

Fra: Danmarks Skibsmæglerforening [mailto:Info@Shipbrokers.dk]
Sendt: 1. august 2013 11:16
Til: 'jm@jm.dk'
Emne: Schengenregler og søfolk

Til Justitsministeriet,

Cc, Retsudvalget,

Vi henviser til tidligere møder og korrespondance vedrørende udfordringerne i forbindelse med skift af besætningsmedlemmer på skibe.

Som det mange gange er oplyst til myndighederne, så er det for erhvervet en meget stor udfordring og belastning, at der ikke eksisterer retningslinier for, hvordan procedurerne skal være, når besætningsmedlemmer skal afmønstre og påmønstre skibe i Danmark.

Den 20. juni 2013 udsendte Justitsministeriet en rapport vedrørende revision af de danske visumregler. En del af rapporten omhandler specifikt forhold vedrørende søfolk og det nævnes bl.a. på side 78, at der bør udarbejdes retningslinier for udstedelse af visum til visumpligtige søfolk.

Vi hører gerne, om det kan oplyses, om det er hensigten at følge arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende søfolk og hvad tidshorizonten kan forventes at være.

Vi gør opmærksom på, at samtidig med at rapporten blev offentliggjort på Justitsministeriets hjemmeside og inden der var indhentet kommentarer til rapporten, så udstedte politiet meddelelser om nye procedurer og forretningsgange. Politiets nye procedurer er i modstrid med bl.a. udtalelsen fra Erhvervs- og vækstminister Annette Vilhelmsen, der udtalte:

"En mere smidig visumprocedure er et vigtigt skridt i arbejdet for at skabe bedre vækstvilkår for danske virksomheder. Flere af regeringens vækstteams har peget på, at virksomhederne har brug for en let og fleksibel visumproces. For søfarten betyder de nye procedurer, at visumpligtige sømænd vil opleve en større fleksibilitet. For turisterhvervet bliver det lettere at tiltrække gæster, da turister fra f.eks. Kina og Indien nu i større omfang kan søge visum gennem akkrediterede rejsebureauer."

Ligeledes er politiets "nye" procedure i modstrid med rapportens anbefaling, at:

Derudover skal søfolk fortsat have mulighed for at få nødvisum på grænsen efter en hurtig og enkel procedure, hvis de ikke har haft mulighed for at ansøge om visum hjemmefra, f.eks. på grund af ændringer i skibets sejlplan. Søfartserhvervet har ellers frygtet, at muligheden for at få nødvisum ville blive begrænset til egentlige nødsituationer ved indførelsen af et fælleseuropæisk visuminformationssystem, hvilket ville have medført besvær for branchen.

Der er fortsat et meget stort behov for justering af politiets ”rutiner”, så disse bliver i overensstemmelse med såvel de politiske som erhvervets ønsker..

I øjeblikket er der forskel på, hvorledes reglerne efterleves ikke blot i de forskellige politikredse, men også de enkelte medarbejdere på de enkelte politistationer har forskellig opfattelse af reglerne. For erhvervet betyder dette, at nogle besætningskift somme tider er mulig nogle steder, men nok ikke altid andre steder. Ligeledes har det betydning, hvem der på den enkelte station behandler sagerne. Nogle betjente giver tilladelser, der måske bliver overruled og annulleret af andre, for så eventuelt alligevel at blive mulig. Dette var senest situationen i København i sidste uge.

Nogle gange stempler politistationen i passet med den aktuelle udrejsedato, andre gange fremdaterer politistationen dateringen. Senest fremdaterede man i Padborg, hvor man den 22. juli stemplede udrejsedatoen til 24. juli, da dette var datoen for skibets forventede afgang fra havnen?

Nogle gange kan der udstedes et såkaldt nød-visum til flere påmønstrende søfolk, andre gange kan der ikke.

I København vil man kun udstede nød-visum til een påmønstrende sømand. Andre steder har man ikke den begrænsning. I København er det mundtligt oplyst, at hvis der er påmønstret en sømand i en nærliggende tidligere havn, så vil København ikke udstede nød-visum – selv ikke til en enkelt sømand.

Nogle steder kan søfolk afmønstre eller påmønstre uden at skibet ligger langs kaj, andre steder kan de ikke.

Nogle gange skal skibet ligge for anker, for at søfolk må af- eller påmønstre. Andre gange er dette ikke påkrævet. Senest er der politikredse, der har stillet krav om, at skibet skal ligge for anker ”i længere tid” uden at det kan oplyses, hvor lang tid ”længere tid” er. I samme mail oplyser politiet, at kravet om at ligge for anker kun gælder skibe, der har en transportaftale og dermed en forpligtigelse til hurtigst muligt at komme frem til den endelige destination! Skibe, der ikke har en transportforpligtigelse, har tilsyneladende ikke samme krav om at ligge for anker og dermed forsinkelse!

Vi gør opmærksom på, at politiets krav om at skibet skal ligge for anker, muligvis kan resultere i, at skibets almindelige ansvarsforsikring (P and I Insurance) træder ud af kraft (præjudiceres). En ugyldig ansvarsforsikring i kombination med forsinkelse af skibet og dermed større risiko for uheld og måske kollision, olieforurening eller lignende, er særdeles uønsket.

Mange i erhvervet har det indtryk, at man i Danmark ikke ønsker, at søfolk rejser til eller fra skibene og derfor gør det så vanskeligt som overhovedet muligt med forskellige regler (lidt skrevne men mest uskrevne) i de forskellige politikredse.

Det er vanskeligt at forstå, at Danmark er så afvisende overfor personer, der blot ønsker at passe deres arbejde ombord på skibene. Det hænger dårligt sammen med ønsket om at understøtte Det Blå Danmark, Erhvervs- og Vækstministeriets omtale af ”Denmark - the Core of Maritime Europe”. Ofte bliver vi spurgt, hvad der mon ville ske, hvis danske søfolk ikke kunne rejse til og fra skibe i andre lande. Vi bør behandle søfolk fra andre lande, uanset om det er schengen-lande eller ej og uanset om de er visumpligtige eller ej, på samme måde, som vi gerne selv vil behandles i udlandet.

Blot for god ordens skyld vedlægges justitsministerens svar til folketinget, der nu er 1 år gammel. Desuden vedlægges et bilag, hvor vi har indkopieret et par af de kommentarer, der er modtaget fra medlemmer i løbet af sommeren 2013.

Sagen er meget hastende og vi anmoder om, at der hurtigst sker noget. Vi deltager meget gerne i arbejdet med udarbejdelse af regler, der er hensigtsmæssige og som understøtter behovene i Det Blå Danmark samtidig med, at kravene i schengen-reglerne opfyldes.

Vi håber at høre hurtigst muligt, hvorledes vi kan assistere myndigheder i denne sag.

Med venlig hilsen

Allan Houtved, FICS
Danmarks Skibsmæglerforening
Amaliegade 33 B
1256 København K

Tlf. 33 91 44 38
www.shipbrokers.dk