

kombinationsmodellen i henhold til Danmarks Rederiforenings nedenfor citerede notat af 6. juni 2003 synes at indebære, at en meget stor del af våbentransporten med danske skibe vil være undtaget fra kravet om tilladelse – i hvert fald hvis »den grønne liste« udstrækkes til hele OECD-kredsen. Rederiforeningen frygter imidlertid, at udenlandske befragtere generelt vil fravælge danske transportører, hvis der ved blot en del af transportopgaverne er risiko for forsinkelse ved indhentelse af transporttilladelse.

7.3.4. Bemærkninger fra Danmarks Rederiforening og SiD

Danmarks Rederiforening har i notat af 6. juni 2003 fremsat følgende skriftlige bemærkninger til spørgsmålet om regulering af våbentransport:

»Det er vigtigt at være opmærksom på, at disse [våben]transporter, der hovedsageligt udføres for regeringer eller regeringsorganer, ikke mindst af militærfortrolige årsager ikke er kendt i detaljer af transportøren/rederiet, hvorfor man ikke ved, om der er tale om våben eller ej. Det gælder både containere og lastbiltraillere mv., hvor blot IMO-fareklassen oplyses til rederiet. Som eksempel kan nævnes, at et konkret rederi aktuelt har en to-årig kontrakt med det danske forsvar, og under denne kontrakt flyttes de køretøjer, trailere og udstyr, som der anmodes om, uden at rederiet nødvendigvis ved, om der er tale om våben eller andre forsyninger.

Det er i øvrigt ikke muligt at gennemføre en transport af våben, uden at der er tale om en afskiber, dvs. regering eller producent, der er godkendt under eksporttilladelsessystemet. Dette gælder f.eks. en typisk afskibning fra våben- og ammunitionsproducenter i USA, UK, Frankrig eller Italien. Der er endvidere kontrol i næsten alle transitsteder, det være sig kanaler eller havne, ligesom der endelig er importkontrollen i modtagerlandene.

...

Det afgørende for rederierne i forbindelse med regler om transport er, at det sjældent er klart, hvilke varer der defineres som sådanne, og at rederierne af regeringerne rent faktisk sjældent gives oplysningerne om, i hvilket omfang, der er tale om våben. Dansk skibsfart lever ikke af sejlads med våben, men de indirekte effekter af bureaukratiske godkendelsesregler vil være, at rederierne, uanset varens karakter,

fravælges som transportører af disse regeringer, fordi der for forskellige varekategorier er risiko for, at der opstår forsinkelser ved indhentning af yderligere tilladelser end indeholdt i eksporttilladelserne. Hertil kommer yderligere, at afskiberne ikke vil finde det acceptabelt at skulle vælge forskellige transportører afhængig af destinationslandet, som ligger ud over internationale boykotter.

I det omfang der indføres strammere regler for våbentransporter, er det som tidligere oplyst Rederiforeningens opfattelse, at et enkelt og gennemsigtigt forbudssystem er at foretrække. Der er i øjeblikket et dusin lande på FN's og EU's forbudsliste, og en fuld dansk implementering, der tager udgangspunkt heri, vil være administrerbar for erhvervet og samtidig ikke indebære de alvorlige indirekte effekter af godkendelsesprocedurer, der mere generelt får afskibere til på forhånd at fravælge dansk flag. Ensidede danske lister vil derimod skabe problemer for såvel store som små rederier...«

SiD har i brev af 2. september 2003 anført følgende:

»Specialarbejderforbundets interesse i spørgsmålet om transport af våben på danske skibe skal ses i lyset af hensynet til sikkerheden for de søfarende og danske skibe.

Set hen over de sidste to årtier har danske skibe under udøvelse af våbentransport ved adskillige lejligheder bragt besætnings sikkerhed i fare, og i gentagne tilfælde har skibe og besætningsmedlemmer været tilbageholdt, fængslet og tiltalt af fremmede myndigheder. Dette skyldes ikke mindst, at et meget stort antal transportere har været udført i strid med fremmede landes regler og/eller interesser.

Vi vil heller ikke undlade at bemærke, at mange transportere er foregået i strid med dansk udenrigspolitik, og at det ikke kan udelukkes, at organisationer, der udøver terrorvirksomhed, har benyttet danske skibe som transportled.

Specialarbejderforbundet har ved gentagne lejligheder påpeget det uhensigtsmæssige i, at der ingen regler har været gældende for transportledet, når der ses bort fra ganske få undtagelser. Specialarbejderforbundet vil påpege, at vi anser langt de fleste våbentransporter som ukomplicerede, men vi finder til gengæld, at der også foretages transportere, der i høj grad