganisation, omfattende samtlige statslufthavne, dels fordi lufthavnsvæsenet i årene fremover må forudses at ville være fuldt beskæftiget med igangsætning af Saltholmprojektet og overlevelseshprogrammet for lufthavnen i Kastrup, dels fordi der mellem statslufthavnene i den storkøbenhavnske region og statslufthavnene i det øvrige Danmark består væsentlige forskelligheder bl. a. i henseende til kommerciel målsætning og driftsmæssige vilkår. Det findes på denne baggrund mest hensigtsmæssigt at opretholde den nuværende organisatoriske opdeling imellem de to kategorier af statslige lufthavne.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændringer i vejlove som følge af ændringer i bygnings- og byplanlovgivningen m. v.*

Lovforslaget indeholder konsekvensændringer, der inden for vejlovgivningen er nødvendiggjort af det af miljøministeren fremsatte forslag til lov om kommuneplanlægning og af det af boligministeren fremsatte forslag til byggelov, hvorved bl. a. den særlige københavnske byggelov, der også omhandler vejforhold, ophæves. Desuden indeholder lovforslaget visse ændringer, der har sammenhæng med forslaget til ny færdselslov.

Ud over de ændringer, der er en konsekvens af andre lovforslag, indeholder forslaget en del justeringer af vejlovgivningen, som begrundes, at det fremsættes særskilt og ikke er medtaget i det af miljøministeren fremsatte generelle forslag om ændring af forskellige lovbestemmelser i anledning af forslagene til henholdsvis lov om kommuneplanlægning og byggelov. De ændringer, der i øvrigt foreslås gennemført i vejlovgivningen, tilsigter i det væsentlige en forenkling af denne. Der er på en række punkter foreslået enklere regler, hvor dette kan ske uden skade for borgernes retsstilling, ligesom der er foretaget en del ændringer af redaktionel karakter og for at tydeliggøre lovgivningen. Ændringsforslagene bygger på de erfaringer, der er gjort med administrationen af vejlovene, siden disse blev gennemført i deres nuværende skikkelse i årene 1970-74.

Som følge af lovforslagets sammenhæng med de andre lovforslag, jeg har nævnt, må jeg forbeholde mig eventuelt at stille ændringsforslag under folketingets behandling af forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til søfærdslov og forslag til lov om ændring af lov om søfærdsuddannelse.*

Fremsættelsen af de to lovforslag skyldes udviklingen i skibene og forandringerne inden for det samlede uddannelsesområde. Formålet med den foreslåede lovgivning er at åbne mulighed for og i et vist omfang at stille krav om en bedre søfærdsuddannelse. Hensigten er inden for søfærdsområdet at gå over til et uddannelsessystem, der bringer uddannelsen af søfarende mere i overensstemmelse med de uddannelser, der er under udvikling inden for landerhvervsområderne.

Søfærdsuddannelsen opdeles efter forslaget i en erhvervsfaglig basisuddannelse (erhvervsfagligt grundkursus), en periode med praktisk arbejde og indlæring og et erhvervsfagligt afslutningskursus. Søfærdsuddannelsen opdeles naturligt i dæksuddannelse, maskinuddannelse, restaurationsuddannelse og radiouddannelse. Man kunne overveje straks

[Handelsministeren.]

at gøre både de erhvervsfaglige grundkursus og de erhvervsfaglige afslutningskursus obligatoriske for dæks- og maskinmandskab. En sådan udvidelse af den obligatoriske uddannelse finder jeg dog ikke at kunne gå ind for på nuværende tidspunkt, bl. a. fordi dette ikke vil kunne ske inden for de nuværende bevillingsrammer. Med den nuværende kapacitet på søfartsskolerne er det imidlertid muligt at afholde grundkursus af 5 måneders varighed og at tilbyde et større antal elevpladser end hidtil, ligesom det vil være muligt fortsat at afholde afslutningskursus i mindst samme omfang, som det i de senere år har været gennemført på forsøgsbasis.

Ændringerne i uddannelsesloven tilsigter endvidere at give fiskere en bedre erhvervs-mæssig uddannelse end den, der for øjeblikket kan gives.

For lystsejleres vedkommende drejer det sig om at få adgang til at give en mere hensigtsmæssig uddannelse.

For at kunne gennemføre de ændringer, der er indeholdt i forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse, er det nødvendigt at ændre en række sønæringsbestemmelser. Reglerne om sønæring indeholdes i lov om skibes bemanning. Ved forslaget til sønæringslov foreslås sønæringsbestemmelserne udskilt af bemandingsloven og erstattet af en selvstændig lov, hvilket jeg finder mere rationelt.

Ud over at ændre sønæringsbestemmelserne, således at de ændrede uddannelsesregler kan få virkning, har jeg fundet anledning til også at foreslå forskellige andre ændringer, som skyldes udviklingen inden for skibsfarten og ønsket om at sikre, at alle søfarende i danske skibe til enhver tid har den bedst mulige uddannelse. Dette er nødvendigt både af hensyn til sikkerheden for menneskeliv på søen og af hensyn til erhvervets konkurrenceevne i international henseende.

Jeg foreslår, at udmønstring til dækstjeneste i visse nordeuropæiske havne gøres betinget af, at den pågældende har gennemgået et erhvervsfagligt grundkursus. Rejssemulighederne imellem en række havne i Nordeuropa er i dag så gode, at det normalt ikke skulle volde vanskeligheder at antage folk med den rette uddannelse, selv om disse er ledige i en anden havn end den, skibet ligger i. For ikke at stille danske skibe i havne uden

for Nordeuropa i den situation, at fremskaffelse af dæksmandskab med den nævnte uddannelse vil forsinke skibets afgang væsentligt, har jeg fundet det rimeligt i stedet for den teoretiske uddannelse at kræve en passende fartstid. I uddannelsesloven indføres erhvervsfagligt afslutningskursus for både dæksmandskab og maskinmandskab. Tiden er som nævnt ikke inde til at gøre disse afslutningskursus obligatoriske, men sønæringslovforslaget indeholder hjemmel til at gøre dette. For dæksmandskabets vedkommende sker der den væsentlige forenkling, at de tre mandskabsgrupper: dæksdrengene, ungmænd og letmatroser, slås sammen til én gruppe, som det er fundet naturligt at benævne ubefarne matroser.

Jeg er bekendt med, at søfartens organisationer i det store og hele har kunnet tilslutte sig uddannelsesforslagene som værende en væsentlig forbedring i forhold til det nuværende uddannelsessystem. Derimod kan søfartens organisationer åbenbart ikke på alle punkter give deres tilslutning til de ændringer, jeg foreslår på sønæringsområdet. Nogle organisationer kunne ønske en større del af uddannelsen gjort obligatorisk, medens andre kun ønsker den forbedrede uddannelse fremsat som et tilbud. En række af søfartens organisationer ønsker endvidere en samtidig ændring af bemandingsbestemmelserne. Jeg har imidlertid ikke ment at kunne imødekomme dette ønske på nuværende tidspunkt, idet jeg er af den opfattelse, at man bør vente med at stille forslag om en sådan ændring, indtil et passende antal søfarende har gennemgået den nye uddannelse.

Til detaljer i lovforslagene kan jeg, ud over at henvise til bemærkningerne til lovforslagene, oplyse følgende:

I Finland, Norge og Vesttyskland er der indført obligatorisk uddannelse af søfarende, i Finland af lignende omfang som den her foreslåede danske uddannelse, i Norge og Vesttyskland af noget mindre omfang. Jeg ved, at man i Sverige også stiler imod indførelse af en vis obligatorisk uddannelse. I Holland og England findes der ikke-obligatoriske uddannelser af søfarende. Hvilke af disse og andre landes uddannelser der i sikkerhedsmæssig henseende vil kunne ligestilles med de foreslåede danske, er ved at blive undersøgt.

Søfarendes uddannelse drøftes også i disse

[Handelsministeren.]

år i FN's søfartsorganisation, IMCO, hvor man forbereder en international konference herom i 1977. Bl. a. har man foreløbig færdiggjort forslag til de minimumskrav, der skal stilles til ubefarne matroser. Disse krav ligger noget lavere end dem, jeg nu stiller forslag om.

Spørgsmålet om uddannelse af søfarende er ikke drøftet inden for EF, og der er intet, der tyder på, at det vil blive taget op i den nærmeste fremtid.

Spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelserne i sønæringslovforslagets §§ 19, 20 og 25 er forenelige med princippet om arbejdskraftens frie bevægelighed inden for EF og med reglerne om det fællesnordiske arbejdsmarked, har været forelagt arbejdsministeriet, som er af den opfattelse, at dette er tilfældet.

Lovforslagene får ingen øjeblikkelige statsfinansielle eller statsadministrative konsekvenser, og jeg tillader mig at anbefale dem til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om elforsyning*.

Det foreliggende lovudkast tilsigter sammen med det af undervisningsministeren samtidig forelagte lovforslag om atomanlæg m. v. at tilvejebringe et lovgrundlag, hvorigennem man kan sikre det nødvendige samfundsmæssige indseende med udviklingen inden for elsektoren, således at landets elforsyning til stadighed kan indpasses i landets samlede energiforsyning på en hensigtsmæssig måde.

En række forhold nødvendiggør efter regeringens opfattelse, at man fra folketingets og regeringens side sikrer sig et videregående indseende med udviklingen inden for landets elforsyning, end det hidtil har været påkrævet.

I den kommende tid må der tages stilling til en række principielle og for samfundet vidtrækkende problemer inden for elsektoren, problemer af en sådan art, at ansvaret herfor rettelig kun kan bæres af de politiske instanser folketing og regering. Jeg skal kort omtale enkelte af disse centrale problemer.

Landets samlede energiforsyning, som igennem de seneste årtier har været en relativt ukompliceret affære, er nu blevet så

problemfyldt, at en overordnet politisk styring og hermed et politisk ansvar må anses for nødvendigt. Heraf følger også, at Danmark for sin totale energiforsyning nødvendigvis må deltage i et vidtgående internationalt samarbejde, hvor man for at opnå de tilsigtede fordele også må påtage sig forpligtelser, som kun vil kunne indfries, såfremt man fra politisk side kan øve en afgørende indflydelse på udviklingen. Denne konsekvens af udviklingen på energiforsyningsområdet har derfor aktualiseret sig ikke blot for Danmarks vedkommende, men også for andre vestlige lande, hvor de politiske instanser må sikre sig en afgørende indflydelse på udviklingen.

Dernæst vil jeg pege på, at uanset hvordan udviklingen former sig på elforbrugets område, bliver meget betydelige investeringer nødvendige i kraftværker og transmissions- og distributionsanlæg i kommende år. De beløb, der her er tale om, er af en sådan størrelsesorden, at de ressourcemæssigt og valutarisk må indpasses som et led i landets samlede politik på investeringernes og valutaforbrugets område.

Videre vil jeg nævne, at folketing og regering inden længe må tage stilling til, om landets elforsyning fremover skal baseres alene på konventionelle kraftværker, eller om Danmark som andre vestlige lande må basere en del af forsyningerne på elkraft fremstillet med kernebrændsel. Afgørelsen heraf kan efter regeringens opfattelse kun træffes af folketinget, bl. a. som følge af de vægtige sikkerheds- og miljømæssige problemer, der knytter sig til anvendelsen af kernekraft. Afgørelsen må træffes på grundlag af en samlet vurdering af disse hensyn sammen med de hensyn af forsyningsmæssig, valutarisk og pris- og omkostningsmæssig karakter, som også må være vægtige ved udformningen af landets samlede energipolitik. Undervisningsministerens lovforslag om atomanlæg m. v. og lovforslaget om elforsyning vil efter regeringens opfattelse udgøre det grundlag, på hvilket det vil være muligt for folketinget at foretage den samlede vurdering og afvejning af disse forhold. Beslutning om indførelse af kernekraft bør kun kunne ske ved folketingsbeslutning som forudsat i undervisningsministerens lovforslag.

Regeringen er klar over, at en række forudsætninger må opfyldes, før folketinget kan