

[Justitsministeren]

rika. Jamen man kan slet ikke sammenligne de problemer, som et generelt forbud mod transport af krigsmateriel rejser, med de problemer, som våbenembargoen mod Sydafrika rejser. Sejladserne på Sydafrika er meget lille i forhold til søfartens samlede aktivitet. F.eks. er der ikke længere danske rederier, der har linjetrafik på Sydafrika. Hertil kommer, at alle betydende søfartsnationer har tilsluttet sig FN's resolution om våbenembargo mod Sydafrika, hvorfor konkurrencesituationen for rederierne er en helt anden.

En stor del af den samlede danske indsejling kommer fra den internationale linjefart. Der er tale om danske containerskibe, der i skarp konkurrence med andre landes skibe sejler ad bestemte ruter, således at kunderne på forhånd ved, hvordan de kan få deres containere med. Danske rederier har mange faste kunder verden over til denne linjefart, der sender våben og krigsmateriel og mange andre ting, ofte i de samme containere. For disse kunder er det naturligvis afgørende, at de altid kan være sikre på at få deres containere med. Kan de ikke det, finder de hurtigt andre skibe at sejle med. Det gør de for øvrigt også, hvis de hver gang skal have besvær med at diskutere med skibsføreren og med danske myndigheder, måske på den modsatte side af jordkloden, om deres varer falder ind under forbudet.

Et andet vigtigt område for dansk skibsfart er timecharter. Den, der charter et skib, er naturligvis interesseret i at kunne bruge skibet på så mange måder som muligt for at tjene lejen ind. Skal danske rederier nu til at indsætte noter i lejekontrakterne om, at der er en ret ubestemt række varer, skibet ikke må sejle med, og en række steder, skibet ikke må komme? I så fald bliver lejebeløbet uvægerlig mindre, hvis charteraftalen overhovedet bliver til noget. Der er jo skibe nok at chartre fra andre lande, hvor der ikke sættes sådanne noter i kontrakten. Selv om ejeren af et skib har krævet, at der ikke sejles våben, så er det ikke nogen hemmelighed for nogen, at det kan være svært at sikre sig, at forbudet overholdes.

Det er næppe muligt at sætte eksakte tal på, hvad disse problemer vil betyde for skibsfarten og erhverv, der har berøring hermed, men den seneste tids reaktioner viser, at der er stor bekymring i disse kredse. Jeg har haft lejlighed til at drøfte forslaget med

repræsentanter for Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen for Mindre Skibe, Rederiforeningen af 1895, Danmarks Skibsførerforening, Dansk Skipperforening af 1942, Dansk Styrmandsforening, Maskinmestrenes Forening, Metal-Søfart, Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Sørestaurationsforeningen. Under disse drøftelser har man fra alle sider og i enighed givet udtryk for stor bekymring for konsekvenserne af denne lovgivning.

Også blandt værftsarbejderne synes der at være bekymring. Af en artikel i Fyens Stiftstidende den 27. januar i år fremgår det således, at fællestillidsmanden på Svendborg Værft har fremhævet den negative virkning, lovgivningen vil have for værfterne.

Disse reaktioner fra både redernes og de ansattes side har naturligvis gjort indtryk på regeringen og burde også gøre indtryk på forslagsstillerne. Jeg har tidligere i forbindelse med et spørgsmål fra hr. Ole Espersen givet udtryk for, at jeg finder, at man må tage afstand fra en trafik med våben, der medvirker til at forlænge krige, men at det ikke er muligt for den danske regering ensidigt at foretage indgreb, der forhindrer dette. Skal der gennemføres foranstaltninger, der generer de krigsførende lande, er det nødvendigt, at det gøres internationalt. Bortset fra det særlige forbud mod våbentransport til Sydafrika er det i dag ikke i strid med international ret at transportere våben.

Vejen frem må derfor være, at der skabes international forståelse for, at der indføres et forbud mod sådanne transportere til krigsførende lande. Jeg ser her naturligvis bort fra særlige tilfælde, f.eks. hvor vi på grund af vores deltagelse i NATO-samarbejdet har særlige forpligtelser.

Det foreliggende forslag er fremsat uden international baggrund; det vil ingen virkning have for de krigsførendes forsyningsmuligheder.

Den vesttyske lovgivning indeholder forbud mod visse våbentransporter, men dette forbud har et meget begrænset anvendelsesområde og kan slet ikke sammenlignes med det forslag, Socialdemokratiet har fremsat. Det tyske forbud har i øvrigt ikke forhindret krigsførende lande i at få forsyninger af våben.

Det foreliggende forslag vil kun med sikkerhed få den virkning, at der skabes væsent-