



DOM

afsagt den 4. maj 2018

Rettens nr. 1-6485/2015

Politiets nr. 2300-84137-00003-12

Anklagemyndigheden

mod

Tiltalte ApS (T ApS)

CVR nr.

Anklageskrift er modtaget den 28. juli 2015 og er berigtiget under hovedforhandlingen.

T ApS er tiltalt for

1.

overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 4, jf. stk. 5, jf. § 61,
ved som bestyrende partsreder i **Partsrederi 1**, der i perioden fra den 22. august 2010 til den 22. august 2011 anløb danske havne med **Skib 1** mere end 25 gange, at have beskæftiget 9 udenlandske medarbejdere, i tilsammen 37 påbegyndte måneder, på skibet, selvom dette personale ikke havde arbejdstilladelse, og personalet ikke var fritaget for krav om arbejdstilladelse efter udlændingelovens § 14.

2.

overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 4, jf. stk. 5, jf. § 61,
ved som bestyrende partsreder i **Partsrederi 2**, der i perioden fra den 22. august 2010 til den 22. august 2011 anløb danske havne med **Skib 2** mere end 25 gange, at have beskæftiget 12 udenlandske medarbejdere, i tilsammen 48 påbegyndte måneder, på skibet, selvom dette personale ikke havde arbejdstilladelse, og personalet ikke var fritaget for krav om arbejdstilladelse efter udlændingelovens § 14,

3.

overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 4, jf. stk. 5, jf. § 61,
ved som bestyrende partsreder i **Partsrederi 3**, der i perioden fra den 22. august 2010 til den 22. august 2011 anløb danske havne mere end 25 gange med **Skib 3**, at have beskæftiget 10 udenlandske medarbejdere, i tilsammen 57 påbegyndte måneder, på skibet, selvom dette personale ikke havde arbejdstilladelse, og personalet ikke var fritaget for krav om arbejdstilladelse efter udlændingelovens § 14.

4.

overtrædelse af udlændingelovens § 59, stk. 4, jf. stk. 5, jf. § 61,
ved som bestyrende partsreder i **Partsrederi 4**, der i perioden fra den 22. august 2010 til den 22. august 2011 anløb danske havne mere end 25 gange med **Skib 4**, at have beskæftiget 11 udenlandske medarbejdere, i tilsammen 24 påbegyndte måneder, på skibet, selvom dette personale ikke havde arbejdstilladelse, og personalet ikke var fritaget for krav om arbejdstilladelse efter udlændingelovens § 14.

Påstande

Anklagemyndigheden har nedlagt påstand om bøde.

Tiltalte har nægtet sig skyldig.

Regelgrundlaget

Følgende fremgår af udlændingelovens § 59, stk. 5 og stk. 6, tidligere § 59, stk. 4 og stk. 5:

"Stk. 5: Med bøde eller fængsel indtil 2 år straffes den, som beskæftiger en udlænding uden fornøden arbejdstilladelse eller i strid med de for en arbejdstilladelse fastsatte betingelser.

Stk. 6: Ved straffens udmåling efter stk. 5 skal det betragtes som en skærpende omstændighed, at overtrædelsen er begået forsætligt, at der ved overtrædelsen er opnået eller tilsigtet en økonomisk fordel for den pågældende selv eller andre, eller at udlændingen ikke har ret til at opholde sig her i landet."

Af udlændingelovens § 13, stk. 1, fremgår:

"... Udlændinge skal have arbejdstilladelse for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet. Arbejdstilladelse kræves tillige til beskæftigelse på dansk skib eller luftfartøj, der som led i rutefart eller i øvrigt regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn..."

Udlændingebekendtgørelsens § 33, stk. 1, nr. 4, var frem til 11. maj 2015 sålydende:

"Følgende udlændinge er fritaget for kravet om arbejdstilladelse:

Personale på danske lastskibe i international trafik, der anløber

dansk havn højst 25 gange, løbende regnet et år bagud uafhængigt af kalenderåret, såfremt arbejdstilladelse kræves hertil, jf. udlændingelovens § 13, stk. 1, 2. punktum."

Bestemmelsen blev ændret fra 11. maj 2015, idet danske skibe derefter fik mulighed for yderligere 3 anløb til danske havne, hvis disse anløb udelukkende sker med henblik på værftsophold.

Anklagemyndigheden har fortolket bestemmelsen således, at det efter de nugældende regler, er lovligt at foretage 28 anløb uden krav om arbejdstilladelse, hvis det kan dokumenteres, at 3 af anløbene er værftsanløb.

Styrelsen for Arbejdsmarked/Rekruttering har den 22. april 2015 udstedt et vejledningsnotat "om fritagelse for krav om arbejdstilladelse for udlændinge på danske lastskibe i international trafik", hvoraf blandt andet fremgår:

"Udlændingebekendtgørelsens § 24, stk. 1, nr. 4, indebærer, at et dansk lastskib i international trafik med udenlandsk personale kan anvende 25 årlige anløb til dansk havn til såvel egentlige havneanløb som til eksempelvis værftsophold. Et sådant dansk lastskib har derudover mulighed for yderligere 3 anløb til dansk havn, hvis disse anløb udelukkende sker med henblik på værftsophold.

Definition af værftsophold...

Ved et værftsophold skelnes ikke mellem "type af værftsophold". Det er således uden betydning om det danske lastskib i forbindelse med reparationsarbejdet eksempelvis "ligger på bedding" (skrående underlag til udskibning), "på reden" (venteområde ifm. havn), "i tørdok" (udgravet rum/område, der kan lukkes af mod havet og tømmes for vand), "ved kaj" (i havn) eller "på land" (f.eks. værftshal). Det afgørende er, om der udføres værftsarbejde, og ikke hvor værftsarbejdet foregår...

Ved anløb til dansk havn er det almindeligt, at der samtidigt med af- og pålæsning af gods også kan foretages mindre værftsarbejder. Ved anløb med henblik på værftsophold, udover de 25 årlige anløb, må lastskibet dog ikke foretage af- eller pålæsning af gods (og dermed være i kommerciel drift). Et sådant anløb må således udelukkende have til formål at få foretaget værftsarbejde.

Arbejde under værftsophold for den udenlandske besætning

Som under et almindeligt anløb til dansk havn, må det danske lastskibs udenlandske personale alene arbejde ombord på lastski-

bet med arbejdsopgaver, som også kan foretages, når skibet er i kommerciel drift på havet..."

Udlændingestyrelsen, Erhvervs- og Familiesammenføringsafdelingen, har udsendt en notat af 16. juni 2005, hvoraf fremgår "om rækkevidden af udlændingebekendtgørelsens § 33, stk. 1, nr. 4" (nu § 24, stk. 1, nr. 4).

Udlændingestyrelsen oplyser vedrørende "praksis", at styrelsen administrerer bestemmelsen således:

"... grænsen på 25 anløb beregnes ud fra skibets samlede antal anløb til dansk havn, og ikke efter, hvor mange gange den enkelte sømand om bord på skibet, har anløbet dansk havn..."

Bestemmelsen i § 33, stk. 1, nr. 4, er indsat som en undtagelsesbestemmelse til hovedreglen i udlændingelovens § 13, stk. 1, 2. pkt...

Da der netop er tale om en undtagelsesbestemmelse, der skal dække begrænsede tilfælde, finder styrelsen ikke holdepunkter for en udvidende fortolkning af § 33, stk. 1, nr. 4."

Styrelsen for Fastholdelse og Rekruttering har den 29. februar 2012 udtalt blandt andet:

"Det er således skibets anløb i dansk havn (med udenlandsk personale, som ikke er fritaget for krav om arbejdstilladelse efter udlændingelovens § 14), der er afgørende, og ikke den enkelte udlændinges tilstedeværelse på skibet."

Styrelsen for International Rekruttering og Integration har til Fyns Politi den 8. juni 2016 afgivet sålydende udtalelse vedrørende denne straffesag:

"... Efter udlændingelovens § 13, stk. 1 skal udlændinge have en arbejdstilladelse (medmindre de er fritaget for arbejdstilladelse eller efter afgørelse fra Udlændingestyrelsen kan tage beskæftigelse uden arbejdstilladelse, jf. udlændingelovens § 14 og 14 a) for at tage lønnet eller ulønnet beskæftigelse, for at udøve selvstændig erhvervsvirksomhed eller for mod eller uden vederlag at udføre tjenesteydelser her i landet. Arbejdstilladelse kræves tillige til beskæftigelse på dansk skib eller luftfartøj, der som led i rutefart eller i øvrigt regelmæssigt ankommer til dansk havn eller lufthavn.

Efter udlændingelovens § 59, stk. 5 straffes den, som beskæftiger en udlænding uden fornøden arbejdstilladelse eller i strid med de for en arbejdstilladelse fastsatte betingelser, med bøde

eller fængsel indtil 2 år.

Fyns Politi har tidligere bl.a. oplyst over for styrelsen, at det er den danske virksomhed (rederi) [redacted] T ApS, der ansætter og aflønner ansatte ombord på rederiets dansk indregistrerede skibe, ligesom [redacted] T ApS eksempelvis kan indgå aftaler om udlejning af rederiets skibe til eksterne kunder.

I en sådan situation vil styrelsen normalt anmode politiet om at rejse sigtelse mod [redacted] T ApS, men styrelsen ser sig i øvrigt ikke i stand til at udtale sig nærmere om, hvem der kan anses som værende rette ansvarssubjekt i sagen.

Fyns Politi har i brev af 12. april 2016 oplyst, at [redacted] T ApS [redacted] er hjemmehørende i Danmark og på gerningstidspunktet fungerede som bestyrende rederi for en række skibe under dansk flag. Skibene blev ejet af flere partredere, og [redacted] T ApS [redacted] havde ikke nogen ejerandel i skibene.

Reglerne for partrederier er reguleret i Søloven, kapitel 5, og vedrører bl.a. forhold omkring hvordan den enkelte partreder hæfter for rederiets forpligtelser.

Området hører ressortmæssigt ikke under Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet. Styrelsen ser sig derfor ikke i stand til at udtale sig nærmere om denne virksomhedsform og skal henvise til rette myndigheder herom."

Af TEUF artikel 49 fremgår om etableringsretten:

"Inden for rammerne af nedennævnte bestemmelser er der forbud mod restriktioner, som hindrer statsborgere i en medlemsstat i frit at etablere sig på en anden medlemsstats område. Dette forbud omfatter også hindringer for, at statsborgere i en medlemsstat, bosat på en medlemsstats område, opretter agenturer, filialer eller datterselskaber.

Med forbehold af bestemmelserne i kapitlet vedrørende kapitalen indebærer etableringsfriheden adgang til at optage og udøve selvstændig erhvervsvirksomhed samt til at oprette og lede virksomheder herunder navnlig selskaber i den i artikel 54 anførte betydning, på de vilkår, som i etableringslandets lovgivning er fastsat for landets egne statsborgere."

Sagens oplysninger

Direktør for [redacted] T ApS, [redacted] Vidne 1, har i retsmøde den 1. feb-

ruar 2016 forklaret, at han er shippinguddannet, og at han har været direktør i rederiet siden 1. marts 2013. Han kender ikke nærmere til ejerforholdene i rederiselskabet. Han mener, at de 2 personer med efternavnet **Navn**, har en bestemmende indflydelse på selskabet. Det hele har en partsrederistruktur. **T ApS** driver 14-15 skibe. Formålet med at stifte **T ApS** var en form for postkasse for partrederne. Skibene blev flaget ind under dansk flag. **T ApS** driver rederi. En ordre sendes til Danmark, men man agerer i Sverige vedrørende det daglige arbejde. Han er daglig leder for **T ApS** i Danmark. Han er en form for frontløber i Danmark, for at rederiet kan få lov at sejle under dansk flag. Han udfører det strategiske overordnede arbejde. Der er ikke ansat noget personale i det danske **T ApS** udover ham. De 4 skibe sejlede formodningsvist i den i anklageskriftet nævnte periode med olieprodukter mellem havne. Skibene får last efter, at man i Gøteborg har bestemt, hvor de skal sejle hen. Det er formentlig de 2 **Navn**, der giver instruktioner til Gøteborg. De personer, der er hyret til skibene, er blevet ansat i **Virksomhed 1**. Han har intet med ansættelse af personale at gøre. Skibe kan udlejes på 4 forskellige måder, herunder ved timecharter, kontraktsdækning, spotsejlad og barebaout. Han kender ikke til de 4 skibes nærmere status i gerningsperioden. Når det fremgår af bilag 12, side 2, **Vidne 7's** forklaring 3. afsnit, at skibene **Skib 1** og **Skib 3** var udlejet til **Virksomhed 2**, er det formentlig rigtigt, men han ved ikke noget om det. Det fremgår af samme forklaring, at skibene **Skib 2** og **Skib 4** var udlejet på volumenkontrakt. Han ved ikke nærmere om det. Partrederiaftalerne er formentlig indgået under svensk ret, men heller ikke dette er han bekendt med. Han har ikke kontrakterne. Han formoder, men han ved det ikke, at svenskerne på det i anklageskriftet nævnte gerningstidspunkt ikke var bekendt med reglerne om maksimalt 25 anløb i Danmark.

Vidne 2 (V2) har i retsmøde den 29. september 2016 forklaret, at han, da selskabet blev stiftet, sad i direktionen. Sammen med **Person 1 (P1)** og **Person 2 (P2)** udgjorde de bestyrelsen. Han var som nævnt direktør. De 2 **Navn** er brødre og bosiddende i Sverige. De 2 var korresponderende reder for **Virksomhed AB** i Gøteborg. Det at være korresponderende reder betyder, at de tager sig af alt vedrørende rederiet. Det eneste han tog sig af, var kontakten med Søfartsstyrelsen i Danmark. Han er uddannet skibsingeniør og har arbejdet som sådan i 30 år på skibsværfter senest i Fredericia. Han kendte **T ApS** gennem sit arbejde som ingeniør, og han var lige gået på pension, da han blev kontaktet, om han ville være direktør. Han fik 10.000 kr. om måneden som direktør, og hans opgave var at besvare henvendelser til **T ApS** i Danmark. Han gik med en mobil i lommen. Den ringede stort set aldrig. Det var rent teknisk, at han var i kontakt med Søfartsstyrelsen. Han var til rådighed, når de svenske skibe blandt andet blev indflaget til Danmark. Skibenes teknik blev overført til Danmark. 90 % er classeskibe, mens ca. 10 % udgjorde andet f.eks. redningsmidler. Han skulle tage vare på, at skibenes standard svarede til danske regler. Han var aldrig ude på skibene.

Foreholdt forhold 1, bilag 14, side 3 har han forklaret, at [Adresse 1] i Fredericia er [Udeladt]. På stedet havde han som direktør blot et brandsikret skab og en stol. De originale partsrederikontrakter og øvrige kontrakter lå i skabet. Det drejede sig om skibene [Skib 3], [Skib 2], [Skib 4] og [Skib 1]. Der blev den 22. juni 2010 afholdt et partsrederimøde på [Sted 1] vedrørende 2 af skibene. Dokumenterne fra mødet lå i skabet og blev flyttet med til [Sted 2] den 30. oktober 2010, da [Udeladt] flyttede til [By] og herefter havde han adresse [Adresse 2] i [By]. Der havde han også et skab og en stol. Han udleverede referatet fra partsrederimødet til anklageren, der vil sørge for, at der bliver taget en kopi heraf.

Vedrørende bilag 14, side 2, har han forklaret, at selskabet den 27. september 2012 flyttede til Ålborg, da [T ApS] ønskede en daglig leder, som vistnok blev [Vidne 1]. Derefter skilte man sig af med ham. Han tror, at [Vidne 1] var involveret i befragtningen af skibene.

Om bilag 14-1 har han forklaret, at formålet, der er angivet for [T ApS] er korrekt beskrevet. Alt hvad der hed befragtning, teknisk management og øvrigt management foregik fra Gøteborg. Han tror, at selskabet betalte et vederlag til [Virks. AB] for at få ordnet alle tjenester bortset fra kontakt til de danske myndigheder, som han stod for. Fra Gøteborg sørgede man for bemanning af skibene og fragt. Han ved ikke, hvad der blev betalt herfor. Telefontrafikken til hans telefon drejede sig mest om fagforeninger, der ringede. De ville normalt ikke sige, hvem de var, og han henviste hver gang til kontoret i Gøteborg. De spurgte, om der var ledige jobs, og han henviste stadig til Gøteborg. Han så i papirerne, at der var 50 % af skibenes ansatte, der var EU-borgere, mens 50 % var tredjelandsborgere. Den person i Gøteborg, der stod for ansættelse af søfolk, var ofte på Filippinerne. Han havde ikke meget kontakt til den pågældende person. Om bilag 26, den 5. side har han forklaret, at det er en partsrederiaftale for [Partsrederi 3]. Han tror, at det er en af de kontrakter, han har været i besiddelse af i original. Han husker ikke, om de 4 aftaler vedrørende de 4 skibe var ens. Det fremgår af side 2 i aftalen, at partsrederne havde valgt [T ApS] som dets bestyrende reder. Det vidste han ikke.

Om § 5 har han forklaret, at han ikke var opmærksom på de to øverste afsnit på siden. Han har nok læst afsnittene. Muligvis var ansvaret hans, men alle ydelser blev købt i Gøteborg.

Vedrørende partsrederiaftalen på side 3 under § 5, 2. afsnit på siden har han forklaret, at han ikke var opmærksom på, hvad der stod, og han var ikke involveret i det, der står. Han har ikke på noget tidspunkt været involveret i noget med partsreder. Han har fået besked på, at det tog man sig af i Gøteborg. Han følte sig selv som stråmand. Han var jævnligt i kontakt med advokat [Vidne 7]. [P1 og P2] ansatte vidnet. Han havde tæt kontakt med [Vidne 7]. De holdt bestyrelsesmøder og talte om regnskab og småting. [Vidne 7] var også i bestyrelsen, og [Vidne 7] stod for indflagning

af skibene til Danmark. Det var ordnet, inden han kom ind i selskabet.

Om forhold 1 bilag 12 - mødet på politigården med [Vidne 7] - side 2, nederste afsnit, 8 linier fra neden og 4 linier frem har han forklaret, at det er muligt, at det er korrekt, hvad der står, men han var ikke involveret i det. Der var ikke andre ansatte i [T ApS] i Danmark end ham. De 2 andre i bestyrelsen varetog vel de opgaver, der er nævnt. Som nævnt betalte [T ApS] andre for at udføre arbejdet. De 2 brødre traf beslutninger vedrørende [T ApS].

Vidnet politiassistent [Vidne 3] har i retsmøde den 29. september 2016 forklaret, at han har efterforsket sagen. Der var drøftelser med [Vidne 7], der kom som advokat for [T ApS]. [Vidne 7] bad om et møde, og han betragtede [Vidne 7] som en del af bestyrelsen af [T ApS]. Mødet blev afholdt på Odense Politigård. Han lod [Vidne 7] indlede. Mødet blev afholdt mellem ham, [Vidne 7] og [Anklager]. [Vidne 7] forklarede om oprettelse af anpartsselskabet og om indflagning af skibene. Han tog referat efter at have taget notat og skrev det rent næste formiddag. Han husker ikke, om han sendte referatet til [Vidne 7]. Efterfølgende skrev [Vidne 7] flere gange til vidnet og sendte kopi af mails. Han har ikke modtaget nogen anmodning om berigtigelse vedrørende mødereferatet.

Om bilag 12, side 2, "rederiet" i 3. linie forklarede han, at det var [T ApS]. Han husker ikke forklaringen, der blev afgivet i den forbindelse. Når der står "rederiet", mener han, at det er [T ApS].

Vedrørende bilag 12, side 2, nederste afsnit, 8 linier fra neden og 4 linier frem, har han forklaret, at han ikke husker præcist, hvad der blev sagt. Han henholder sig i det hele til mødereferatet. Bemandingslisterne fulgte vist med anmeldelsen fra Sømændenes Forbund. Han må jf. sagens forhold 1, bilag 5 have skaffet bemandingslisterne fra [T ApS]. Han erindrer ikke, om Søfartsstyrelsen var inde over. Sagen startede efter en anmeldelse fra Sømændenes Forbund. Materialet i sagen blev fremsendt af dette forbund. De sendte f.eks. bemandingslisterne.

[Vidne 4], Sømandsforbundet, som i dag hedder ITF, har forklaret, at han er inspektør. Om forhold 1, bilag 1 "Vessel Movement By Vessel" forklarede han, at det er ham, der har indhentet disse oplysninger. Han er blandt andet uddannet skibsfører og styrmand. Han besøger skibe i danske havne. Han bruger listerne i sit daglige arbejde og henter dem på Lloyds liste. De har alt om forskellige skibe i verden i Lloyds Skibsregister. Det er et privat drevet selskab. Listerne kan trækkes på nettet, men man kan også abonnere på Lloyds. Alle skibene skal have listerne ombord. Skibene sender via GPS oplysninger om kurs og fart, og listerne er via en satellit indsendt. Det var kun, når skibene var i kystnære områder, han kunne se dem på Lloyds. Udenfor de områder var de ikke synbare for Lloyds.

Om forhold 1, bilag 1, sidste side (side 4) har han forklaret, at Anchorage er reden. Det viser AIS via en bølge, at skibet ligger for anker. Fredericia er Fredericia havn, og Kalundborg Anchorage er Kalundborg red og Asnæs havn er en havn.

Om bemandingslisterne har han forklaret, at forhold 1 bilag 5 er et eksempel vedrørende **Skib 1**. Det fremgår som en eksempel om den for den 23. juni 2010, at styrmanden var dansk, og i øvrigt var besætningen personer fra Filippinerne og Sverige. Der blev antaget søfolk fra Phillippinerne på grund af økonomi. Danske faglige organisationer kan ikke tegne overenskomst med dem efter lovens § 10, stk. 2 og 3. Man kan mønstre en filippinsk mand til 500 dollar pr. måned. Der er ingen fagforening på Phillipinerne. Han kender ikke lønniveauet på disse skibe.

Afhørt af forsvareren har han forklaret vedrørende sagens bilag 1 om **Skib 1**, at logoet i øverste venstre hjørne er forbundets, fordi man der trykker listerne ud. Der er ikke foretaget noget bearbejdning af listen.

Om bilag 28 har han forklaret, at dette skib i perioden fra den 22. august 2010 til den 22. august 2011 eksempelvis havde anløb markeret som nr. 11 og 12 den 19. april og 20. april som er 2 anløb på Lloyds liste. Sammenholder man med bilag 28 lå skibet den ene dag nord for Fredericia for anker. Det fremgår af skibets dagbog om det, når det ligger på reden, også har været i havn. Lloyds liste viser 2 anløb. Han mener, at skibet har anløbet Fredericia 2 gange på det tidspunkt. Sådan læser han det.

Om bilag 1 har han forklaret om den 31. januar 2011, at der er en arrived dato, og det skal sammenholdes med bilag 28 under position 29, hvorefter skibet har været ved Enstedværket. Han er enig med Lloyds liste i bilag 1.

Vidne 5 har i retsmøde den 29. september 2016 forklaret, at han er ansat i Søfartsstyrelsen og arbejder med sejladsikkerhed. Søfartsstyrelsen anvender AIS for at kortlægge trafik. Systemet opdaterer hele tiden og sikrer, at der sker færre kollisioner. Opdateringer går til andre skibe og lægges på Søfartsstyrelsens server. Der er ingen mellemlid mellem serveren og afsendermasten. "Vessel Movement By Vessel" er et privat drevet foretagende, og der er visse huller i det system. F.eks. har han set, at Odense Fjord og Guldborgsund omkring Nykøbing Falster ikke har dækning med det system. Søfartsstyrelsens data er mere fintmasket. Listerne, der figurerer i bilag 28, side 3 om anløb af danske havne for **Skib 1** er udfærdiget manuelt af ham på baggrund af de oplysninger, Søfartsstyrelsen har fra AIS systemet. Man kan i systemet se, hvilken kurs skibet har, hvor hurtigt det sejler, og hvad det er for et skib. Hvis farten er 0, konkluderer han, at skibet ligger stille. Når det f.eks. ud for nr. 1 er anført lokalitet Fredericia den 17-8 2011 3.10 er det Fredericia Havn, og skibet har været der fra 3.10 til 6.02 den 18. august 2011. Ud for punkterne 11 og 12 er anført, at skibet **Skib 1** den 20. april

2011 kl. 10.13 til 8.56 har ligget til ankers nord for Fredericia på Fredericia red. Under position 12 fremgår det, at skibet fra den 19. april 2011 til den 20. april 2011 fra 6.20 til 00.06 går til kaj og kommer tilbage. Han har trukket it-data ud og sat ind i et geografisk skema for en periode. Han foreviste på computer, at skibet kl. 00.06 den 20. april sejlede fra Fredericia Havn. Man kan se, at det sejlede indtil kl. 00.33, hvor det kastede anker nord for Fredericia. Kl. 9.03 sejlede det fra Fredericia Red og ankom til Fredericia kl. 10.13. Skibet har således i disse dage været 2 dage ved kaj. Han har også konstateret, at skibet den 31. januar 2011 kl. 10.16 var ved Enstedværket ved Åbenrå.

Om position 42 har han forklaret, at **Skib 1** først ligger ved kaj 1 i Fredericia Havn, og derefter senere flytter til Vesthavnen. Skibet har således ligget ved 2 forskellige kajpladser i Fredericia Havn. Dette skal sammenholdes med bilag 1, side 4 af 4. Skibet er flyttet i havnen fra en kaj til en anden kaj den pågældende dag.

Om den 1. september 2010 og 2. september 2010 har han forklaret, at skibet har ligget til kaj i Århus og herefter den 2. september er anløbet Fredericia. Lloyds mangler anløbet i Fredericia den 2. september. Han demonstrerede på skærm, at skibet anløb Fredericia.

Om position 36, 37 og 38 har han forklaret, at skibet i position 38 har anløbet Fredericia, og skibet var den 4. september ikke i havn.

Om position 33 har han forklaret, at skibet ligger først ved kaj 1 og derefter ved kaj 2. Havneanløbet mangler i det hele i Lloyds system den 28. december. Der er således en fejl i Lloyds system.

Vidne 6 har i retsmøde den 29. september 2016 forklaret, at han er ansat i Udlændingestyrelsen. Lovovertrædelsen i denne sag er en del af styrelsens område. Han har beskæftiget sig med sagen i flere år. Det påses, om der kræves arbejdstilladelse i en situation som den foreliggende.

Vidne 7 har i retsmøde den 13. november 2017 forklaret under henvisning til den afgørelse, som Østre Landsret har truffet, at det nok skal være rigtigt, at **T ApS** er stiftet den 16. marts 2010. Han var advokat for selskabet, og han var medlem af bestyrelsen af selskabet og er det stadig i dag. **P1** og **P2**, som er brødre og svenskere og formentlig også **V2** var medlemmer af bestyrelsen. Som bestyrelsesmedlem sørgede han for det formelle vedrørende indberetninger, og han skrev referat fra bestyrelsesmøderne. Han var endvidere opmærksom på regnskabsforhold og budgetlægning. Han havde ikke noget med den daglige drift at gøre, da virksomheden havde en direktør. Han havde ikke løbende kontakt med **V2**. Han var "inde over", da virksomheden flyttede fra Fredericia til **By**. Han har

også forestået virksomhedens registrering i Skibsregistret. Partrederiaftalerne så han til bestyrelsesmøderne, og det var ham, der skrev dem som advokat for virksomheden. Partrederiaftalernes indhold, formoder han, er nogenlunde ens for de enkelte skibe. Partrederiaftalen gælder for hvert enkelt skib. Partrederiaftalerne skal anmeldes til Skibsregistret. Da skibene blev indflagget til Danmark var det fra svensk registrering til dansk registrering. Han mener, at der var nogle diskussioner i den anledning vedrørende registreringsforholdene fra Sverige til Danmark. Det var i 2010. Skibene blev indflagget til Danmark over formentlig ½ års tid. De danske partrederiaftaler er dannet af ham. Aftalen fremgår blandt andet af bilag 1.26 side 4 og fremefter vedrørende **Skib 3** og samme bilag sidste side, hvoraf det fremgår, at aftalen vedrørende partrederiet blev sendt til Erhvervsstyrelsen. Det endte med, at det måtte anmeldes til Skibsregistertilsynet, idet Erhvervsstyrelsen ikke kunne modtage anmeldelsen med henblik på at oprette et cvr-nummer. Da Erhvervsstyrelsen fik dokumenterne, vidste styrelsen ikke, hvad de skulle stille op.

Om partrederiaftalen side 2, § 3 har han forklaret, at han tror, at det var samme ordlyd for hvert af de andre skibe, men han husker det ikke. Den bestyrende reder havde et cvr-nummer sammenholdt med aftalen § 5, side 3. Han husker bestemmelsen. Partrederiaftalen kan nok være enslydende for hvert af de øvrige skibe. **T ApS** var bestyrende reder for de andre skibe. Der skulle administreres ens for de 4 skibe. De sejlede med de samme kontrakter.

Det fremgår af forhold 1, bilag 14, at **T ApS** blev stiftet 16. marts 2010. Selskabet skulle være bestyrende reder for de andre skibe.

Om forhold 1, bilag 4 har han forklaret, at det nok er rigtigt, som det står i udskriften fra Erhvervsstyrelsen, hvad selskabets formål var. Selskabet skulle drive den virksomhed, der var virksomhedens formål. **T ApS** drev vel befragtning. Han har nok i bestyrelsen med de øvrige bestyrelsesmedlemmer drøftet "befragtning". Formandskabet og direktionen stod for selskabets drift, og han var ikke involveret deri. **T ApS** har indgået kontrakter vedrørende transport. På bestyrelsesmøderne gennemgik man regnskaberne. Man drøftede også, hvad skibene blev brugt til. Han har ikke nogen erindring om, at der har været drøftet bemanning af skibene på bestyrelsesmøderne. Skibsføreren var typisk svensk og var ansvarlig for skibet. Der var drøftelser med Søfartsstyrelsen om, hvorledes svenskerne, som ansvarlige på skibet, kunne være myndighedspersoner. Han var ikke bekendt med, at der anvendtes philippinske søfartsfolk på skibene. Han var ikke involveret i, hvordan skibene blev anvendt i 2010 og 2011, men han vidste, at der blev indgået kontrakter om at flytte blandt andet brændstof fra rederier til brændstoflagre. Bortfragteren skulle sørge for lastekapacitet, at den var tilstede, og kunden bestemte, hvor skibet skulle sejle hen. Kunden bestemte ikke, at det var **Skib 3**, der skulle sejle. Der skulle bare være et skib. Hans kontakt med **V2**, der var direktør, var vel at han indimellem havde telefonisk

forbindelse til ham nok engang hver anden måned. Han så ham også til bestyrelsesmøderne. Hvis det drejede sig om driften, måtte V2 tale med en af Navn-brødrene.

Om V2's forklaring til retsbogen den 29. september 2016 har han forklaret, at han ikke har været involveret i driften jf. herved nederste afsnit på udskriften side 2. V2 var ikke nogen form for stråmand. Han var, som det fremgår af retsbogen, side 2, 3. afsnit, en, der havde forbindelse til Sverige. Opgaverne lå i Sverige. Skibenes tekniske drift foregik fra Sverige. Ligeledes foregik bemanningen derfra. Han ved ikke, om det var Virks. AB, der forestod dette, men det var et selskab i Sverige. Så har T ApS betalt et beløb til det svenske selskab for driften. V2 var daglig leder og var involveret i befragtningsforholdene. Kun V2 var ansat i T ApS.

Foreholdt forhold 1, bilag 14 b, side 5 og 6 vedrørende antal ansatte har han forklaret, at han ikke aner, hvor de tal kommer fra. Han deltog i mødet hos politiet den 9. oktober 2012 som advokat for T ApS. Han tror, at han har set mødereferatet i efteråret 2012. Han husker ikke, om han reagerede på det. Han husker ikke, om han tog kontakt til politiet vedrørende referat. Det kan være vidnet, der har forklaret det, der står i rapporten side 2. Det lyder nogenlunde korrekt. Det, der står i næstnederste afsnit side 2, og fremefter, kan han have udtalt sig om. Han vil ikke udtale sig om det, der står på side 2, 2. afsnit, idet det er en del af hans advokatarbejde. Det, der står på bilaget side 2, 3. afsnit, forklarede han, at de 5 første linier i afsnittet lyder rigtige. Han ved ikke, hvem det er, betjenten i referatet kalder rederiet.

Om anløb af danske havne har han selvfølgelig forklaret, at anløbene skulle indføre anløb lovligt. Han husker ikke det, der er "hakket" ind på siden. Han kan ikke tage stilling til det, der står vedrørende "rederiet".

Om bilag 22 har han forklaret om sidste side, at han ikke har nogen mening om mailen. Han husker den ikke. Han kan ikke svare på spørgsmål vedrørende mailen.

Rettens begrundelse og afgørelse

Det lægges til grund, at udlændingelovens bestemmelser om skibes anløb i Danmark på det i sagen omhandlede tidspunkt var således, at skibe med udenlandsk besætning uden arbejdstilladelse måtte anløbe dansk havn 25 gange årligt fra maj 2015, 28 gange årligt, såfremt 3 anløb var med henblik på værftsophold og udelukkende dette. De 4 skibe, der er omfattet tiltalen havde beskæftiget udenlandske borgere uden arbejdstilladelse på det i tiltalen anførte tidspunkt. Således som reglerne blev administreret, var det udelukkende skibenes anløb, der var afgørende. Såfremt udlændingene var på skibet 26. henholdsvis 29. gang skibet anløb dansk havn, skulle de pågældende have arbejdstilladelse. Skibene måtte således den 26. henholdsvis den

29. gang anses for skibe, der var blevet til en dansk arbejdsplads, hvortil der krævedes arbejdstilladelse.

T ApS var bestyrende reder for de fire skibe og måtte i perioden fra 22. august 2010 til 22. august 2011 kun anløbe dansk havn 25 gange, fordi selskabet havde ansat udenlandsk arbejdskraft uden arbejdstilladelse på skibene. Det er godtgjort, at skibene i denne periode har anløbet dansk havn mere end 25 gange.

Vidne 5 har afgivet forklaring om AIS systemet, og denne forklaring har retten fundet stemmer med de registreringer, der er foretaget af skibene. AIS systemet må anses for at være fintmasket og langt mere sikkert end Lloyds skibsregister. I det omfang, der er uoverensstemmelser mellem disse to, har retten fundet at kunne lægge AIS systemet til grund for skibets position også på baggrund af, at tiltalte som modbevis kunne have fremlagt logbøger eller egne registreringer, hvilket ikke er sket. Tiltalte har heller ikke godtgjort, at der har været værftsbesøg blandt anløbene, hvilket kunne have været dokumenteret eller sandsynliggjort gennem regninger og logbøger.

Skibene har været registreret i Danmark og må anses for drevet af T ApS, og skibene har været indflaget og dermed hjemmehørende i Danmark, jf. herved også partrederiaftalen, der er fremlagt vedrørende skibet Skib 3, og ifølge advokat Vidne 7's forklaring, var formentlig enslydende med partrederiaftalerne for de øvrige skibe. Skibene må således anses for drevet i Danmark, og selskabet T ApS anses for at være den, der har ansat og lønnet de ansatte, der har været ombord på skibene. Det er derfor berettiget, at tiltalen har fundet sted mod T ApS, som således er rette ansvarssubjekt i sagen. Selskabet har derfor været forpligtet til at overholde de danske regler, der var gældende på området.

Der er godtgjort forskellige mindre fejl i bemandingslisterne, hvilke fejl formentlig skyldes den indtastning, der har fundet sted af besætningernes navne, idet listerne har været menneskeligt bearbejdede. Det er i det væsentlige godtgjort, at listerne er revisende, og at rederiet derfor har overtrådt reglerne på området.

Det må anses som uomtvistet, at udlændingelovens regler på området og de hertil knyttede bekendtgørelser m.v. udgør en restriktion for udenlandske selskaber, der ønsker at etablere sig i Danmark og derfor er en begrænsning af den fri etableringsret jf. TEUF artikel 49, jf. artikel 54. Det må efter den retspraksis, der har udviklet sig ved EU-domstolen, lægges til grund, at restriktioner for etableringsfriheden, der finder anvendelse uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet kan accepteres forudsat at de er begrundet i tvingende almene hensyn og proportionale, dvs. at de er egnede til at sikre, at det tilstræbte formål nås, og at det ikke går ud over, hvad der er nødvendigt med henblik på at nå dette mål. Henset til baggrunden for indfø-

relsen af udlændingelovens regler om tredjelands besætning er begrundede i ikke at underminere det danske arbejdsmarked, idet filipinsk arbejdskraft som følge af lønniveauet udkonkurrerer dansk arbejdskraft, må det anses for at være en restriktion, der er begrundet i tvingende almene hensyn og proportionalt og ikke går ud over, hvad der er nødvendigt med henblik på at nå målet. Kravet om arbejdstilladelse er en effektivt egnet måde til at sikre stabilitet på arbejdsmarkedet og derved undgå forstyrrelser af det nationale arbejdsmarked. På den baggrund har retten fundet restriktionerne lovlige og har ikke fundet anledning til at stille et præjudicielt spørgsmål til EU-domstolen.

Det forhold, at det påhviler anklagemyndigheden at godtgøre, at det har været berettiget at opstille restriktioner for de EU-retlige frihedsrettigheder, ændrer ikke heri henset til det ovenfor anførte om baggrunden for restriktionerne.

I sagen foreligger der skærpende momenter vedrørende straffastsættelsen. De udenlandske sømænd aflønnes lavere end danske sømænd, dvs. der er opnået en økonomisk gevinst. Det må lægges til grund, at overtrædelsen har været forsætlig og er begået med flere skibe, samt at de pågældende udlændinge ikke har haft ret til at opholde sig i Danmark. Der er imidlertid nogen usikkerhed om, hvor mange sømænd, der har været ombord på skibene, og i hvilket omfang skibene har anløbet dansk havn. Det må endvidere lægges til grund, at sagsbehandlingstiden har været ekstremt lang henset til sagens komplicerede karakter og til spørgsmålet om de EU-retlige problemstillinger i sagen og til, at der har været kontakter mellem forskellige styrelser og anklagemyndigheden og tiltaltes advokat og endelig til kæremålet vedrørende Vidne 7's status under sagen.

Under henvisning til en samlet bedømmelse findes bøden passende at kunne fastsættes til 1.500.000 kr., jf. udlændingelovens § 59, stk. 4, jf. stk. 5, jf. § 61.

Thi kendes for ret:

T ApS skal betale en bøde på 1.500.000 kr.

Tiltalte skal betale sagens omkostninger.

Dommer