

F. t. l. vedr. våbenloven

ning skal i givet fald kombineres med det af FN's våbenprotokol affødte krav om behørig tilladelser fra henholdsvis eksport- og importlandet.

Med kombinationsmodellen skal danske transportører altså i en række tilfælde afvente administrative procedurer, som langt de fleste udenlandske transportører er fri for, inden de kan påtage sig transportopgaver.

Selv om de fleste af i hvert fald rederibranchens transportører efter det oplyste foregår til eller fra OECD-lande, som i henhold til arbejdsgruppens kombinationsmodel kan tænkes undtaget fra kravet om dansk transporttilladelse, kan ordningen få mere vidtrækkende negativ indflydelse på det danske transporterhvervs konkurrenceevne. Dette skyldes, at danske transportører ikke kun risikerer at miste opgaver med enkelttransporter til »de gule lande«, men muligvis også vil gå glip af større kontrakter omfattende flere transportere, hvoraf transportere til »gule lande«, hvor lasten helt eller delvist består af våben, måske kun udgør en lille del. Det kan endvidere ikke udelukkes, at indførelse af en særlig tilladelsesordning – uanset at denne alene vedrører våbentransporter til »gule lande« – som en afsmitende effekt generelt vil føre til, at afskibere vil søge mod udenlandske transportører, der ikke er underlagt samme restriktioner.

Man må i den forbindelse være opmærksom på, at en tilladelsesordning ikke kun har konsekvenser, når det drejer sig om transportere, som efter den nødvendige sagsbehandling viser sig ikke at kunne tillades. De negative virkninger af en ordning, hvor transportere til visse lande kræver tilladelse, må også ses i sammenhæng med de tidsmæssige forhold inden for transporterhvervet. Navnlig inden for den internationale skibsfart udbydes transportopgaver efter det for Justitsministeriet oplyste ofte med en meget kort frist for afgivelse af endeligt tilbud. En tilladelsesordning vil derfor også kunne få negative virkninger for det danske transporterhverv, når det drejer sig om transportere, som efter den nødvendige sagsbehandling viser sig at kunne tillades. Det skyldes, at afskiberen ikke kan forventes at acceptere et tilbud, som er afgivet med forbehold for den nødvendige myndighedstilladelse, således at transportopgaven vil gå til andre udbydere.

Hertil kommer, at en ensidigt indført dansk kontrol med danske transportører globalt set vil have begrænset effekt, da afskibere i tilfælde, hvor de ikke kan anvende danske transportører, fordi disse ikke kan få transporttilladelse fra de danske myndigheder, kan benytte sig af transportører fra andre lande.

Ovennævnte forhold taler mod at indføre krav om tilladelse i hvert enkelt tilfælde til transport af våben

mellem (visse) tredjelande, før der eventuelt i internationalt regi vedtages regler eller træffes aftale om fælles/ens regler i en større kreds af lande.

På denne baggrund og da forbudsmodellen som nævnt ikke kommer til at stå alene, men skal ses i sammenhæng med de regler, der foreslås i tilknytning til FN's våbenprotokol, jf. pkt. 3.2., er det Justitsministeriets opfattelse, at forbudsmodellen må foretrækkes frem for en kombinationsmodel.

Lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed.

Den foreslåede ordning indebærer, at alle lande, som er omfattet af juridisk bindende FN-våbenembargoer og EU-våbenembargoer, skal være omfattet af transportforbuddet. Også lande, som er omfattet af ikke juridisk bindende FN-våbenembargoer og OSCE-våbenembargoer, bør som det klare udgangspunkt være omfattet af forbuddet. Der vil dog helt undtagelsesvist kunne forekomme tilfælde, hvor det bør overvejes nærmere, om forbuddet skal omfatte de sidstnævnte lande. Det vil eksempelvis kunne være tilfældet, hvis Danmark og eventuelt andre nærtstående lande har været imod den pågældende (ikke bindende) embargo.

Det bør efter Justitsministeriets opfattelse ikke tilægges betydning for afgrænsningen af forbudslandene, om våbenembargoerne alene forbyder våbeneksport eller tillige forbyder transport, der sker som led i en våbenoverførsel mellem tredjelande. Justitsministeriet har herved lagt vægt på, at det generelt må anses for uacceptabelt, at danske transportører medvirker til overførsler af våben til lande, som det internationale samfund anser for uegnede til at modtage våben.

Såfremt der i andre bredt sammensatte internationale fora end FN, EU og OSCE træffes beslutning om at modvirke eller forbyde våbenoverførsler til et bestemt land, kan også disse lande efter en konkret vurdering blive omfattet af transportforbuddet.

Justitsministeriet kan på denne baggrund og af hensyn til transporterhvervets muligheder for hurtigt og entydigt at kunne konstatere, hvilke lande transportforbuddet omfatter, tilslutte sig arbejdsgruppens forslag om, at forbudslandene fastlægges i en bekendtgørelse.

Justitsministeriet er enig med arbejdsgruppen i, at der bør være adgang til at meddele dispensation fra det foreslåede forbud. Justitsministeriet kan endvidere tilslutte sig, at sådanne dispensationer kun skal gives undtagelsesvist under ganske særlige omstændigheder. I øvrigt vil meddelelse af dispensation kræve, at dette ikke strider mod en juridisk bindende international våbenembargo.