

[Helge Adam Møller]

selv skal undlade at nævne, men jeg håber da, at resten af den socialdemokratiske gruppe også betragter det som et privat forslag og lader det blive ved det.

Det Konservative Folkeparti kan godt dele den afsky, forslagsstillerne har for, hvad krigsmateriel i visse tilfælde kan benyttes til. Men når de seks folketingsmedlemmer vil bruge den danske handelsflåde til at ændre verdens gang, så viser det kun, at de alle seks står med begge ben godt og solidt plantet i den blå luft. Det ville måske ikke betyde så meget, hvis ikke konsekvenserne af forslaget, hvis det skulle blive gennemført, ville være katastrofale for store dele af dansk skibsfart. Og det vil koste tusinder og atter tusinder af danske arbejdspladser; og alt dette, uden at forslaget får nogen virkning. Det får det ikke, fordi danske skibe jo kun udgør 1 pct. af den samlede verdenstonnage. Det eneste, forslaget sikrer, er, at våben og materiel vil blive leveret som hidtil, men det vil blive leveret på andre nationers skibe.

Lad mig med et enkelt eksempel illustrere, hvor urimeligt dette forslag er. Havde dette forslag været gældende lov tidligere, så havde de mange tusinde danske søfolk, som sejlede våben og krigsmateriel fra USA til England under besættelsen, været kriminelle. De havde været kriminelle, fordi de sejlede våben til et krigsførende land, som Danmark ikke var allieret med, men som kæmpede for Danmarks og Europas frihed.

Et af forslagets to formål er, som der står, at sikre danske søfolks liv og helbred. Jeg er enig i, at dette er afgørende vigtigt, men dette formål er jo allerede opfyldt i den eksisterende lovgivning, som også justitsministeren var inde på i sit indlæg.

Når der altså ikke er tale om at sætte søfolkens sikkerhed på spil, er det rimeligt at vurdere, hvilke økonomiske konsekvenser forslaget har, hvis det bliver gennemført.

Vedtages forslaget, vil det medføre forbud eller krav om en forhåndsgodkendelse for transport af en lang række varer i store dele af de områder, som dansk skibsfart i dag betjener. Forslaget har jo en meget bred definition af begrebet krigsmateriel, så snart sagt alt, hvad der bruges i en krig, anses som krigsmateriel eller som dermed beslægtet materiel. Det er ikke kun krudt og kugler, vi snakker om, det er også uniformer, elektronik, radar, bildæk, batterier, støvler osv.

De landområder, som forslaget omtaler, er tilsvarende meget bredt defineret og uklart defineret, og de omfatter ethvert konfliktområde.

Konkluderende må man sige, at det er ganske uklart, hvad man må sejle med, og hvor man må sejle hen i verden. Det er jo sådan, at en stor del af den danske indsejling kommer fra den internationale linjefart, og i denne linjefart vil op mod halvdelen af den danske last falde ind under det, som forslaget kalder krigsmateriel. Hvorledes f.eks. med radarudstyr eller anden elektronik? Det kan benyttes både til militære og til civile formål. Hvad med dæk til lastbiler og til landbrugere, er det militært eller er det civilt materiel? Hvad med uniformer, kemikalier og batterier, støvler? Jeg kunne blive ved med en lang række ting.

Er der tvivl – og det er der jo konstant, jf. forslaget – må de danske rederier betinge forhåndsgodkendelse af transporter fra danske myndigheder, før de kan tage imod transporten. Det kan ikke undgå at tage tid, og dette gør det simpelt hen umuligt at leve med en sådan ordning, idet selv de bedste intentioner hos de danske toldmyndigheder ikke vil muliggøre en tilstrækkelig hurtig ekspedition.

For at belyse problemets omfang kan det nævnes, at transport af stykgods ofte sker i containere, hvor man fra det danske rederis side intet har at gøre med pakningen. Man må alene henholde sig til eksportørens eller til importørens oplysninger. Danske rederier har ikke praktisk mulighed for at kontrollere, at de ca. 4.000 containere, som danske skibe transporterer hver dag, ikke indeholder krigsmateriel.

Men vedtages forslaget, må de containere, der er tvivl om, lukkes op for en fysisk kontrol. Det drejer sig om 200.000 enheder pr. år, det er mere end 500 om dagen. En sådan kontrol kræver mandskab, den kræver tid, og den vil medføre en ekstra udgift på mere end 1 mia. kr. pr. år. Dette er naturligvis utopi, fordi forretningen vil gå i stå; kunderne kan ikke tillade disse forsinkelser, og dansk linjefart vil få store tab og kan simpelt hen ikke overleve.

Konklusionen er derfor, at det ikke er muligt at foretage hverken en geografisk eller en produktmæssigt præcis afgrænsning og dermed skabe mulighed for en lovgivning, der