

landet, så vi går videre, end vi egentlig var forpligtet til via de internationale aftaler.

Med andre ord har vi faktisk forsøgt at etablere en ordning, der dels løser den opgave, som vi har sat os for at løse på tilfredsstillende vis, dels altså også sikrer, at vi bevarer nogle arbejdspladser i Danmark og får skabt nogle betryggende vilkår for de søfolk, som er om bord.

Jeg har selvfølgelig lyttet til kritikken. Især SF kaldte det her den mest beskedne af alle verdener, og det synes jeg måske ikke var helt rimeligt. For så vidt angår FN's protokol, overimplementerer vi den ganske kraftigt med hensyn til spørgsmål om en udførsels- og indførselstilladelse, og det håber jeg da hr. Villy Søvndal i det mindste kan anerkende.

Derudover anerkender jeg naturligvis, at tilladelsesmodellen har været oppe at vende også ved tidligere lejligheder, og at det selvfølgelig er fuldt ud legitimt, at der er nogle partier, der hælder til, at den mere vidtgående model er en bedre model.

Regeringen har altså valgt at sige, at vi synes, den her opfylder det, der må være formålet med at få en regulering på det her område, men at vi naturligvis under udvalgsbehandlingen meget gerne medvirker til yderligere besvarelser, herunder også redegør nærmere for, hvordan praksis er i de andre lande omkring os.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Det undrede mig lidt, at ministeren i sin tale kom ind på spørgsmålet om at bevare danske arbejdspladser i forhold til at vælge den ene eller den anden model, når SiD i deres høringssvar netop peger på, at de ønsker tilladelsesmodellen. Sømændene måtte man jo tro var mest optaget af at bevare deres arbejdspladser, så hvis det er af arbejdspladshensyn, hvorfor så ikke følge SiD's opfordring til at bruge tilladelsesmodellen?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg synes faktisk, at nogle af de indvendinger, der har været fra fagforbundene, har vi forsøgt at løse på anden vis ved at overimplementere FN-protokollen, således at der altid kræves en indførsels- og en udførselstilladelse mellem de tredjelande, hvor transporten foregår.

Det, der har været argumentet, er, at man ikke ønsker at komme i en situation, hvor det bliver ubehageligt for søfolkene, fordi det er en ulovlig

transport, der foregår. Vi skulle jo erindre om, og det synes jeg ikke rigtig har været fremme under debatten, at der altså her også er tale om transport fra et land, som har været med til at vedtage en embargo. Så det er jo ikke sådan, at man er i en retsløs tilstand, hvor det er en transport mellem to lande, som ikke deltager i beslutninger i det internationale samfund.

Det, vi så har valgt at sige, er jo selvfølgelig, at det er væsentligt for de søfolk, der er om bord, at vi får etableret et regime, så vi har sikkerhed for, at både det land, som våbnene bliver transporteret fra, og det land, som våbnene skal transporteres til, har givet tilladelse til det, således at der er en godkendelse af ordningen.

Dermed mener vi, at vi har fået løst den problemstilling, som jeg i hvert fald har forstået var en af de væsentligste indvendinger.

(Kort bemærkning).

Line Barfod (EL):

Jeg er med på, at lovforslaget repræsenterer et fremskridt i forhold til den tilstand, vi har i dag. Men det eksempel, som SiD peger på med sejlads til Iran og Irak, da de var i krig tilbage i 1980'erne, ville vel fortsat kunne finde sted med den udformning, lovforslaget her har. Altså en situation, hvor vi forhåbentlig ikke ville eksportere våben til landene, når de var i krig, men så længe der ikke er en international våbenembargo, kan det vel stadig finde sted, at danske skibe skal transportere våben dertil.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg kan selvfølgelig ikke her redegøre for konkrete situationer, men det må vi belyse under udvalgsbehandlingen.

Det, jeg har forstået har været argumentet, var, at man ikke ønskede at komme i en situation, hvor man pludselig blev stoppet på kajen et sted og blev mødt med det krav fra myndighederne, at det var en ulovlig transport, der foregik. Med den usikkerhed for søfolkene kunne de altså i sidste ende risikere at blive sendt til havs igen med våben om bord med risiko for, hvad der så kunne ske. Og hvor er man så henne?

KL 11.10

Det problem mener vi at vi har løst ved at kræve både en udførselsgodkendelse og en indførselsgodkendelse fra de to lande, som transporten vedrører. Med andre ord skal myndighederne, som har ansvaret i de pågældende lande,