

De foreslåede regler i kombinationsmodellen indebærer, at også udenlandske flyselskaber/rederier, der råder over danske fly/skibe, i visse tilfælde skal indhente tilladelse fra de danske myndigheder for at kunne transportere våben med disse fly/skibe. Efter arbejdsgruppens opfattelse kan der stilles spørgsmålstejn ved rimeligheden og hensigtsmæssigheden heraf, og en sådan ordning vil måske forringe danske flyselskabers/rederiers mulighed for at udleje/udchartre danske fly/skibe. Hvis kombinationsmodellen vælges, kan arbejdsgruppen imidlertid ikke anbefale, at transport med danske fly/skibe, som er underlagt udenlandske flyselskabers/rederier, undtages fra dette krav. Grunden er, at en sådan undtagelse vil indebære risiko for omgåelse af kravet om tilladelse ved hjælp af forskellige aftalekonstruktioner med udenlandske flyselskaber/rederier. I stedet må det være op til anklagemyndigheden at vurdere, om en straffesag vil kunne gennemføres i Danmark.

Arbejdsgruppen finder i øvrigt ikke grund til at undtage danske fly og skibe, som er underlagt udenlandske transportfirmaer, fra et eventuelt forbud mod transport af våben mv. til visse lande (jf. forbudsmodellen) eller et eventuelt krav om, at de fornødne tilladelser til udførsel og indførsel skal foreligge vedrørende skydevåben mv. (jf. såvel forbudsmodellen som kombinationsmodellen). Det bemærkes herved, at nævnte forbud og nævnte krav er begrundet i henholdsvis internationale våbenembargoer og FN's våbenprotokol.

7.5.2. Strafsubjektet

Det må antages, at en transportaftale typisk indgås af en anden end den, der fysisk udfører transporten. Det vil primært være transportfirmaet, der i forbindelse med aftaleindgåelsen – med kendskab til lastens indhold og destinationen – har mulighed for at sikre sig, at de fornødne tilladelser foreligger, eller at transporten ikke går til et forbudt (embargobelagt) land. Den økonomiske interesse i at gennemføre aftalen må desuden formodes primært at være transportfirmaets.

Selv om skibsføreren efter gældende regler formelt står med ansvaret for opbevaringen mv. af godset under transporten, vil denne i nogle tilfælde kun have et begrænset kendskab til lastens nærmere indhold og typisk opnå dette kendskab senere end rederiet, som har indgået fragtaftalen.

Tilsvarende må i endnu højere grad antages at gælde for piloten eller chaufføren. Skibsføreren vil dog i nogle tilfælde have et indgående kendskab til lasten og kan eventuelt have indgået fragtaftalen på rederiets vegne. Endvidere vil der være særlig anledning til at være opmærksom på den, der fysisk udfører transporten, i situationer, hvor transporten går til et embargobelagt land.

Arbejdsgruppen har på den baggrund ikke fundet grundlag for at udforme regler i lighed med dem, der var indeholdt i lovforslaget fra 1987, hvorefter den hovedansvarlige var henholdsvis skibsføreren eller piloten.

Afgørelsen af, hvem der kan straffes for transporten, må i stedet afgøres på grundlag af en konkret vurdering af, hvem der efter almindelige strafferetlige principper må anses for ansvarlig herfor, dels som hovedansvarlig, dels som medvirkende.

7.5.3. Dansk jurisdiktion (straffemyndighed)

Justitsministeriet har nedsat det såkaldte jurisdiktionsudvalg, som har til opgave at vurdere, hvorvidt der er behov for at foretage ændringer i dansk rets almindelige bestemmelser om straffemyndighed, herunder hvorvidt der eventuelt kan være anledning til i et vist yderligere omfang at fravige princippet om dobbelt strafbarhed i forhold til, hvad der følger af de gældende regler om dansk straffemyndighed.

Arbejdsgruppen har på den baggrund ikke fundet anledning til at overveje, om der kan være behov for en udvidelse af jurisdiktionsbestemmelserne og har ved overvejelserne om, hvad der bør kunne straffes for, taget udgangspunkt i de eksisterende bestemmelser om jurisdiktion.

Udstrækningen af den danske jurisdiktionskompetence er nærmere beskrevet i afsnit 2.4. Det følger heraf, at der er dansk straffemyndighed for handlinger begået i den danske stat eller på dansk indregistreret skib eller fly. Handlinger, der uden for det danske territorium begås på eller med andre transportmidler, er endvidere omfattet af dansk straffemyndighed, hvis handlingen er begået af en person med dansk statsborgerskab eller bopæl i Danmark og handlingen enten er strafbar både efter gerningsstedets lov og dansk lov (princippet om dobbelt strafbarhed) eller er begået uden for folkeretligt anerkendt statsområde og vil kunne medføre højere straf end fængsel i 4 måneder.