

[Justitsministeren]

Dernæst skal jeg gøre nogle bemærkninger, og det bliver nogle flere, om det socialdemokratiske forslag. Det er et beslutningsforslag, der går ud på, at der skal gennemføres en lovgivning om, at transport af våben og krigsmateriel kun må ske med danske skibe og andre transportmidler, der er underkastet dansk lovgivning, såfremt Justitsministeriet giver tilladelse til det. Endvidere skal det altid være forbudt at transportere våben og krigsmateriel til krigsførende lande og til andre urolige områder eller igennem sådanne områder. Det fremgår af forslaget og dets bemærkninger, at formålet med lovgivningen er at forhindre, at man fra dansk side bidrager til krigsførendes forsyning med våben m.v. Endvidere ønsker man at sikre danske søfolks liv og helbred.

Jeg er naturligvis ganske enig i, at der må lægges afgørende vægt på at sikre danske søfolks liv og helbred. Det var da også det synspunkt, der i 1985 førte til ændringen af sømandslovens § 12. Ved denne ændring skete der en udvidelse af sømændenes muligheder for at kræve afsked, hvis skibet er bestemt til et område, der rummer en særlig fare.

Den eksisterende lovgivning, der for øvrigt gælder, uanset hvilken last der sejles med, sikrer således allerede, at den enkelte sømand kan sige fra, hvis tjenesten kommer til at betyde en særlig fare. En gennemførelse af den foreslåede lovgivning er således overflødig for at opnå det formål.

Tilbage af begrundelsen for dette meget vidtgående forslag, Socialdemokratiet har stillet, er herefter kun forslagsstillernes ønske om, at man fra dansk side ikke skal bidrage til de krigsførendes forsyning med våben. Beslutningsforslaget og bemærkningerne her til siger ikke noget om, hvilken betydning en gennemførelse af lovgivningen vil have for de krigsførendes forsyning med våben og krigsmateriel.

Det er imidlertid nemt nok at forstå, at lovgivningen, som Socialdemokratiet foreslår, ikke vil have nogen betydning på dette punkt. Den danske handelsflåde udgør omkring 1 pct. af verdenstonnagen, og ingen andre vigtige søfartsnationer har en så vidtgående lovgivning som her foreslået. Hertil kommer, at der i den nuværende situation, afhængig af skibstypen, er en overkapacitet på verdensplan på 10-35 pct. Der er således

nok af redere i andre lande, der står på spring for at overtage de danske transportere. Transporterne er ganske lovlige også efter internationale regler.

Den lovgivning, der ønskes gennemført, vil således ikke genere de krigsførende lande. De vil få deres forsyninger, som om intet er sket. Derimod vil lovgivningen medføre alvorlige gener for dansk skibsfart.

Ifølge oplysninger fra Danmarks Statistik udgør dansk skibsfarts samlede bruttoindsejling ca. 18 mia. kr. om året. Hvor stor en del af denne indtjening der hidrører fra transport af våben og krigsmateriel, vides ikke, men det er sådan set heller ikke afgørende. Sagen er nemlig den, at en gennemførelse af den foreslåede lovgivning vil betyde, at dansk skibsfart vil miste en lang række andre transportere.

Ifølge beslutningsforslaget skal forbudet mod transportere bl.a. omfatte krigsmateriel samt dermed beslægtet materiel af enhver art og materiel, der anvendes til fremstilling eller vedligeholdelse af krigsmateriel m.v.

Våbenlovens § 6 om eksporttilladelse til våben og krigsmateriel rummer et tilsvarende afgrænsningsproblem. I praksis foretages afgrænsningen efter denne bestemmelse navnlig efter, om genstanden har militære specifikationer. Endvidere lægges der vægt på, om genstanden i det enkelte tilfælde skal anvendes i militær sammenhæng.

Administrationen af denne bestemmelse er mulig, fordi genstanden er i Danmark, og fordi danske myndigheder kan tvinge oplysninger frem. Man kan simpelt hen nægte at give tilladelse til eksport, indtil sagen er tilstrækkeligt belyst.

Situationen er imidlertid en helt anden ved et transportforbud. Her befinder genstanden sig ofte langt fra danske myndigheder, og der er ikke tilsvarende muligheder for at tvinge oplysningerne frem.

Hvordan mener forslagsstillerne, at skibsføreren skal finde ud af, om den last, han får tilbudt, er omfattet af forbudet? I de papirer, skibsføreren får at se, står der typisk blot, at lasten indeholder elektronisk udstyr eller mekaniske dele eller lignende korte betegnelser. Jeg går ud fra, at forslagsstillerne forklarer os nærmere, hvad man har tænkt sig.

Den formulering, forslagsstillerne har anvendt, er øjensynlig hentet fra anordningen fra 1978 om visse forholdsregler mod Sydaf-