

[Kirsten Jacobsen]

Den lov, der er vedtaget i Folketinget, skal overholdes, og de pensionister, som er omtalt i bistandsloven, har et retskrav på at få hjælp til de ting, de ikke selv kan klare? Vil ministeren give et sådant tilsagn?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden (nr. D 25) af Jørn Pedersen (S), Pernille Frahm (SF), Kirsten Jacobsen (FP), Mimi Jakobsen (CD) og Inger Stilling Pedersen (KRF) (se foran)

vedtoges enstemmigt med 112 stemmer.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af lovforslag nr. L 164:

Forslag til lov om kontrol med våbentransporter.

af Ole Espersen (S) og Pernille Frahm (SF)
m.fl.

(FremSAT 11/4 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Formanden:

Jeg beder om en stilfærdig afgang fra salen, så vi kan begynde forhandlingen.

Justitsministeren (Engell):

Det er nu tredje gang, Folketinget skal behandle et forslag til lov om våbentransporter. Forslaget har samme indhold som de tidligere forslag, og det seneste, nemlig lovforslag nr. L 203, blev forkastet ved tredjebehandlingen den 2. juni 1989.

Set i lyset af de seneste måneders begivenheder i Golfen tror jeg, alle partier i Folketinget principielt som udgangspunkt kun kan have stor sympati for de intentioner, som ligger i lovforslaget.

Som regeringen også anførte, da vi behandlede de tidligere forslag, er vi naturligvis enig i, at man må tage afstand fra og forsøge at forhindre en ukontrolleret trafik med våben. Vi har jo

igennem de seneste år og ikke mindst igennem de seneste måneder set mange uheldige eksempler på, hvilke konsekvenser det har.

Men den rigtige måde at angribe problemet på er efter vores opfattelse først og fremmest ved et internationalt samarbejde og ikke ved et ensidigt dansk initiativ. Det forslag, der er fremsat, vil ingen reel indflydelse have på den internationale cirkulation af og trafik med våben, men derimod – og det er jo fantastisk afgørende – have en særdeles ødelæggende, afsmitende, negativ virkning på den danske handelsflådes civile leverancer.

Et ensidigt dansk initiativ til at lovregulere på dette område vil være uden betydning for de krigsførende lande, oprørsbevægelser og andre, idet der til jo stadighed – og det må vi erkende – på verdensmarkedet vil være rigelig kapacitet til at foretage våbentransporter. Den danske skibstonnage udgør fortsat kun cirka 1 pct. af verdens skibstonnage, og lovforslaget får ingen reel virkning, bortset fra den symbolske, som efter regeringens opfattelse ikke er tilstrækkelig, når man tager hensyn til de skadevirkninger, som forslaget har for den legitime, civile handelstrafik.

En vedtagelse af forslaget må antages at medføre, at den danske handelsflåde mister ordrer, som – vil jeg understrege – intet som helst har med våbentransporter at gøre. Det skyldes, at bl.a. store, internationale koncerner, som står for leverancerne af flere produkttyper, ikke kan forventes at ville benytte danske skibe til deres transport, hvis det bliver sådan, som forslaget lægger op til, at danske rederier kun må transportere visse varegrupper. En sådan situation vil typisk opstå inden for den internationale linjetrafik, og vi må derfor frygte, at forslaget vil få meget omfattende både valutamæssige og beskæftigelsesmæssige konsekvenser.

Forslaget vil også virke konkurrenceforvridende, idet den danske skibsfart ensidigt – når vi ser bort fra Tyskland – vil være underlagt restriktioner af den pågældende karakter. Og hvis vi endelig skal drage sammenligning med Tyskland, så er situationen den, at i forhold til Tyskland vil det hverken være rimeligt eller sagligt, idet den tidligere vesttyske handelsflåde alene henter 35 pct. af sin handelsflådes indtægter ved transport mellem tredjelande, mens Danmark henter hele 95 pct.