

[Tredje næstformand]

gør indsigelse, vil jeg betragte dette forslag som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

### *Skriftlig fremsættelse af forslag:*

**Miljøministeren** (Chr. Christensen):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte:

*Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse af havmiljøet.*

(Lovforslag nr. L 127).

Ved beslutningsforslag nr. B 74 fra sidste forår opfordrede folketingets regeringen til at give en række foreninger og grupper adgang til at anke konkrete sager til miljøstyrelsen og miljøankenævnet. Det drejede sig om ændringer i lov om vandforsyning, lov om havmiljø og lov om kemiske stoffer og produkter.

Med hensyn til lov om kemiske stoffer og produkter har de berørte interesseorganisationer tilkendegivet, at man foretrak en styrkelse af interesserne ved, at man i fællesskab kunne udpege en repræsentant til henholdsvis bekæmpelsesmiddelrådet og det generelt sagkyndige råd.

Forslag til ændring af lov om vandforsyning vil blive fremsat i dette folketingsår.

Dette forslag indebærer en ændring af havmiljøloven, således at Danmarks Naturfredningsforening, Forbrugerrådet, Danmarks Havfiskeriforening, Dansk Fiskeriforening og Danmarks Sportsfiskerforbund tillægges klageret over dumpningstilladelser og afgørelser om afbrænding af materialer på havet.

Med disse ord, og idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale lovforslaget til folketingets velvillige behandling.

**Industriministeren** (Stetter):

Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte 4 lovforslag om søfartsforhold. Forslagene er nært knyttet til hinanden og må ses i sammenhæng. De omfatter:

*Forslag til lov om skibes besætning.*

(Lovforslag nr. L 128).

*Forslag til sønæringslov.*

(Lovforslag nr. L 129).

*Forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.*

(Lovforslag nr. L 130).

*Forslag til lov om ændring af sømandsloven.*

(Lovforslag nr. L 131).

Baggrunden for fremsættelsen af lovforslagene er den udvikling, der har fundet sted i international skibsfart gennem de senere år, og formålet er gennem en række nydannelser i vor skibsfartslovgivning at tilvejebringe forudsætningen for en gunstigere udvikling for dansk skibsfart.

Skibsfart er et meget konjunkturfølsomt erhverv. De svingninger i den internationale samhandel og hermed i de transporterede godsmængder, der er en følge af op- og nedgangskonjunkturer, forplanter sig hurtigt til de internationale fragtrater og herigennem til skibsfartens indtjeningssevne. Relativt små forskydninger mellem udbudt og efterspurgt tonnage vil give kraftige udslag i fragtraterne, der i høj grad er konkurrencebestemte på verdensmarkedet.

Dansk skibsfart er helt og holdent undergivet disse vilkår. Mere end 90 pct. af skibsfarten under dansk flag foregår i de såkaldte cross-trades, dvs. trafik mellem udenlandske havne.

Dansk skibsfarts samfundsmæssige betydning er stor i flere sammenhænge. Skibsfarten er et af vore vigtigste valuta-indtjenende erhverv. Dertil kommer, at både om bord i skibene og ved administration og service i land beskæftiger skibsfarten et betydeligt antal medarbejdere.

Skibsfarten er af afgørende betydning som kunde hos de danske skibsværfter, og i mange tilfælde er værfterne i koncernforhold til rederierne. Danske rederier optager hovedparten af værfternes produktionskapacitet. I de senere år under den hårde internationale værftskrise er de danske værfters beståen afhængig af ordremuligheden fra danske rederier.

Endelig må det ikke glemmes, at dansk skibsfarts sejlads på alle have betyder, at skibsfarten udgør et væsentligt led i den del af dansk erhvervsliv, der virker internationalt.

I de senere år er den teknologiske udvikling på skibsfartsområdet gået meget hurtigt. Danske redere har i stor udstrækning fornyet skibene, og hovedparten af større danske skibe er i teknisk henseende fuldt på højde med