

[Berlau]

Det er dog en besynderlig bestemmelse at have i en lovgivning. Man giver en tilladelse, fordi man mener, at transporten er god nok, og senere hen opstår der et eller andet, som gør, at tilladelsen bliver trukket tilbage, men den bliver ikke trukket tilbage, hvis lasten er kommet om bord i skibet.

Hvad skal man gøre i den situation, hvor lasten er kommet om bord i skibet, men man beslutter sig for, at nu er der krigsfare i det land, hvor det skal hen? Så skal man altså sende skibet af sted alligevel – med de deraf følgende konsekvenser. Fjenden af det land, hvor det er på vej hen, vil naturligvis gå efter skibet, og der vil jo have været offentlig omtale af en situation, hvor en tilladelse er blevet trukket tilbage. Det vil sige, at man gør skibet til et flydende bombemål.

Sådan er der hele vejen igennem nogle bestemmelser i forslaget, som ikke tilfredsstiller den sikkerhed, man kan forlange i forhold til sømændene, og slet ikke det, man kan stille krav om i forhold til den anseelse, som Danmark gerne igen skulle opnå internationalt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 37:

Forslag til lov om kystbeskyttelse.

Af trafikministeren (Nør Christensen).
(Fremsat 28/10 87).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

J. K. Hansen (S):

Tilsyneladende er forslag til lov om kystbeskyttelse ret uskyldigt, og det skulle ikke kunne give anledning til de helt store politiske armbevægelser, selv om vi har haft megen debat her i det høje Ting om kystsikring og kystbeskyttelse, som man nu kalder det.

I trafikministerens fremsættelsestale stiller han sig selv to grundlæggende spørgsmål. Det første er, om de hensyn, som skal tilgodeses, er de samme som dengang, da den nugældende digelov fra 1874, som dette lovforslag skal erstatte, blev til, og da kystsikringsloven af 1922 blev vedtaget i Rigsdagen. Det andet spørgsmål er, om samfundets nu eksisterende administrationsapparat har mulighed for at løse den pågældende opgave på en anden og bedre og simple måde end hidtil.

Ministeren svarer jo selv bekræftende på disse to spørgsmål, og jeg kan da godt tilslutte mig, at disse forudsætninger er til stede. De hensyn, der i dag skal tilgodeses, er noget anderledes end i 1922, da den nugældende kystsikringslov blev vedtaget, ikke mindst med hensyn til den lange kyststrækning på den jyske vestkyst. Det har Folketinget for længst taget fat i. Flere af ministerens forgængere har taget fat i dette område og indgået aftaler om en byrdefordeling vedrørende de kystsikringsforanstaltninger, der skal foretages, mellem de involverede amter og kommuner og staten.

Vi er da også enige i, at det administrationsapparat og den tekniske ekspertise, vi i dag har i vore amter, er velegnede til sammen med Kystinspektoratets ekspertise at varetage kystbeskyttelsesopgaven.

Men så kommer vi ligesom til noget andet, og det er, at i lovforslagets § 5 står der, at det er amtsrådet, der bestemmer, hvorledes udgifterne til kystbeskyttelsesforanstaltningerne skal afholdes. Ikke med ét ord nævner man staten.

Jeg vil da godt stille trafikministeren det spørgsmål: Hvor er staten egentlig blevet af her? Er det en ny ordening, man nu lægger op til, hvor man skubber alle de økonomiske byrder over på amterne og kommunerne og det ikke, som det har været hidtil på nogle strækninger af den jyske vestkyst og også på enkelte andre strækninger, er staten, der går ind med en procentdel, på den jyske vestkyst med halvdelen af udgifterne? Er det en ny ordening, man er ved at lægge op til?