

konkrete planer om en så vidtgående kontrol, da produkterne har en overvejende civil anvendelse og samtidig udgør en væsentlig del af den normale internationale handel.

3.9. Sammenfatning

FN's våbenprotokol må antages at indebære en forpligtelse for de kontraherende stater, herunder Danmark, til – med de undtagelser der følger af protokollens artikel 4, stk. 2 – at kriminalisere transport af skydevåben samt dele, komponenter og ammunition hertil mellem lande, som har tiltrådt protokollen, hvis der ikke foreligger de fornødne udførsels- og indførselstilladelser fra henholdsvis eksport- og importlandet, jf. afsnit 3.1.

For så vidt angår betydningen af internationale våbenembargoer henvises til afsnit 2.3.

Derudover ses Danmark ikke at være omfattet af internationale forpligtelser til at regulere transport af våben mellem tredjelande, bortset fra hvad der følger af de internationale regler for transport af farligt gods, jf. afsnit 2.5.

Som det fremgår af ovenstående afsnit 3.2. og 3.3., er en lang række lande i henhold til EU- og Wassenaar-samarbejdet forpligtet til at foretage kontrol af våbeneksport fra deres respektive territorier efter samordnede kriterier.

Endvidere forpligter FN-lande, som tiltræder våbenprotokollen, sig til at indføre eksportkontrol vedrørende skydevåben mv., men uden at de nærmere kriterier herfor er angivet, jf. afsnit 3.1.

Også andre lande end EU- og Wassenaar-lande, herunder de øvrige lande i OECD-kredsen, kan set med danske øjne have fuldt tilfredsstillende eksportkontrollsystemer.

For en ordens skyld skal det påpeges, at heller ikke EU- og Wassenaar-landene i alle tilfælde vurderer ansøgninger om eksporttilladelser med samme resultat, som danske myndigheder ville være nået frem til. Dog vil de internationale våbenembargoer forhindre eksport til helt uantagelige destinationer.

Ud over kontrol med våbenoverførsler på eksportørniveau er EU-landene forpligtet til at indføre kontrol med aftaler om/arrangering af overførsel af våben mellem ikke EU-lande, som indgås/foretages på deres respektive territorier, jf. afsnit 3.7., og det forventes, at en lignende forpligtelse vil komme til at gælde for samtlige Wassenaar-lande, jf. afsnit 3.3.

4. Omfang og karakter af dansk våbentransport mellem tredjelande

Med henblik på at belyse omfanget af transport af våben mellem tredjelande har arbejdsgruppen anmodet om oplysninger fra følgende myndigheder, organisationer mv.: Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Specialarbejderforbundet i Danmark (SiD), Statens Luftfartsvæsen, Danske Speditører, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, SAS, Institut for Internationale Studier, København, International Peace Research Institute, Oslo (PRIO), Stockholm International Peace Research Institute (SI-PRIO), Norwegian Initiative on Small Arms Transfers (NISAT) og Human Rights Watch.

Arbejdsgruppen har modtaget relevante oplysninger fra Danmarks Rederiforening, SiD, Statens Luftfartsvæsen, og Erhvervsflyvningens Sammenslutning, som er refereret nedenfor.

I øvrigt har Forsvarsministeriet udtalt følgende:

»Det vurderes på baggrund af alment tilgængelige kilder, at der er en betydelig dansk deltagelse i transport med våben. Der gennemføres imidlertid ikke en systematisk registrering og bearbejdning af sådanne oplysninger, og der vil derfor ikke kunne bidrages med konkrete og validerende opgørelser af omfanget af dansk transport mellem tredjelande.«

4.1. Våbentransport med danske skibe

Danmarks Rederiforening har over for arbejdsgruppen den 25. september 2003 oplyst følgende nøgletal for dansk skibsfart:

»Den danske handelsflåde er den største nogensinde med en samlet tonnage på 7,4 mio. BT¹⁰⁾ eller 9,4 mio. TDW¹¹⁾ fordelt på ca. 530 skibe. Containerskibe, ro-ro skibe¹²⁾ og anden liniefartstonnage udgør hovedparten med godt 60 pct. af tonnagen. Tankskibsfarten, dvs. skibe til transport af olieprodukter, gas, kemikalier mv. udgør omkring 30 pct. af tonnagen, mens resterende tonnage er bulk carriers¹³⁾, køleskibe og spælskibe som f.eks. bugser- og forsyningskibe.

Herudover ejer danske rederier [skibe] i udlandet med tonnage i samme størrelsesorden som under dansk flag. Disse skibe er primært registreret i Storbritannien, Singapore, Norge og USA.