

Forvirring omkring DIS

Der har i den seneste tid været meget tale om DIS, bekvemmelighedsflag og udenlandske kaptajner. Debatten er hovedsagelig afstedkommet af Torm's ansøgning om dispensation for flere udenlandske kaptajner – både i skibe man har indkøbt til DIS, og til skibe man bygger.

Søfartens Ledere er som eneste organisation blevet hørt. Dette er vel i sig selv bekymrende, idet valget af kaptajnens nationalitet har stor betydning for arbejdspladsen i det daglige, og dermed for den rest af danske søfolk der er tilbage i DIS.

Dette blev understreget af de fleste organisationer ved høringen forud for lovændringen i 2004, hvor lovgiver – modsat Søfartsstyrelsen – fandt, at alle søfartsorganisationerne burde høres.

Søfartens Ledere

Efter at man mere eller mindre overså dispensationen til en lille gruppe indiske kaptajner i 2007, blev man nu klar over, at der ikke blot var tale om et enkeltstående tilfælde, men en direkte og meget åbenbar trussel mod den danske sømand som helhed, og navigatørerne i særdeleshed.

Foreningen skal roses for, at man ikke uden videre greb til bål og brand, men i høringssvaret anlagde en praktisk holdning til dispensationsansøgningen, som generelt lød, at man kunne acceptere at løse rederiets her og nu problem, men at man gerne så, at rederierne for fremtiden anerkendte problemet, og forsøgte aktivt at løse bemandingsproblemet ved øget rekruttering.

Som det er de fleste bekendt, gik Søfartsstyrelsen meget videre end Søfartens Ledere havde ønsket, hvilket må og har medført bekymring for AT DIS bliver et direkte bekvemmelighedsflag.

Søfartsstyrelsen

Ved en gennemgang af reglerne, har Søfartsstyrelsen givet Torm dispensation efter reglerne i lov om skibes besætning § 19 stk. 2.

Bestemmelsen lyder (min fremhævelse i rødt):

”...Til **erhvervelse af sønæringsbevis** med førerrettigheder til handels- og fiskeskibe skal vedkommende have dansk indfødsret. Søfartsstyrelsen kan dog efter forud indhentet erklæring fra de berørte organisationer under særlige omstændigheder fravige kravet om indfødsret...”.

Som tidligere nævnt, kan man berettiget stille sig tvivlende for, om høringskravet er opfyldt ved at høre Søfartens Ledere som eneste berørte organisation, men mere tvivlsom bliver Søfartsstyrelsens fortolkning af ordlyden ”...særlige omstændigheder...”.

Ordlyden peger på, at der ikke kan gives generelle dispensationer, og at der er et skærpet krav om individuel skøn eller vurdering.

Man kunne muligvis argumentere for, at man fra Søfartsstyrelsens side har foretaget en sådan individuel vurdering i forbindelse med dispensationen til de navngivne kaptajner, men juridisk er der ingen tvivl om, at man ikke kan give dispensation til skibe, som end ikke er bygget, og hvor

man derfor ikke kender rederiets faktuelle rekrutteringssituation, eller endsige navnene, uddannelserne eller lignende på den ”vedkommende”, som ønsker dispensation.

Disse dispensationer må antages at være ugyldige.

Lovhjemmel?

Ydermere kan man, i hvert fald som jurist, spørge sig selv. Hvorfor mener Søfartsstyrelsen, at man med hjemmel i § 19 stk. 2, som omhandler kravet om dansk indfødsret i forbindelse med udstedelse af dansk sønæringsbevis, kan fravige krav om, at skibsførere i DIS skal have dansk indfødsret?

I begyndelsen omtalte jeg lovændringen i 2004. Denne lovændring skyldes en afgørelse fra EF-domstolen, som betød, at man ikke måtte diskriminere borgere i EU/EØS, og derfor ikke kunne udelukke disse fra at sejle som førere i DIS.

Det fremgik dengang af bemandingsloven § 6 stk. 4 (min fremhævnings i rødt):

”... I skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister kræves ikke danske beviser, men gyldigt sønæringsbevis ledsaget af en af Søfartsstyrelsen udfærdiget STCW-konventionspåtegning i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat i stk. 2. **Skibsføreren skal dog have dansk indfødsret...**”.

Lovgiver fandt behov for en ændring for at tilpasse sig afgørelse fra domstolen, og her er det værd at notere sig, at § 19 stk. 2 allerede eksisterede. Hvis denne kunne benyttes som dispensationsadgang, havde der næppe været behov for en lovændring.

Efter endt høring af de berørte organisationer, blev loven, der som udgangspunkt blev foreslået som en generel dispensationsadgang til alle nationaliteter, efter et høringssvar fra Dansk Sø – Restaurationsforening, og til stor frustration for Danmarks Rederiforening, ændret til KUN at omfatte EU- og EØS-borgere. Ordlyden, som fortsat er gældende lyder nu § 13 stk. 4 (min fremhævnings med rødt):

”... Søfartsstyrelsen kan efter høring af de berørte organisationer fastsætte regler, der undtager fra kravet om dansk indfødsret i § 6, stk. 4, § 13, stk. 1, § 19, stk. 2, og § 24 for **personer, som er omfattet af De Europæiske Fællesskabers eller EØS’ regler** om etableringsret, arbejdskraftens frie bevægelighed eller ret til udveksling af tjenesteydelser...”

Da kravet om indfødsret i DIS skibe udspringer af § 6 stk. 4, må dispensationsadgangen derfor rettelig hentes fra ovennævnte bestemmelse, som da også selv henviser til netop § 6 stk. 4.

Søfartsstyrelsens angivelse af hjemmel er derfor forkert. De kan IKKE dispensere fra kravet om indfødsret i skibe registreret i DIS – som så ikke kræver dansk sønæringsbevis – ved brug af § 19 stk. 2.

Man kan dispensere ved brug af § 13 stk. 4, men da Indien, Filippinerne eller Kina, mig bekendt ikke er medlem af EU eller erklæret omfattet af EØS, kan Søfartsstyrelsen IKKE give dispensationerne.

Konklusionen er derfor, set med mine øjne, at der p.t. sejler indiske skibsførere ulovligt i DIS, og at Søfartsstyrelsen nu agter, ubevist, at udvide sin lovstridige praksis yderligere.

Jl