

Forslag

til

Lov om ændringer i søloven.

Fremsat den 14. november 1956 af *ministeren for handel, industri og søfart.*

§ 1.

I sølov af 7. maj 1937, jfr. lovbekendtgørelse nr. 319 af 1. december 1937 affattes første kapitel således:

„Om skibe.

§ 1.

Stk. 1. For at et skib kan anses som dansk og sejle under dansk flag, må dets ejer være dansk.

Stk. 2. Som dansk ejer anses:

- a) Danske statsborgere,
- b) Danske statsinstitutioner og kommuner,
- c) Stiftelser og foreninger, hvis ledelse udelukkende består af danske statsborgere, der er bosat her i riget,
- d) Partrederier, hvoraf mindst to trediedele ejes af danske statsborgere, og hvis bestyrende reder er dansk og har bopæl her i riget,
- e) Aktieselskaber og andre selskaber med begrænset ansvar, der har valgt en bestyrelse, når mindst to trediedele af denne består af danske statsborgere, der er bosat her i riget,
- f) Andre selskaber, hvori mindst to trediedele af deltagerne er danske statsborgere, der er bosat her i riget.

Såfremt stiftelser, foreninger eller selskaber er deltagere i partrederier eller i de i litra f. nævnte selskaber, må hver deltager opfylde betingelserne for at kunne anses som dansk ejer.

§ 2.

Danske skibe skal registreres og forsynes med nationalitetsbeviser efter de særlige regler, som er fastsat herom.

§ 3.

Ved registreringen tildes der skibe kendsingsbogstaver, der tillige tjener som registreringsbogstaver. Kendsingsbogstaverne indhugges i skibet og må ikke forandres eller fjernes. Ved udslettelse af skibet udhugges bogstaverne.

§ 4.

Danske skibe skal have hjemsted i en havn i riget. Navn og hjemsted skal angives på skibet.

§ 5.

Udgår.

§ 6.

Som uistandsætteligt i denne lovs betydning anses et skib ikke alene, når det ved lovlig besigtigelse skønnes, at dets istandsættelse enten overhovedet ikke kan udføres eller i alt fald ikke der, hvor skibet befinder sig, eller på noget andet sted, hvor det kan bringes hen, men også, når det på samme måde skønnes, at skibet ikke er istandsættelse værd.“

§ 2.

Denne lov træder i kraft den 1. januar 1958.

Bemærkninger til lovforslaget.

Forslaget er udarbejdet af den af handelsministeriet den 4. juni 1952 nedsatte kommission til revision af skibsregistreringslovgivningen m. v. og er nøje knyttet til det samtidig hermed forelagte forslag til lov om skibsregistrering. Forslaget følger i realiteten kommissionens indstilling, hvorfor man i det hele kan henvide til kommissionens betænkning og til de af kommissionen udarbejdede motiver til lovudkastets enkelte paragraffer, der er gengivet nedenfor. Dog har man i et nyt punktum, der er indføjlet i § 1, stk. 2, præciseret, at ikke blot fysiske personer men også selskaber, stiftelser eller foreninger kan være deltagere i partrederier eller i de i litra f omhandlede selskaber, når de hver for sig opfylder de foreskrevne nationalitetsbetingelser.

Tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden er under hensyn til den nøje sammenhæng med forslaget til lov om skibsregistrering foreslået fastsat til samme dato som foreslået i sidstnævnte lovforslag.

Kommissionens bemærkninger til lovudkastet:

Til § 1.

Efter de gældende nationalitetsregler i sølovens § 1 må et skib, for at kunne sejle under dansk flag enten mindst for to trediedele ejes af personer, der har indfødsret og ikke er blevet statsborgere i fremmed stat, eller som er og i mindst 5 år har været bosiddende i den danske stat, eller tilhøre et aktieselskab, hvis bestyrelse har sit sæde i den danske stat, og består af aktieejere, som fyldestgør de nævnte betingelser.

Uanset at søloven således alene nævner enkeltpersoner, partrederier og aktieselskaber som ejer af skib, er det i praksis anerkendt, at også statsinstitutioner, kommuner, foreninger, stiftelser og andelselskaber kan registreres som ejer af skib.

Med hensyn til foreninger, stiftelser og andelselskaber har man i praksis krævet, at samtlige medlemmer af bestyrelsen skal opfylde sølovens nationalitetskrav.

Man har ligeledes i et betydeligt antal tilfælde registreret ansvarlige interessentskaber som ejer af skib og har da krævet, at samtlige interessenter — hvad enten disse er enkeltpersoner eller aktieselskaber — skal opfylde sølovens nationalitetsbetingelser.

I overensstemmelse med den stedfundne udvik-

ling finder kommissionen, at det vil være praktisk at gøre bestemmelserne mere overskuelige, ved at der i lovtæksten tages stilling til nationalitetskravene for hver af de typiske ejerformer, der kan tænkes at forekomme i praksis. Man har derfor i lovudkastets § 1, stk. 2, under særskilte litra optaget regler om nationalitetskravene for danske statsinstitutioner og kommuner, stiftelser og foreninger samt forskellige selskabsformer.

Man har indenfor kommissionen overvejet, hvorvidt den gældende regel om, at en trediedel af partterne i et partrederi kan være i fremmed eje, burde ændres, således at det — ligesom hidtil praktiseret med hensyn til ansvarlige interessentskaber — kræves, at samtlige deltagere er danske statsborgere. Det er i denne forbindelse blevet hævdet, at der må lægges stort vægt på „flagets renhed“, og det er anført, at man må være varsom med at gøre nationalitetsreglerne for liberale i sammenligning med reglerne i andre søfartslande, der gennemgående håndhæver strengere nationalitetsbetingelser. En skærpende af nationalitetsbetingelserne kunne efter denne anskuelse ikke anses for betænkelig, såfremt man kombinerede den med en dispensationsbeføjelse for handelsministeriet.

Rederrepræsentanterne i kommissionens har imidlertid stærkt fremhævet betydningen af, at nationalitetsbetingelserne udformes således, at der ikke skabes for store vanskeligheder for tilførsel af fremmed kapital til danske rederiforetagender, og kommissionen har under hensyn hertil — uanset at adgangen til udenlandsk deltagelse i partrederier kun meget sjældent er benyttet i praksis — ment at burde følge de fra rederside anførte betragtninger og foreslår derfor sølovens regel med hensyn til partrederier bibeholdt. Herved følger man traditionen i dansk søret, og der foreligger, såvidt vides, ikke erfaring for, at denne tradition har givet anledning til uheldige konsekvenser.

Fastholder man herefter denne regel for partrederier, kan man vanskeligt begrunde, at der skal gælde en anden regel forsåvidt angår ansvarlige interessentskaber.

Når man nu i praksis foretrækker at danne rederier som interessentskaber fremfor som partrederier, skyldes det — i hvert fald i første række — de skattemæssige konsekvenser. Efter statsskatte-lovens § 2, stk. 5, a, er partrederier underkastet indkomstskattepligt, hvorimod dette, som følge af

interessenternes solidariske hæftelse, ikke gælder ved interessentskaber. Denne skattemæssige forskel kan imidlertid ikke begrunde nogen forskel i relation til sølovens nationalitetsregler, og man foreslår derfor i udkastets § 1, stk. 2, litra f, at også ansvarlige interessentskaber skal betragtes som danske, når mindst to trediedele af deltagerne er danske statsborgere.

Man har overvejet, om man ikke i stedet for skulle lægge vægt på deltagerens andel i interessentskabet, men er blevet stående ved at lægge vægt på antallet af deltagere, idet andelsforholdet som følge af den solidariske hæftelse alene har betydning for det indbyrdes forhold.

Den foreslåede regel tager kun sigte på de ansvarlige deltagere, og der vil således normalt ikke kunne stilles nationalitetskrav til en kommanditist eller en indskyder i et stille selskab, medmindre den pågældende deltager i selskabets ledelse.

Kommissionen har ikke anset det for påkrævet at bibeholde den gældende sølovs regel om, at personer, som i mindst 5 år har været boseddende i den danske stat, sidestilles med danske statsborgere med hensyn til adgangen til at have skib under dansk flag. Reglen frembyder visse praktiske vanskeligheder, og har kun i meget ringe grad været udnyttet. Iøvrigt vil der i givet fald kunne meddeles en sådan udlænding dispensation i medfør af udkastet til skibsregistreringslov, § 1, sidste stk.

Sølovens nationalitetsregler kræver, som tidligere anført, ikke blot at de pågældende personer har dansk indfødsret, men tillige at de ikke må være blevet statsborgere i fremmed stat — en bestemmelse der formentlig oprindelig især har taget sigte på personer fra de sønderjyske landsdele med „suspenderet“ statsborgerret.

Reglen har hidtil ikke haft større betydning i praksis, men efter den nyere indfødsretslovgivning kan det ikke udelukkes, at en person kan have dobbelt statsborgerret. En sådan person opfylder betingelserne i udkastets § 1, stk. 2, a, og kommissionen finder det ikke rimeligt, at den omstændighed, at den pågældende tillige har statsborgerret i et andet land, skulle udelukke ham fra at have skib under dansk flag. Man har derfor ikke på dette punkt opretholdt den gældende sølovsregel.

Kommissionen har endvidere overvejet, hvorvidt der i overensstemmelse med en henstilling fra indenrigsministeriet burde indrømmes personer, der er eller senest har været gift med danske indfødte, ligeret med danske statsborgere med hensyn til adgangen til at eje skib under dansk flag, men er nået til den opfattelse, at dette forhold er af en sådan speciel karakter, at de tilfælde, der ganske

undtagelsesvis måtte forekomme, mest hensigtsmæssigt kan ordnes ved meddelelse af en dispensation i medfør af skibsregistreringslovudkastets § 1, sidste pkt.

Med hensyn til spørgsmålet om, hvilke nationalitetsbetingelser der bør stilles til aktieselskaber, har man indenfor kommissionen overvejet, hvorvidt der i lighed med norsk lovgivning burde stilles krav om, at en del af aktiekapitalen skal ejes af danske statsborgere. En sådan regel ville kunne være til hinder for en iøvrigt ønskelig placering af fremmed kapital i danske rederivirksomheder, den ville betyde en væsentlig skærpelse i forhold til gældende lov, og den ville være meget vanskelig at administrere, da aktier i rederiaktieselskaber i stort omfang omsættes som ihændehavepapirer. Kommissionen har derfor ikke foreslået regler, der stiller krav med hensyn til aktionærernes nationalitet. Man har iøvrigt erfaret, at den norske regel faktisk ikke bliver gennemført som fastsat i loven.

Hvad aktieselskabers bestyrelse angår, har man i konsekvens af de tidligere anførte synspunkter vedrørende adgangen til at opnå udenlandsk kapitaltilførsel til dansk skibsfart foreslået i § 1, stk. 2, litra e, at mindst to trediedele af bestyrelsens medlemmer skal være danske statsborgere. Det er fra rederside anført, at det for at kunne disponere hurtigt i en given situation kan være af betydning, at der er adgang til at sikre en repræsentant for udenlandske kapitalindskud en plads i selskabets bestyrelsen uden at skulle afvente meddelelsen af en dispensation.

Reglerne i den gældende sølovs § 1 om, at bestyrelsesmedlemmer skal være aktieejere, har i praksis voldt visse vanskeligheder, blandt andet hvor staten, kommuner eller andre offentlige myndigheder, der ejer aktier i et rederiforetagende, skal repræsenteres i bestyrelsen ved embedsmænd, og skønnes ikke at være af væsentlig betydning, hvorfor den ikke er medtaget i udkastet.

Det er uklart, hvad der ligger i sølovens regel om, at bestyrelsen skal have „sæde“ i den danske stat. Man forestiller sig herved nærmest, at bestyrelsen har et kontor, der kan betegnes som selskabets hovedkontor her i landet; men det er meget let at etablere noget, der tager sig ud som et kontor.

Der ligger imidlertid reelle hensyn bag kravet om, at bestyrelsen skal have „sæde“ i den danske stat, omend den gældende lovs formulering ikke tilgodeser disse hensyn. Registreringsmyndigheden må uden vanskelighed kunne opnå forbindelse med rederiet, hvis et eller andet forhold ønskes oplyst eller berigtiget. Dette hensyn har man taget i betragtning ved registreringslovudkastets § 6, stk. 3,

hvorefter overregistrator kan forlange, at der anmeldes en her i landet bosat fuldmægtig, hvis der på grund af ejerens bopæl i udlandet eller af andre lignende grunde kan forventes at opstå vanskeligheder for registreringsmyndigheden ved at komme i forbindelse med rederiet. Men også herudover ligger der realiteter bag kravet om „sæde“ her i landet. Princippet om „flagets renhed“ ville brydes, hvis et skib kunne sejle under dansk flag, uanset at den reelle ledelse ligger hos udlændinge, idet man blot har sørget for, at to trediedele af lederne er danske statsborgere.

Kommissionen har overvejet, om man skulle stille krav om, at ejeren eller en vis del af ejerne eller bestyrelsesmedlemmerne tillige skulle have bopæl her i landet. For eenejeres vedkommende mener man dog ikke at kunne opstille krav om anden tilknytning til landet end, at de pågældende har dansk statsborgerret, idet man ikke har ment at burde afskære danske statsborgere med fast bopæl i udlandet fra at kunne have skib under dansk flag, jfr. iøvrigt bemærkningerne til skibsregistreringslovdkastets § 2, stk. 1, 2. pkt. For selskabers, stiftelsers og foreningers vedkommende vil man ikke ubetinget kræve, at hele ledelsen eller majoriteten af ledelsen har bopæl i Danmark. For aktieselskabers vedkommende følger det af aktieselskabslovens § 49, at flertallet af bestyrelsesmedlemmerne skal have bopæl her i riget, men man har ikke iøvrigt ment at burde gøre bopæl her i landet til en betingelse for registrering, således som foreskrevet i den gældende skibsregistreringslovs § 7, stk. 3. Det bemærkes i denne forbindelse, at bestyrelsesmedlemmer i de fleste tilfælde faktisk vil have bopæl her i landet, hvilket blandt andet ses deraf, at dispensationsreglen i den gældende lovs § 7, stk. 3, kun yderst sjældent har været anvendt — i de sidste 10 år således kun i 4 tilfælde.

Kommissionen har i denne forbindelse overvejet at indføre en regel om, at selskaber, stiftelser og foreninger skal være „hjemmehørende“ her i landet for at anses som danske.

Formålet med en sådan regel måtte være at kunne modsætte sig misbrug, således at der nægtedes registrering i tilfælde, hvor danske statsborgere indsattes som formelle ledere — som „stråmænd“ — uanset at rederiet oplagt ikke havde nogen tilknytning til landet. Man ville herved i nogen grad kunne værne om „flagets renhed“.

Da en sådan regel imidlertid kunne tænkes at give anledning til udøvelsen af et vanskeligt skøn og i det hele ville være svær at administrere, og da de øvrige nordiske lande synes at ville opretholde bopælskrav som et led i nationalitetsbetingelserne,

er man dog sluttelig blevet stående ved den i § 1, stk. 2, d., e. og f., foreslåede regel om bopæl her i riget for to trediedele af bestyrelsesmedlemmerne i selskaber eller deltagerne i partrederier.

I skibsregistreringslovdkastets § 6, stk. 2, foreskrives iøvrigt, at et aktieselskab, der ønskes registreret som ejer af skib, skal godtgøre, at selskabet er optaget „som dansk“ i aktieselskabsregistret. Om betydningen af dette udtryk henvises til de til denne paragraf knyttede bemærkninger.

Søloven og skibsregistreringsloven opstiller ikke noget nationalitetskrav med hensyn til medlemmerne af et selskabs direktion eller et selskabs korresponderende reder.

Kommissionen har overvejet, hvorvidt det burde kræves, at disse personer ubetinget bør være danske statsborgere, men er blandt andet under hensyn til de under de ved de nordiske forhandlinger fremkomne synspunkter vejet tilbage for at stille et sådant krav, der ville være til hinder for anvendelsen af højt kvalificerede personer — f. eks. fra et af de andre nordiske lande — i ledende stillinger i danske rederiforetagender.

I registreringslovdkastets § 6, stk. 1, har man derimod opretholdt reglen i sølovens § 10 om, at den bestyrende reder for et partrederi skal være dansk og have bopæl her i riget. Når man i denne forbindelse har benyttet udtrykket „dansk“ i stedet for „dansk statsborger, skyldes dette blandt andet hensynet til, at en bestyrende reder ikke altid behøver at være en fysisk person.

Til § 2.

Den foreslåede regel svarer i realiteten til den gældende sølovs § 2, idet den principielt fastslår registreringspligten og pligten for danske skibe til at være forsynet med nationalitetsbevis.

Derimod har man af systematiske grunde optaget de nærmere regler om tonnagegrænsen for registreringspligten og om skibsregistrets indretning i udkastet til skibsregistreringslov. Om forholdet mellem søloven og skibsregistreringsloven henvises iøvrigt til bemærkningerne til skibsregistreringslovdkastets § 1.

Til § 3.

Den gældende skibsregistreringslovs § 4, II forudsætter, at ethvert til registrering anmeldt skib får tildelt kendingsbogstaver efter det til enhver tid gældende internationale signalsystem, og at disse bogstaver, der tillige er skibets registreringsbogstaver, er uforanderlige i hele den tid, for hvilken registreringen har gyldighed.

I bekendtgørelse nr. 477 af 26. november 1948 an-

gående kendingsbogstaver (radiokaldesignaler) for danske skibe, der er udfærdiget i medfør af skibsregistreringsloven og loven om skibsfartens beskyttelse, indeholdes nærmere regler om tildelingen af kendings signaler indenfor de Danmark i henhold til den internationale telekommunikationskonvention forbeholdte bogstavgrupper. Reglerne om indhugning af bogstaverne findes i skibsregistreringslovens § 30.

Kommissionen har fundet det hensigtsmæssigt, at der tilvejebringes en klar lovhjemmel for tildeling af kendingsbogstaver, om disses indhugning i skibet og om udhugning af bogstaverne, når skibet udslettes af dansk register, og er af den opfattelse, at en sådan regel efter sin sammenhæng med nationalitetsreglerne naturligt bør placeres i sølovens kap. I.

Til § 4.

Sølovens § 4 bestemmer, at skibe, der indføres i skibsregistret, har hjemsted i den havn i riget, som af rederen bestemmes. Endvidere indeholder

denne paragraf nærmere regler om hjemsted for uregistrerede skibe. I skibsregistreringslovens § 7, stk. 4, gentages, at det for skibet valgte hjemsted skal være et sted her i riget.

Den foreslåede regel er i overensstemmelse med gældende lov og opretholder rederens adgang til frit at vælge hjemsted for et registreret skib, men fastsætter endvidere, at navn og hjemsted skal angives på skibet, jfr. herved registreringslovudkastets § 18, stk. 1, sidste punktum.

Om kommissionens overvejelser vedrørende spørgsmålet om nødvendigheden af at påbyde registrering af et skibs hjemsted henvises til bemærkningerne til registreringslovudkastets § 5, stk. 3. Om navne- og hjemstedsforandring henvises til samme lovudkasts § 24 og de dertil knyttede bemærkninger.

Til § 6.

Forslaget er en ordret gentagelse af den gældende sølovs § 6.