

Udlændinge-, Integrations- og
Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Danish Aviation

E-mail til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Bemærkninger til forslag om ændring af udlændingeloven - transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol indre Schengen-grænser

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) er med brev af 27. november 2015 anmodet om bemærkninger til ovennævnte lovforslag. Det foreslås, jf. det fremsendte, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeren får hjemmel til at pålægge transportører strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland, hvis der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse.

BDL er principielt modstander af et transportøransvar, hvilket også fremgår af vores luftfartspolitiske udspil fra maj 2015. Modstanden skyldes, at erhvervet pålægges at udføre en myndighedsopgave under strafansvar. Grænsekontrol er en myndighedsopgave, og bør udføres af relevante myndigheder, der er i besiddelse af de rette værktøjer og kompetencer til at udføre opgaven. Luftfartsvirksomheder og medarbejdere i virksomhederne har ikke forudsætninger for at udføre en sådan kontrol. Af samme grund giver forslaget anledning til en række bekymringer.

Såfremt forslaget gennemføres som beskrevet, er det vores forståelse, at midlertidig grænsekontrol på indre Schengen-grænser kun vil blive indført for specifikke lufthavne (specifik grænse), hvor der kan dokumenteres en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed. Det følger også, jf. bemærkningerne til lovforslaget, at omfang og varighed af den midlertidige kontrol ikke må overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel.

Vi læser endvidere lovbemærkningerne således, at der ikke automatisk pålægges transportøransvar i tilfælde, hvor der indføres midlertidig grænsekontrol. Det betyder efter vores opfattelse, at en sådan beslutning kun kan træffes på baggrund af en konkret vurdering af effekten af den midlertidigt indførte grænsekontrol for den specifikke grænse. Vi må stille krav om, at en sådan



vurdering gennemføres forud for en konkret beslutning om at pålægge transportøransvar. Det er en helt nødvendig forudsætning for at begrænse de byrder og belastninger som forslaget gennemførelse vil pålægge luftfartsvirksomhederne.

Vi finder det utilfredsstillende, at lovændringen hastes igennem. Det umuliggør en grundig kortlægning af lovforslagets konsekvenser. Luftfartsvirksomhederne har eksempelvis indrettet sig efter de vilkår, der følger af Schengenreglerne, hvor grænsekontrol finder sted på de ydre Schengen-grænser. Luftfartsvirksomheder er derfor ikke i besiddelse af et beredskab til med kort varsel at gennemføre dokumentkontrol på de indre grænser. Vi finder det derfor nødvendigt, at der gives længst muligt varsel over for transportørerne. Det betyder også, at der må gives en tilstrækkelig indkøringstid, inden der efter en konkret vurdering af problemets omfang udløses transportøransvar.

Det bliver nødvendigt at give de berørte medarbejdere træning i at udføre dokumentkontrollen bedst muligt. Lovgiver bør derfor sikre, at virksomhederne tilbydes kurser, hvorunder politiet bidrager med de fornødne undervisningsressourcer og kompetencer.

Luftfartsselskaberne er i dag pålagt transportøransvar ved indrejse over de ydre Schengen-grænser. Erfaringen er, at der i praksis hersker objektivt ansvar for virksomhederne, idet der automatisk pålægges bøde upåagtet, at kontrollen er gennemført efter bedste evne. Den erfaring stemmer ikke overens med den tilkendegivelse, der fremgår af lovbemærkningerne (side 10 nederst), hvor det angives, at der "kan pålægges strafansvar, hvis der ikke gennemføres kontrol...., eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum". Vi forudsætter derfor, at lovgiver fremover tilsikrer, at der ikke hersker et de facto objektivt ansvar.

Lovforslaget er udløst under indtryk af den aktuelle flygtningesituation i Europa, der er præget af mennesker, der har været lang tid undervejs under hårde forhold. Afvisninger ved ombordstigning kan udvikle sig til konflikter, der direkte involverer luftfartsselskabets eller handlingsagentens medarbejdere. Det vil som udgangspunkt finde sted i et land, hvor Danmark ikke nødvendigvis har et samarbejde på myndighedsniveau. Det vil være uholdbart, og derfor bør man fra dansk side sikre, at der på forhånd er etableret et myndighedssamarbejde, der kan sikre trygge rammer for medarbejderne.

Delegering af dokumentkontrol til transportørerne vil indebære øgede administrative byrder og omkostninger til logistik, uddannelse og personaleresourcer mv. Lovforslaget kan derfor potentielt indebære betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der kan også forudses påvirkning af trafikafviklingen, i form af flere forsinkelser og aflysninger. Lovgiver må sikre, at forsinkelser og aflysninger klassificeres som forårsaget af usædvanlige omstændigheder (force majeure) i passagerrettighedsforordningens (forordning 261/2004) forstand.

Under alle omstændigheder er det vores principielle opfattelse, at alle meromkostninger, der pålægges transportøren / handling-agenten som følge af delegering af grænsekontrol, må kompenseres af staten.

Vi står naturligvis til rådighed for drøftelse og uddybning af ovenstående synspunkter mv.

Med venlig hilsen



Per Henriksen