

[Udenrigsministeren]

små indgreb, vil jeg bare minde om, vejer uendelig meget tungere, end hvad et lille land, et lille bitte land, som vi jo er i denne sammenhæng, kan finde på at lave af vældig store og iøjnefaldende indgreb.

Ud over dette lovforslag og det andet lovforslag, som allerede tidligere har været behandlet, om forbud mod import af kul fra Sydafrika er det regeringens hensigt at rette en henstilling til dansk erhvervsliv om at undlade overdragelse og indgåelse af licensaftaler vedrørende patent- og produktionsretigheder til sydafrikanske virksomheder. Og med dette samt de foranstaltninger, der tidligere er truffet fra dansk side over for Sydafrika, herunder bl.a. loven om forbud mod nye danske investeringer m.v. i Sydafrika og Namibia, har regeringen så opfyldt samtlige de forpligtelser, der er indeholdt i det nordiske handlingsprogram og i beslutningen i EPS. Danmark er tilmed med dette forslag gået et voldsomt stort skridt videre.

Spørgsmålet er rejst af flere ordførere, om vi ikke også burde have søtransport med; der nævnes olietransport og andre transportere. Hr. Riishøj kom med en ganske afslørende bemærkning. Hr. Riishøj har jo et betagende ukompliceret forhold til realiteternes verden, og det kom frem med bemærkningen, og jeg citerer, jeg skrev det nemlig ordret ned:

»Det virker grotesk, at man standser al import, men så undtager den valutaindtægt, der ligger i transporter.«

Nå, det drejer sig åbenbart om at unddrage Danmark valutaindtægter. Jeg troede, det drejede sig om, at vi skulle gennemføre foranstaltninger, der kunne virke imod apartheidssystemet i Sydafrika. Men dér kom hr. Riishøj altså til at gøre en fortalelse, går jeg ud fra, og det er jo lige præcis det, der vil ske; hvis man følger tankerne om at få transporter inddraget.

Regeringen kan absolut ikke støtte tankerne om et ensidigt dansk forbud mod olietransporter eller andre transportere til Sydafrika, og jeg vil gerne forklare hvorfor. Et forbud ville være helt uden virkning for Sydafrika. Det ville derimod ramme dansk skibsfarts indtjening og beskæftigelse, ganske enkelt fordi danske skibe bliver dårligere stillet i konkurrencen om kontrakter.

Når man gennemfører det, der hedder time charter, dvs. leje af et skib for en tidsbegrænset periode, er det almindeligt, at der

bliver brugt en klausul om, at det timecharterede skib ikke må anvendes ulovligt. Et forbud mod, at danske skibe transporterer varer, generelt eller bare olie, til eller fra Sydafrika, vil af befragterne blive opfattet som en særlig indskrænkning, der så vil få den pågældende befragter til at timechartre skibe under andre flag end danske. Så det eneste, vi vil opnå her, er at genere dansk skibsfart; det vil overhovedet ikke komme til at berøre Sydafrika.

Den radikale ordfører var inde på, hvad han betegnede som en række ukendte produkter og stoffer, der var nævnt som mulige undtagelser, og flere andre har også været inde på dette spørgsmål om undtagelser. For nu igen at prøve at trække diskussionen lidt ned på jorden, så vi ved, hvad det er, vi snakker om, så vil jeg da gerne forklare nærmere, hvad det er for stoffer og varer, vi taler om.

Der er først det, der hedder »naturlige kalciumfosfater« m.v. Her er der tale om råfosfater, som bliver importeret til den danske gødningsindustri, og det er først og fremmest firmaet Superfos, der er tale om. Hvis nu vi standser importen af råfosfat fra Sydafrika, vil det få helt uoverskuelige virkninger for den danske gødningsproduktion, for det eneste andet land ud over Sydafrika, der råder over råfosfater af en tilsvarende renhed – det er noget, der skal være af vulkansk oprindelse – er Sovjetunionen. Men her er der sket det kedelige, at Sovjetunionen har standset sine leverancer til Danmark fra indeværende år, i hvert fald for den løbende fem års periode.

I andre eksportørlande, Marokko f.eks., laver de fosfattyper, der er helt eller delvis uanvendelige af miljømæssige – jeg gentager til benefice for hr. Riishøj: af miljømæssige – men så sandelig også af produktionstekniske årsager. De er desuden meget dyrere end de sydafrikanske fosfater. Hvis vi f.eks. tænkte os, at vi med de miljøproblemer, det vil skabe, skulle erstatte sydafrikanske fosfater med marokkanske, ville der løbe en meromkostning på af størrelsesordenen 30 mill. kr. om året. Og i det omfang gødningsproducenter i vore nabolande, f.eks. et land som Norge, fortsat uhindret kan basere deres produktion på råfosfater, de køber i Sydafrika – det ville jo være tilfældet – i en situation, hvor Danmark siger stop, bliver konsekvensen ikke