

SOS Racisme
Nørre Allé 7,
2200 Kbh. N.
sos@sosracisme.dk
www.sosracisme.dk



SOS Racisme

Til: Udlændinge- og Integrationsministeriet
uim@uim.dk; pcb@uim.dk;

København, d. 8. september 2018

**Høringsvar fra SOS Racisme vedr.:
Forslag til Lov om ændring af lov om ændring af udlændingeloven (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).**

SOS Racisme takker for tilsendelse af lovforslaget om at udskyde en evt. revision af lovgivningen om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser til 2023-2024.

SOS Racisme var imod forslaget om transportøransvar, da det blev fremsat, og er stadigvæk imod det. Folketinget burde være blevet belært af de lidelser, som transportøransvar ved lufttrafik har medført for flygtninge i det meste af verden. De har i stedet for en relativ sikker og hurtig flugt, måttet rejse på farlige ruter og med synkefærdige både; mange er omkommet under flugten. Enhver har ret til at søge asyl i et andet land, og denne menneskerettighed for flygtninge er vigtig at opretholde. I denne måned er det 75 år siden, at mange jøder blev reddet fra koncentrationslejrene ved at blive sejlet illegalt fra Danmark til Sverige. Det er vi stolte af, og det er vi blevet påskønnet for, modsat de lukkede grænser op til 2. verdenskrig, som kostede livet for mange jøder og andre, der var forfulgt af politiske eller etniske grunde.

Danmark har siden 1986 desværre lagt mange hindringer i vejen for at spontane flygtninge kan komme til Danmark. Som et af de første lande, indførte Danmark i 1986 transportøransvar med risiko for store bøder for flyselskaber for at undgå spontane flygtninge og migranter. Mange andre lande fulgte efter. UNHCR udtalte dengang, at det at give transportselskaberne sanktioner, når passagererne ikke have relevante papirer, svarede til at delegere asylafgørelsen ud til personer, som ikke havde kompetencer på dette område. Danmark har således et medansvar for, at flygtninge under flugten kan omkomme på vej til sikre lande, og for at det ikke lykkes dem at flygte fra deres land, hvor de risikerer at blive dræbt, fængslet eller tortureret.

Vi ønsker ikke, at Middelhavet skal fungere som kirkegård for flere døde flygtninge på vej til Europa, og vi ønsker heller ikke, at folk ikke kan komme med en sikker færgе på et tidspunkt, hvor de har behov for at flygte. Danmark burde hellere hjælpe flygtninge med at rejse under sikre forhold, sådan som vi tidligere har gjort ved særlige begivenheder, fx. med flygtninge i særtog fra Ungarn efter kuppet i 1956 og med busser fra Eks-Jugoslavien under krigen, - og som vi også tidligere har gjort, da vi genbosatte kvoteflygtninge i Danmark. Desuden burde Danmark gå ind for en fordeling af de flygtninge, der kommer til Europa, og for at skabe sikre korridorer og flugtruter til Europa.

Da udkastet til den aktuelle lov om transportøransvar i forbindelse med intern grænsekontrol i EU- og Schengenområdet var i høring, advarede vi imod at indføre loven af følgende grunde i vores høringssvar af 3. december 2015:

1. Vi er af den opfattelse, at den lovgivning, der har kostet flygtninge flest menneskeliv bl.a. i form af druknedød i Middelhavet og i grænsefloder til EU, er loven om transportøransvar for flyselskaber. Jo mere man strammer grænsekontrollen både på vej ind i Europa og mellem de europæiske lande, jo flere asylansøgere vil blive transporteret på endnu mere farlige måder for at komme over grænserne – fx i synkefærdige skibe, i containere, under en lastbil, ved udmattelse på lange vandringer og lignende.
2. Forslaget tilskynder til at asylansøgere må gøre øget brug af – og blive mere afhængige af og betale flere penge til - menneskesmuglere – ikke kun til og over EU's grænser, men også internt i EU og Schengenlandene.
3. Hvis man skal gøre noget effektivt for at undgå menneskesmugling, må man fordele asylansøgerne i EU og man må lave lovlige adgangsveje for asylansøgere til EU.
4. Grænsekontrollen og transportøransvaret vil gå ud over alle og medføre en hel del forsinkelser på rejser.
5. Grænsekontrollen og transportøransvaret vil dog især blive foretaget særlig grundigt hos folk med mørk hud- eller øjenfarve, og folk, der ikke taler dansk, og dermed være diskriminerende over for dem.
6. Almindelige vognmandsselskaber og kontrollører vil formentlig ikke kunne se om rejsedokumentationen er ægte eller falsk.
7. Udgifterne til kontrol og bøder og returbilletter vil medføre større udgifter for transportselskaberne, og det vil øge billetpriserne for passagererne generelt.

SOS Racisme mener det samme i dag! Vi mener således, at muligheden for at indføre transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengen grænser bør afskaffes nu og ikke holdes åben til 2024.

Venlig hilsen,
Anne Nielsen
Næstformand