

F. t. 1. om Dansk Internationalt Skibsregister

Lovforslag nr. L 110. Fremsat den 2. december 1987 af industriministeren (Nils Wilhjelmsen)

Forslag

til

Lov om Dansk Internationalt Skibsregister**Kapitel 1.***Anvendelsesområde.*

§ 1. I Dansk Internationalt Skibsregister optages danske skibe, jf. sølovens § 1, stk. 2, med en bruttoregister-tonnage på 20 tons/en bruttotonnage på 20 tons eller derover.

Stk. 2. Et skib med en bruttoregister-tonnage på 20 tons/en bruttotonnage på 20 tons eller derover, som er udenlandsk ejet, kan optages i registret, såfremt:

- 1) danske statsborgere eller selskaber, der efter søloven anses som danske, og hvis væsentligste aktivitet er rederidrift, har betydelig direkte eller indirekte kapitalandel i det udenlandske selskab og i medfør heraf en betydelig indflydelse ved stemmeret eller lignende, og
- 2) det udenlandske selskab har udpeget en repræsentant her i riget, som kan modtage forkyndelse af stævning på ejerens vegne, er bemyndiget til at optræde på ejerens vegne i forhold til registreringsmyndighederne, og er ansvarlig for, at de pligter, der påhviler rederiet i medfør af denne lov, efterkommes.

Stk. 3. Pramme, lægtene, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende anses som skibe efter loven. Flydedokke, kabeltromler, flydende beholdere og andet lignende materiel anses ikke som skibe.

Stk. 4. Skibsregistrator kan i særlige tilfælde tillade, at et skib optages i Dansk Internationalt

Skibsregister, selv om betingelserne i stk. 1, ikke er opfyldt.

§ 2. Krigsskibe, fiskefartøjer, stenfiskerfartøjer og fritidsfartøjer kan ikke optages i Dansk Internationalt Skibsregister.

§ 3. Et skib, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, er berettiget til at sejle under dansk flag og er undergivet dansk ret.

§ 4. Skibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, må ikke gå i fart, der overvejende finder sted mellem danske havne og øvrige havne inden for et område, der i Nordsøen og den Engelske Kanal begrænses af meridianen 3° vest og breddeparallelle 61° nord og i Østersøen af breddeparallelle 58° nord. Dette gælder dog ikke fart til og fra havanlæg.

Stk. 2. Skibe som nævnt i stk. 1, må endvidere ikke transportere passagerer eller gods mellem danske havne.

Kapitel 2.*Registreringen*

§ 5. Registret forestås af skibsregistrator.

Stk. 2. Anmodning om optagelse af et skib i Dansk Internationalt Skibsregister fritager ejeren for anmeldelsespligten i henhold til lov om skibsregistrering.

§ 6. Optagelse kan enten ske ved overførsel fra skibsregistret med samtlige rettigheder og

byrder, ved overførsel fra udenlandsk register eller som nyoptagelse af færdigbygget skib.

§ 7. Et skib, der er registreret i et andet register, kan ikke samtidig være registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

§ 8. Et skib, der optages i Dansk Internationalt Skibsregister, tildeles nye kendingsbogstaver.

§ 9. Ejeren af et skib, som er registreret i Dansk Internationalt skibsregister, skal anmeldte ændringer i forhold, som kan have betydning for den fortsatte registrering.

Kapitel 3.

Løn- og arbejdsforhold

§ 10. Kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i dette register skal udtrykkelig angive, at de kun gælder for sådan beskæftigelse.

Stk. 2. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en dansk faglig organisation, kan kun omfatte personer, som anses for at have bopæl i Danmark, eller som i medfør af indgåede internationale forpligtelser skal sidestilles med danske statsborgere.

Stk. 3. Kollektive overenskomster som nævnt i stk. 1, der er indgået af en udenlandsk faglig organisation, kan kun omfatte personer, der er medlemmer af den pågældende organisation, eller personer, der er statsborgere i det land, hvori den faglige organisation er hjemmehørende, for så vidt de ikke er medlemmer af en anden organisation, med hvilken der er indgået overenskomst som nævnt i stk. 1.

Stk. 4. Lov om arbejdsretten finder tillige anvendelse i sager, hvor en udenlandsk faglig organisation er part.

Kapitel 4.

Udslettelse.

§ 11. Hvis betingelserne for registrering, jf. § 1, ikke længere er til stede, udsletter skibsregistrator skibet af Dansk Internationalt Skibsregister.

Stk. 2. Skibsregistrator kan endvidere udslette et skib af Dansk Internationalt Skibsregister ved overtrædelse af § 4.

Stk. 3. Hvis ejeren er dansk, jfr. sølovens § 1, stk. 2, og der i øvrigt ikke foreligger nogen udslettelsesgrund, som omhandlet i lov om skibsregistrering § 26, stk. 2, overfører skibsregistrator skibet til skibsregistret med samtlige registrerede rettigheder og byrder og tildeler skibet nye kendingsbogstaver.

Kapitel 5.

Straf m.v.

§ 12. Industriministeren kan fastsætte nærmere regler om:

- 1) i hvilket omfang bestemmelserne i lov om skibsregistrering skal finde anvendelse på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister,
- 2) registrets indretning og førelse,
- 3) udfærdigelse af nationalitetsbeviser,
- 4) mærkning af skibe,
- 5) krav til den danske kapitalandel eller indflydelse i øvrigt i det udenlandske selskab, jf. § 1, stk. 2, nr. 1, som har et skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister,
- 6) at skibsregistratorers afgørelser efter loven ikke skal kunne indbringes for højere administrativ myndighed, og
- 7) om, at ejeren skal betale et gebyr for optagelse og udslettelse af registret.

§ 13. Den, der overtræder § 4 eller § 9 straffes med bøde.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes af industriministeren i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 3. Er overtrædelsen begået af et aktieselskab, anpartsselskab eller lignende kan bødeansvar pålægges virksomheden som sådan.

Kapitel 6.

Ikrafttræden.

§ 14. Loven træder i kraft ved bekendtgørelsen i Lovtidende.

§ 15. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kgl. anordning sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de særlige grønlandske forhold tilsiger.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger.

1. Baggrunden for forslaget er den udvikling, der har fundet sted inden for skibsfartserhvervet, især igennem de sidste to år. Tendensen til at sætte danske skibe under fremmed flag har været stigende. Disse forhold er beskrevet i afsnit 3.5. Danske rederes anvendelse af fremmed flag, jfr. Hvidbogen om skibsfartens konkurrencesituation, Industriministeriet, februar 1987.

I perioden 1982-1985 var der ikke større udsving i anvendelsen af fremmed flag, idet handelsskibene under fremmed flag udgjorde 10-12 % målt i forhold til de dansk registrerede handelsskibe i privateje på 250 BRT og derover. Medio 1982 fandtes ca. 640 skibe under dansk flag og 70 skibe under fremmed flag.

Omkring årsskiftet 1986/87 udgjorde anvendelse af fremmed flag 20 % både målt i antal skibe og tonnage i forhold til de danske handelsskibe.

I juni 1987 udgjorde anvendelsen af fremmed flag 29 % målt i såvel antal skibe som tonnage.

I oktober 1987 udgjorde de »udflagede« skibe 40 % af skibene under dansk flag. Målt i tonnage udgjorde de 38 %. Dette kan også udtrykkes ved, at der på dette tidspunkt fandtes 499 danske skibe med tonnage på 4,26 mill. BRT, medens der under fremmed flag var 198 skibe med en tonnage på 1,60 mill. BRT.

De hyppigst anvendte fremmede flag for danske redere er Panama, Bahama og Singapore. Skibene under fremmed flag har ca. samme gennemsnitsstørrelse som under dansk flag. Skibenes gennemsnitsalder under fremmed flag er mindre end under dansk flag. Gennem det sidste årstid har der været en tendens til, at også mindre danske skibe »udflager«. Der ses endvidere en tendens til, at skibene under fremmed flag i højere grad drives fra datterselskaber i udlandet som f.eks. Singapore. Dette forhold betyder også, at den økonomiske forbindelse til Danmark stadig bliver mindre.

Disse forhold betegnes sædvanligvis »udflagning«, men det bør i denne forbindelse tilføjes, at det mere og mere hyppigt forekommer, at danske redere lader bygge eller indkøber skibe, som direkte sættes under fremmed flag.

Det er en klar dansk interesse at bevare så stor en del af handelsflåden som muligt under dansk flag både af hensyn til beskæftigelsen og af hensyn til valutaindtjeningen. Men det er også vigtigt af hensyn til beskæftigelse og indtjening i andre erhverv som skibsmæglervirksomheder og skibsværfter, ligesom det er vigtigt at bevare den maritime know-how, som danske rederier har opbygget igennem mange år.

Det er de lavere driftsomkostninger, der er forbundet med skibsfart under en række andre landes flag, der virker så tillokkende, at skibe under dansk flag bliver udflaget.

2. Udflagning er ikke et specielt dansk fænomen. Alle vesteuropæiske skibsfartsnationer har været udsat for stigende udflagning, og i mange af disse lande har udflagningen gjort sig gældende tidligere og i større omfang end i Danmark.

Udflagning må betragtes som en konsekvens af den langvarige internationale skibsfartskrise, som hænger sammen med den overkapacitet, der findes i skibsfarten inden for alle fragtkategorier. Overkapaciteten er bl.a. opstået på grund af den svage konjunkturudvikling, overkapacitet på værftsområdet i hele verden samt lempelige afskrivningsregler og beskatningsforhold i de lande, der har åbne registre. Den internationale skibsfartskrise, der også har ført til protektionisme i en række lande, har medført, at der er opstået en konkurrencesituation, som har gjort det vanskeligt for rederier i de vestlige højomkostningslande at klare sig i konkurrencen med rederier fra udviklingslande og lande med åbne registre. Ved at sætte skibe under fremmed flag kan de vestlige rederier opnå væsentlige besparelser på driftsomkostningerne ved at ansætte besætninger fra lande med lavt løn-

ningsniveau - ikke nødvendigvis besætninger fra de lande, under hvis flag skibene sejler.

3. De vestlige lande har haft et ønske om at bevare deres handelsflåder under nationalt flag. En række vesteuropæiske lande har som et middel til at undgå yderligere udflagning oprettet nationale internationale registre. Hensigten hermed er, at disse registre skal være konkurrencedygtige med registre i lande med åbne registre. Det helt afgørende forhold i denne forbindelse er, at skibe i disse registre får mulighed for at sejle med udenlandske besætninger på de lønvilkår, som er gældende i besætningernes hjemlande. For at dette skal kunne lade sig gøre, er det nødvendigt, at rederierne får mulighed for at indgå overenskomster med fagorganisationer i de lande, hvor besætningerne kommer fra.
4. Lovforslaget har til hensigt at styrke rederierhvervets konkurrenceevne og dermed modvirke tendensen til udflagning. Ved etablering af et dansk internationalt skibsregister åbnes der mulighed for, at danske rederier kan ansætte udenlandske besætninger på de lønvilkår, som gælder i besætningernes hjemlande. Skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister skal overholde de gældende forpligtelser i henhold til IMO-konventioner og ILO-konventioner. Ved etablering af registret får danske rederier bedre mulighed for at konkurrere på lige vilkår, ikke mindst i forhold til de vesteuropæiske rederier, som allerede har mulighed for at registrere i nationale internationale registre.
5. Lovforslaget er samtidig med fremsættelsen fremsendt til udtalelse hos: Arbejdsministeriet, Socialministeriet, Sundhedsministeriet, Ministeriet for Skatter og Afgifter, Danmarks Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Billfærgernes Rederiforening, Dansk Styrmandsforening, Metal Søfart, Sømandenes Forbund i Danmark, Danmarks Skibsførerforening, Dansk Skipperforening af 1942, Maskinmestrenes Forening, Radiotelegrafistforeningen af 1917 og Dansk Sø-Restaurationsforening.
6. Gennemførelse af lovforslaget vil medføre et vist administrativt merarbejde i Skibsregistret. Omfanget heraf kendtes ikke i dag, da det vil være afhængigt af antallet af registreringer i Dansk Internationalt Skibsregister.

Da stempeloven forventes anvendt også for de af dette lovforslag omfattede skibe, kan der ikke forudses noget provenutab for staten i form af færre stempelafgifter.

Bemærkninger til de enkelte bestemmelser

Til § 1, stk. 1

Ved bestemmelsen oprettes et Dansk Internationalt Skibsregister. Registret er stedligt placeret sammen med Skibsregistret, men er uafhængigt af dette Bestemmelsen indeholder registreringsbetingelserne, bestående af dels en tonnagegrænse og dels et krav til skibets ejerforhold.

Formålet med etableringen af Dansk Internationalt Skibsregister er at hjælpe den danske handelsflåde til at kunne klare sig i den internationale konkurrence. Små skibe på under 20 BT/BRT, der i alt væsentligt ikke er beskæftiget i international konkurrence, skal således ikke kunne registreres i Dansk Internationalt Skibsregister.

I Dansk Internationalt Skibsregister skal først og fremmest kunne registreres skibe, hvis ejere i henhold til søloven anses som danske.

Til § 1, stk. 2

I dag er forholdet det, at danske rederier i stadig voksende grad, blandt andet via deltagelse i udenlandske selskaber, sætter skibe under fremmed flag, mens de reelt fortsat disponerer skibene - teknisk og forretningsmæssigt. For at åbne mulighed for tilbageførelse af disse skibe under dansk flag, vil skibe, der f.eks. ejes af udenlandske datterselskaber til danske moderselskaber, ligeledes kunne optages i registret. Det er dog en forudsætning, at det danske moderselskabs væsentligste aktivitet er rederidrift, og at det har en betydelig indflydelse såvel ved kapitalandel som ved stemmeret i det udenlandske selskab.

Med hensyn til størrelsen af denne indflydelse henvises til bemærkningerne til § 12.

Det er endvidere en betingelse, at det udenlandske selskab har udpeget en repræsentant, der overfor registreringsmyndigheden er ansvarlig for, at ejeren opfylder sine forpligtelser, og som kan sagsøges på ejerens vegne på det sted, hvor repræsentanten har værning.

Skibe under bygning ved dansk værft kan uanset bygherrens nationalitet ændret registreres i henhold til skibsregistreringslovens § 4 i Skibsregistret (Skibsbygningsregistret).

Man har derfor ikke fundet det nødvendigt at medtage særlige regler for skibe under bygning.

Til § 1, stk. 3

Stk. 3 svarer til § 2, stk. 2 og 3 i lov om skibsregistrering.

Til § 1, stk. 4

I stk. 4 gives der skibsregistrator adgang til i særlige tilfælde at registrere et skib i Dansk Internationalt Skibsregister, selvom betingelserne, jf. sølovens § 1, stk. 2, ikke er opfyldt, svarende til skibsregistreringslovens § 1, sidste pkt.

Til § 2

Da fiskefartøjer, stenfiskerfartøjer og fritidsfartøjer i almindelighed ikke beskæftiges i international konkurrence, kan disse ikke optages i Dansk Internationalt Skibsregister. Ligesom tilfældet er i skibsregistreringsloven, kan heller ikke krigsskibe optages i Dansk Internationalt Skibsregister.

Til § 3

Skibe, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, anses som danske og er derfor på lige fod med andre danske skibe berettiget til bistand fra danske myndigheder, herunder danske udenrigsrepræsentationer.

Dansk ret finder anvendelse på disse skibe, herunder sømandsloven, lov om skibes besætning og lov om skibes sikkerhed, for så vidt der ikke i disse love fastsættes særlige regler for skibe, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister. Endvidere vil f.eks. danske regler om visse sejladsrestriktioner også finde anvendelse på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister.

Til § 4

Hensigten med bestemmelsen er at begrænse adgangen til registrering i Dansk Internationalt Skibsregister til skibe, der i alt væsentligt er beskæftiget i international konkurrence. Det fastslås derfor, at skibe, der i overvejende grad går i fart i et nærmere afgrænset område omkring Danmark - bortset fra fart til og fra havanlæg - og skibe, der transporterer passagerer og gods mellem danske havne, ikke kan optages i Dansk Internationalt Skibsregister. Dette indebærer, at f.eks. færger i fart på ruterne på England, Norge og Sverige samt Østersøruterne ikke vil kunne registreres i Dansk Internationalt Skibsregister.

Afgrænsningen er foretaget således, at der er næsten parallellitet mellem de skibe, der kan optages i Dansk Internationalt Skibsregister, og skibe, der i medfør af lov om sømandsskat betragtes som gående i udenrigsfart.

Til § 5, stk. 2

Det følger af bestemmelserne i forslaget § 1, at skibe, der opfylder betingelserne i sølovens § 1, stk. 2 for registrering i Skibsregistret, i stedet kan søge optagelse i Dansk Internationalt Skibsregister. Hermed bortfalder den i § 1 i lov om skibsregistrering fastsatte pligt til anmeldelse til optagelse i Skibsregistret.

Til § 6

Ved overførsel af et skib fra udenlandsk register må det ved en attest fra vedkommende udenlandske myndighed dokumenteres, at det er slettet af dette register. Såfremt det pågældende land har tiltrådt den internationale søpanteretskonvention fra 1967, overføres de i skibet registrerede pantehæftelser til Dansk Internationalt Skibsregister.

Ønskes skibet overført fra Skibsregistret, finder § 29 i lov om skibsregistrering om meddelelse herom til indehavere af anmeldte rettigheder tilsvarende anvendelse.

Til § 7

Bestemmelsen svarer til § 7 i lov om skibsregistrering. Et skib, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, kan således ikke samtidig være optaget i et andet register, hverken her i landet (Skibsregistret) eller i udlandet.

Til § 8

De kendingsbogstaver, som tildeles skibe i Dansk Internationalt Skibsregister, vil blive givet inden for en særlig bogstavgruppe, således at de klart adskiller sig fra de kendingsbogstaver, som tildeles skibe i Skibsregistret.

Til § 9

Der pålægges ejeren af et skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister pligt til løbende at anmelde ændringer i de til grund for registreringen givne oplysninger.

Til § 10, stk. 1

I stk. 1 fastslås det, at kollektive overenskomster vedrørende løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister udtrykkeligt skal angive, at de kun omfatter sådan beskæftigelse. Dette medfører, at gældende kollektive overenskomster om løn- og arbejdsforhold vedrørende beskæftigelse på skibe, indgået mellem danske re-

derier og danske faglige organisationer, ikke vil omfatte skibe, der overflyttes til Dansk Internationalt Skibsregister. For beskæftigelse på sådanne skibe må indgås nye kollektive overenskomster, der udtrykkeligt angiver, at de omfatter beskæftigelse på skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Til § 10, stk. 3

I stk. 3 fastslås det, at en kollektiv overenskomst, der er indgået med en udenlandsk organisation - foruden at omfatte den søfarende, der er medlem af organisationen - også vil omfatte den søfarende, der er statsborger i samme land, hvor organisationen er hjemmehørende, hvad enten denne søfarende er medlem af en anden organisation, der ikke har indgået nogen overenskomst med den pågældende reder eller rederiforening, eller slet ikke er medlem af nogen organisation.

Kollektive overenskomster vedrørende løn- og arbejdsforhold for ansatte på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister kan indgås med flere - såvel danske som udenlandske - faglige organisationer samtidig.

Løn- og arbejdsforhold for ansatte, der herefter ikke er omfattet af en kollektiv overenskomst, må aftales mellem den enkelte ansatte og det pågældende rederi eller den, dette bemyndiger hertil.

Til § 10, stk. 4

Forslagets *stk. 4* indebærer, at forholdet mellem rederier med skibe registreret i Dansk Internationalt Skibsregister og udenlandske faglige organisationer i øvrigt er omfattet af de almindelige danske kollektiv-arbejdsretlige regler. Udenlandske faglige organisationer vil således have samme adgang som danske faglige organisationer til at kræve forhandlinger om indgåelse af kollektive overenskomster og til at iværksætte kollektive kampskridt til støtte herfor.

Det følger endvidere af forslaget, at spørgsmål om iværksættelse af kollektive kampskridt til støtte for krav om indgåelse af kollektive overenskomster kan indbringes for arbejdsrettens afgørelse. Det samme gælder spørgsmål om overtrædelse af indgåede kollektive overenskomster, med mindre andet udtrykkeligt er aftalt mellem parterne.

Til § 11, stk. 1

Betingelserne som er angivet i § 1, er de obligatoriske krav for, at et skib kan blive registreret i Dansk Internationalt Skibsregister. Såfremt disse ikke længere er til stede, skal skibet slettes af registret.

Til § 11, stk. 2

I det tilfælde, at skibet ikke overholder de betingelser, som er angivet i lovens § 4 om, i hvilket område skibet må gå i fart, har registrator adgang til at udslette skibet af Dansk Internationalt Skibsregister. Bestemmelsen giver mulighed for at ramme skibe, hvor der har været tilsigtet en omgåelse af loven. Det er dog ikke hensigten, at enkeltstående overtrædelser automatisk skal medføre slettelse af skibet i Dansk Internationalt Skibsregister. Sanktionen kan i dette tilfælde være bøde, jfr. § 13.

Til § 11, stk. 3

I tilfælde, hvor skibet udslettes af Dansk Internationalt Skibsregister, og ejeren af det skib, der udslettes, er dansk, jf. sølovens § 1, stk. 2, består der en pligt til at registrere skibet i Skibsregistret i medfør af sølovens § 2. I disse tilfælde har skibsregistrator pligt til at overføre skibet med samtlige registrerede rettigheder og byrder, idet dog skibet skal have nye kendingsbogstaver, så det gøres klart for omverdenen, i hvilket register skibet er registreret. Overførelse skal ikke finde sted, hvis skibet som anført i skibsregistreringslovens § 26, stk. 2, ophugges, forliser, forsvinder eller erklæres for uistandsætteligt.

Til § 12

Bestemmelsen bemyndiger industriministeren til at udfærdige nærmere regler for skibes registrering i Dansk Internationalt Skibsregister.

I de regler om Dansk Internationalt Skibsregister, der vil blive udfærdiget af industriministeren, vil der i forhold til bestemmelserne i lov om skibsregistrering kun blive tale om tekniske og redaktionelle ændringer. Således vil f.eks. reglerne om skibe under 20 tons ikke finde anvendelse på skibe i Dansk Internationalt Skibsregister, ligesom ordet »Skibsregister« overalt må erstattes af: »Dansk Internationalt Skibsregister«. Bestemmelserne, herunder om rettighedsregistrering, præklusion og retsmidler, vil i øvrigt nøje følge de i lov om skibsregistrering fastsatte regler, og der vil selvsagt ikke blive tale om substansændringer i forhold til denne lov.

Industriministeren kan fastsætte, hvilke nærmere krav der skal stilles til den danske indflydelse i det udenlandske selskab, jf. § 1, stk. 2, nr. 1. Hvis en hjemflagning af skibe under fremmed flag, der i dag reelt kontrolleres af danske selskaber, skal have nogen praktisk betydning, kan minimumskravet til kapitalandel næppe fastsættes højere end 20-25 %.

Endvidere kan industriministeren berstemme, at afgørelser truffet af skibsregistrator er administrativt endelige.

Endelig kan industriministeren fastsætte nærmere regler om eventuelle afgifter.

Til § 13, stk. 1

Bestemmelsen hjemler bødestraf for overtrædelse

af forbudet i lovens § 4 og for ikke at give oplysninger i overensstemmelse med pligten i § 9.

Til 13, stk. 2

Bestemmelsen giver tillige hjemmel til at pålægge bødestraf for overtrædelse af de bekendtgørelser m.v., som udstedes med hjemmel i lovens § 12.