

[Ole Espersen]

rundt omkring. Vi har i realiteten lært at leve med et eksportforbud, når det drejer sig om krigsførende lande eller uroområder.

Det, vi ønsker at gøre, er at tage en helt naturlig konsekvens heraf og konstatere, at for at opretholde en krig har man brug for både at kunne købe og få transporteret våbnene. Begge dele er lige vigtige for våbenforsyningerne, og det er en helt logisk opfølgning, som har vist sig nødvendig på grund af den danske handelsflådes transporter, at det nu finder sted.

Jeg vil gerne takke det flertal, der enten her eller ved andre lejligheder har givet udtryk for, at man støtter dette forbud, og jeg er naturligvis enig med justitsministeren i, at vi ikke kan være færdige, således som vi oprindeligt forudsatte det, til 1. marts. Vi må bruge dette forår for at få gennemført og vedtaget, så vidt muligt, denne lovgivning, der er tale om.

Formanden:

Ordføreren for forslagsstillerne vedrørende beslutningsforslag nr. B 99 angående produktion og eksport af krigsmateriel, hr. Stinus, har ordet.

Stinus (RV):

Jeg kan desværre ikke takke justitsministeren for positiv modtagelse af det radikale forslag. Det samme gælder flere af ordførerne.

Jeg vil til gengæld specielt takke hr. Jimmy Stahr for den udtrykte støtte til væsentlige dele af det radikale forslag. Jeg glæder mig nemlig mere over den ene omvendte, i dette tilfælde den socialdemokratiske ordfører – jeg tænker naturligvis på den afvisende holdning de andre gange, det radikale forslag har været til behandling – end over den gentagne støtte fra SF og VS, selv om jeg naturligvis også er glad for den.

Forslaget om forbud mod våbentransporter og forslaget om produktion og eksport af krigsmateriel hænger meget nøje sammen. Således vil det efter Det Radikale Venstres opfattelse være en afgørende forudsætning for, at en lov om forhåndsgodkendelse ved våbentransporter, forbud mod våbentransporter kan komme til at virke efter hensigten, at definitionen på, hvad der er våben og krigsmateriel, er helt klar.

Den sidste tids mange afsløringer af handel med våben har ikke blot afsløret en uhyggelig dobbeltmoral i Det Hvide Hus i Washington, i Israel og andre steder, men også beskæmmende dansk deltagelse i sådanne smudsige transaktioner, som foretages af de såkaldte dødens købmænd, for hvem penge tæller mere end selv de simpleste moralbegreber.

Disse danskeres deltagelse i sådanne snavsede affærer er overordentlig beklagelig for os alle sammen. Men først og fremmest beklagelig for den store hæderkronede og hæderlige del af dansk skibsfart, fordi dansk skibsfart på denne måde er blevet tilsmudset i verdens øjne. For at citere fru Birthe Rønn Hornbech: det er til skade for Danmarks omdømme.

Transport af våben til krigsførende lande som Iran og Irak er en smudsig affære og både moralsk forkasteligt og i strid med den politik, Danmark tager til orde for i internationale forsamlinger, først og fremmest i FN. Der må være en vis overensstemmelse mellem officiel dansk udenrigspolitik og det, danske statsborgere engagerer sig i. Er der en lille del af dansk skibsfart – og jeg siger udtrykkeligt en lille del – som ikke forstår det, må mulighederne for at deltage i våbentrafik som den, der er blevet afsløret til Iran, elimineres ved lov. Derfor kan Det Radikale Venstre støtte det socialdemokratiske forslag, selv om vi kan nære betænkeligheder på visse punkter, især når det drejer sig om definitioner og afgrænsninger, som jeg allerede har antydnet. Men også når det drejer sig om at sikre overholdelsen af loven uden at skabe et omfattende bureaukрати. Vi tror på, at det kan lade sig gøre, men forudsætningen er i hvert fald nogle meget klare definitioner.

Både ministeren og flere ordførere afviste dette forslag ud fra netop disse betænkeligheder og har nærmest fået det til at lyde, som om Danmark vil være det første og eneste land i verden, som tager skridt til den slags forholdsregler. Men det er jo ikke tilfældet. Det mest nærliggende eksempel er vort naboland Vesttysklands lovgivning på dette område, som også hr. Ole Espersen gjorde opmærksom på. Loven er fra 1961 og gælder ikke alene kontrol med tyske skibe, som sejler fra Tyskland, men alle i Tyskland indregistrerede skibe. Det kan altså lade sig gøre.