

SKATs sidste sejltur?

Både: Der er en lang tradition for toldkontrol til søs. En helt nødvendig opgave, når suveræniteten ved EU's toldgrænser skal opretholdes. Men den er måske snart slut i SKAT - i hvert fald i egne både. Besætningen mener, at SKAT mangler visioner for patruljebådene - og foreslår, der i stedet bliver oprettet en civil kystbevogtningsmyndighed i Danmark.



Af Ole Pedersen - op@dts.nu

Det skulle have været den sidste tur med toldpatruljefartøjerne.

Men den 19. april havde skæbnen - eller vejrguderne - valgt at sende en frisk kuling ind over landet. Derfor blev det kun til en kort tur ud og ind af havnen i Korsør, hvor de sidste to både P/F Viben og P/F Høgen har deres faste kajplads i det fjerneste hjørne af flådestationen. Og en tur op og ned ad bølgene, der nemt kunne konkurrere med rutchebanen i Tivoli om suget i maven.

“Bådene er godt nok utrolig søstærke, men de hopper og danser, når det blæser så meget”, fortæller skipper Uffe Christensen, som derfor valgte at lade båden blive i havnen.

I dagene op til, havde besætningen, som ud over Uffe Christensen består af Jan Petersen og Jan Edvarlsen, været på det sidste togt med Viben - og med mindre SKATs ledelse bestemmer sig om efter deadline på dette blad, er Viben og Høgen “lagt i mølposen” efter 1. maj 2007. Uden en aftale mellem søværnet og SKAT om bistand i forbindelse med toldkontrol i de danske farvande er forhandlet på plads. Selvom der været snakket om det i flere år.

“Vi føler ikke, at SKAT har haft visioner for patruljebådene de sidste ti år”, siger Jan Petersen - og henviser til, at besætningerne på bådene allerede i indlæg i Dansk Told & Skat i 1997 gjorde opmærksom på nogle forhold omkring patruljebådernes fremtid - bl.a. behovet for på sigt at anskaffe nye både - som ledelsen i ToldSkat ikke reagerede på.

Kan godt sejle videre

“Indtil 1998, hvor toldcentre blev oprettet, og vi kom under Køge, havde Viben og Høgen hver sin besætning. Siden er det gået ned ad bakke, og vi står nu med en besætning, som er reduceret 60% af det, vi var før”, fortæller Uffe Christensen, som selv har valgt at gå i land - og på pension - den 1. juni 2007.

Det betyder dog ikke, at bådene ikke længere kan sejle. Skibene er godkendt til en besætning på to mand - men tre er bedst, så det er nødvendigt, at SKAT rekrutterer til skibene, når den nuværende besætning går på pension.

Selvom bådene er bygget i henholdsvis 1970 og 1973 er de stadig fuldt funktionsdygtige og forsynet med alt det nødvendige udstyr. De er måske ikke topmoderne - og især på Viben er pladsen lidt trang - men de kan sejle og er meget billige i drift, bl.a. fordi mandskabet selv laver mange af de småreparationer, der skal til. Og med 18-20 knob stadigvæk så stærkt, at de kan følge med hovedparten af de skibe, det kan være relevant at kontrollere. Tiden, hvor det var en stang cigaretter eller en flaske sprut for meget, man gik efter, er for længst forbi. Nu er det først og fremmest den erhvervmæssige indsmugling, narkotika og menneskesmugling, man går efter.

Men indtil videre er beslutningen truffet i SKATs ledelse. Efter 1. maj 2007 skal de blive i havnen i Korsør. Skæbnen uvis.



Et hav af muligheder

Men hvorfor skal SKAT overhovedet lave kontrol til søs?

Ja, Danmark er et land af øer, fjorde og sunde. Strækker man hele kystlinien ud, er den ca. 7.300 km lang!

Til sammenligning er den danske landegrænse mod Tyskland små 68 km.

Derfor er der - næsten bogstavelig talt - et hav af steder, en smugler kan vælge at sætte sin last i land fra en båd. Ikke blot i de egentlige havne, hvor der - i hvert fald i de større - er et vist opsyn med tingene.

Den danske toldgrænse går 12 sømîle fra land - for få år siden var det 4 sømîle - og inden for det område har SKAT ansvaret for at kontrollere, at der ikke ulovligt bliver indført varer til EU. Hvis SKAT ikke er på havet, bliver EU's ydre grænser ikke håndhævet - og Danmark er ikke med til at sørge for, at hegnet rundt om EU er lige højt alle vegne.

"Vi har foreslået, at der bliver oprettet en civil kystbevogtning herhjemme som i andre lande. Man kunne bibeholde de her skibe, til det spørgsmål er afklaret", fortæller Jan Petersen, og henviser til, at spørgsmålet om en dansk kystbevogtning tidligere bl.a. har været behandlet i Folketingets Erhvervsudvalg.

At det er søværnet, der skal til at klare transporten, når der skal være toldkontrol til søs, er han ikke stolt ved. Det er en civil opgave - og "toldkontrol med kanoner" lugter efter hans mening lidt for meget af "bananrepublik".

"Det kan sammenlignes med, hvis politiet brugte pansrede mandskabsvogne til at lave færdselskontrol med", tilføjer Jan.

Behov for båd og besætning

En kystbevogtning kunne ud over toldkontrollen til søs bl.a. løse opgaver for politiet, for fiskerikontrollen og miljøovervågning.

"Vi har set frem til en kystbevogtning i flere år - og vi kan se, at såvel den tyske som den svenske model virker", siger Uffe - men understreger, at han er enig i, det skal være en civil myndighed, der står for opgaven. Ikke søværnet.

I Sverige har man en selvstændig myndighed, der varetager kystbevogtningen - mens man i Tyskland har valgt en model, hvor myndighederne samarbejder om opgaverne. Deres skibe - ca. 90 i alt - indgår så i en fælles pulje, så det som udgangspunkt er det skib, der er tættest på, der løser de akutte opgaver.

"Hvis ikke der bliver indgået en aftale om samarbejde mellem SKAT og søværnet, må vi i hvert fald anbefale, at der bliver anskaffet et nyt og mere tidssvarende skib på størrelse med Høgen og Viben", fortæller Jan Edvardsen - og peger på, at mange skibe ligger for anker i de danske farvande. Skibe, der ikke bliver meldt til SKAT - og det er kun, når toldpatruljebådene kommer forbi, SKAT bliver opmærksom på dem. Disse skibe får besøg af proviantbåde, lystbåde og både, der afhenter og landsætter besætningsmedlemmer - uden kontrol af SKAT.

“

Vi hører gang på gang, at vi **ingen** resultater laver - men hvordan skal vi kunne det, når vi i de seneste år har sejlet så lidt som aldrig før.

”

Men SKATs patruljebåde kunne også sagtens udføre opgaver for andre myndigheder, når de alligevel er på søen, mener besætningen. Det kunne være f.eks. være opgaver for Søfartsstyrelsen som kontrol af redningsmidler, speedbåds kørekort og certifikater. SKATs patruljebåde er i forvejen de eneste, der tjekker f.eks. lystbåde.

“Når vi taler om sundhed, sikkerhed og miljø er det kun SKAT, der har beføjelsen til at kontrollere skibene”, siger Jan Edvardsen - og Jan Petersen tilføjer, at fiskerikontrollen for kort tid siden har fået et nyt skib, som har en størrelse, der også kunne være interessant for SKAT.

“Og EU ville med garanti give tilskud til anskaffelsen, hvis vi søgte”, bemærker han.

Det kræver dog også, at besætningen på bådene bliver suppleret op.

“Men vi fornemmer, at SKAT ikke vil ansætte nye mennesker til bådene. Se bare politiet - først siger de ja til opgaven, og herefter beder man så om mandskab og midler til opgaven. Hvorimod SKAT prøver at slippe opgaverne til andre myndigheder”, tilføjer Uffe.

To både - én besætning

For Jan, Uffe og Jan er det en helt speciel arbejdsplads, de måske nu er på vej til at sige farvel til. Med få kvadratmeter om bord må to af dem f.eks. bo i samme kahyt, når de er på togt. Tre-fire-fem dage ad gangen - og normalt med vagter på 12 timer i døgnet.

Uffe, som nu har valgt at gå på pension, star-



tede med at sejle for 22 år siden - efter tidligere at have kørt kontrol i land. Han er egentlig skipper på Høgen, men da de kun er én besætning tilbage til de to både, skiftes han og Jan Petersen, som er skipper på Viben, i dag til at være skipper, når de er ude at sejle.

Jan startede i toldvæsenet i 1984, og før det





Foto: Egipress/Mikael Hjulter

havde han en baggrund i handelsflåden. Jan har taget uddannelsen som kystskipper i forbindelse med arbejdet på patruljefartøjet, og han er derfor ekstra ked af, hvis bådene stopper helt.

“Det er klart, jeg gerne vil bruge den uddannelse, jeg har taget”, siger Jan.

Jan Edvardsen startede i toldvæsenet i 1982,

Én besætning til to både. Fra venstre Jan Edvardsen, Jan Petersen og Uffe Christensen.

og har tidligere sejlet med den mindre patruljebåd Falken, som blev solgt for 6-7 år siden.

Når de er bænket om bordet i den lille kahyt, kommer fortællingerne om fangsterne gennem året på bordet. F.eks. om dengang de fik fat i 13 tons hash. Men med to skibe og kun én besætning er det svært at leve op til forventninger om store resultater hele tiden.

“Vi er jo privilegerede - vi er en besætning og to skibe, så vi kan selv vælge, hvilken vi vil sejle i”, lyder det lidt sarkastisk fra Uffe.

“Vi hører gang på gang, at vi ingen resultater laver - men hvordan skal vi kunne det, når vi i de seneste år har sejlet så lidt som aldrig før”, bemærker Jan Petersen - og fortæller, at Østre Landsrest i disse dage behandler en narkosag, hvor man i 2003 indsmuglede 12 tons med en lystbåd og landsatte partiet ved Hundested.

“Så kom ikke og sig, at der ikke smugles”, siger Jan Petersen.

Han vurderer i øvrigt, at en aftale med søværnet højst vil betyde 10% af den sejltid for SKAT, som SKATs egne både i dag kan levere.

“Men vi venter på, at SKAT melder ud, hvad det er for en aftale, man vil lave med søværnet. Vi har intet hørt”, tilføjer Jan Edvardsen.

Så når disse linier læses, er det måske slut. Også med SKATs synlighed på vandet - og den præventive effekt, der følger i kølvandet på toldpatruljefartøjerne.

“Hvis SKAT nedlægger patruljefartøjerne, er det befolkningen, man svigter. Se bare den stigende økonomiske kriminalitet og narkomisbrug, der er i Danmark”, slutter Jan Petersen.



Fotos: Egipress/Mikael Hjulter



Viben lægger til kaj for sidste gang?





Skal besætningen gå fra borde for altid?

Det var så det...

Er det begyndelsen til enden?

Nedlæggelse af SKATs toldbåde ✓

Nedlæggelse af kontrol af postforsendelser?

Nedlæggelse af kontrol af kurerforsendelser?

Nedlæggelse af SKATs narkohundetjeneste?

Nedlæggelse af kontrol i lufthavnene?

Nedlæggelse af kontrol i havnene?

Nedlæggelse af scannerkontrollen?

Nedlæggelse af kontrol ved de indre grænser

Nedlæggelse af kontrol ved de ydre grænser?

Nedlæggelse af smuglerikontrollen?

Dansk Told & Skatteforbunds Toldudvalg spør' bare?