

Lovforslag nr. L 270. Fremsat den 9. maj 1996 af erhvervsministeren (Mimi Jakobsen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om Dansk Internationalt Skibsregister og lov om skibsregistrering

(Cabotage og bareboatregistrering)

### § 1

I lov nr. 408 af 1. juli 1988 om Dansk Internationalt Skibsregister, som ændret ved lov nr. 224 af 6. april 1994, foretages følgende ændringer:

1. § 4 affattes således:

»§ 4. Passagerskibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, må ikke gå i fart mellem danske havne.

Stk. 2. Passagerskibe, som nævnt i stk. 1, må endvidere 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 breddeparallellen 61° nord og i Østersøen af breddeparallellen 58° nord. Fartsbegrænsningen gælder dog ikke fart til og fra havanlæg.«

2. Efter § 11 indsættes:

#### »Kapitel 4 A

#### Bareboatregistrering

§ 11 a. Et skib, der ikke efter sølovens § 1 anses som dansk, og som bareboatbefragtes af en reder, der efter sølovens § 1 eller § 2 kan anses for at være dansk, kan af befragteren anmeldes til optagelse i Dansk Internationalt Skibsregister. Skibet kan optages for en periode på op til 5 år. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra befragteren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

Stk. 2. Der kan ikke registreres panterrettigheder eller andre rettigheder i et skib, der optages efter stk. 1.

Stk. 3. Det er en betingelse for optagelse i Dansk Internationalt Skibsregister, at der vedlægges en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet har ret til at føre et andet nationalitetsflag i befragtningsperioden.

§ 11 b. Et skib udslettes af registret, når:

- 1) befragtningsaftalen ophører,
- 2) betingelserne for registrering efter § 11 a ikke længere er til stede,
- 3) befragteren skriftligt begærer det, eller
- 4) skibet ikke længere efter lovgivningen i skibets hjemland har ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end hjemlandets.

Stk. 2. Endvidere udslettes et skib af registret, når det ophuges, forliser, forsvinder eller af udmeldte syns- og skønsmand, af et anerkendt klassifikationsselskab eller ved anden fremgangsmåde, der kan sidestilles hermed, erklæres for uistandsætteligt. Når en sådan udslættelsesgrund foreligger, har befragteren pligt til, senest 30 dage efter udslættelsesgrunden er blevet befragteren bekendt, skriftligt at anmelde dette til Skibsregistret.

§ 11 c. Et dansk skib, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, og som bareboatbefragtes af en reder, der efter sølovens § 1 og § 2 ikke kan anses for at være dansk, udslettes ikke af Dansk Internationalt Skibsregister, selv om skibet på grundlag af en be-

fragtningsaftale optages i et udenlandsk skibsregister. Skibet får i befragtningsperioden ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end det danske med de rettigheder og pligter, der følger heraf. Der kan fortsat registreres panterettigheder og andre rettigheder i skibet i Dansk Internationalt Skibsregister.

*Stk. 2.* Skibet kan få ret til at føre et andet nationalitetsflag i op til 5 år fra anmeldelsen. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra ejeren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

*Stk. 3.* Det er en betingelse for, at skibet midlertidigt får ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at alle indehavere af anmeldte rettigheder har givet skriftlig tilladelse til, at skibet skifter flag, og at der tillige er vedlagt en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet kan optages i det udenlandske register. Optages skibet i et register i et land, der ikke er medlem af Den Europæiske Union eller omfattet af EØS-aftalen, kan flagskiftet ikke ske uden særskilt godkendelse, jf. stk. 5.

*Stk. 4.* Det er endvidere en betingelse for, at skibet midlertidigt får ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at bareboataftalen ikke er indgået med et fremmed selskab eller lignende, hvori skibets ejer har en direkte eller indirekte kapitalinteresse på 20 pct. eller derover og dermed har indflydelse på selskabets drift. Det gælder dog ikke, hvis det over for Skibsregistret dokumenteres, at flagskifte er nødvendigt for at opfylde et udenlandsk myndighedskrav om anvendelse af et bestemt flag, som betingelse for markedsadgang.

*Stk. 5.* Erhvervsministeren fastsætter efter høring af Skibstilsynsrådet regler om, hvilke nationalitetsflag danske skibe, der bareboatbehandles til ikke-danske ejere, kan føre.

**§ 11 d.** Når befragtningsaftalen, jf. § 11 c, ophører, bortfalder retten til at føre et andet nationalitetsflag. Ejeren skal inden 30 dage efter befragtningsaftalens ophør anmelde dette til Skibsregistret.

*Stk. 2.* Endvidere har ejeren af et dansk skib, der midlertidigt har fået ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. § 11 c, pligt til inden 7 dage skriftligt at anmelde til Skibsregistret, såfremt den pågældende indgår en tidsbefragtningsaftale, hvorefter ejeren på ny disponerer over skibet i en periode.

*Stk. 3.* Skibsregistret kan med henblik på at undgå misbrug kræve dokumentation for, at tidsbefragtningsaftalen har været nødvendig af kommercielle grunde. Såfremt Skibsregistret ikke anser dokumentationen for fyldestgørende, kan Skibsregistret nægte skibet adgang til fortsat at føre et andet nationalitetsflag end det danske.

**§ 11 e.** §§ 3, 4, 7 og 10 finder ikke anvendelse på et skib, der midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.

**§ 11 f.** Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, hvilke bevisligheder der skal forelægges ved bareboatregistrering af skibe.«

**3. § 13, stk. 1,** affattes således:

»§ 13. Den, der overtræder §§ 4, 9, 11 b, stk. 2, § 11 d, stk. 1 eller § 11 d, stk. 2, straffes med bøde.«

## § 2

I lov om skibsregistrering, jf. lovbekendtgørelse nr. 742 af 10. september 1993, som senest ændret ved lov nr. 1082 af 20. december 1995 foretages følgende ændring:

1. Efter § 30 indsættes:

### *Bareboatregistrering*

»§ 30 a. Et handelsskib, der ikke efter sølovens § 1 anses som dansk, og som bareboatbehandles af en reder, der efter sølovens § 1 eller § 2 kan anses for at være dansk, kan af befragteren anmeldes til optagelse i Skibsregistret. Skibet kan optages for en periode på op til 5 år. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra befragteren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

*Stk. 2.* Der kan ikke registreres panterettigheder eller andre rettigheder i et skib, der optages efter stk. 1.

*Stk. 3.* Det er en betingelse for optagelse i Skibsregistret, at der vedlægges en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet har ret til at føre et andet nationalitetsflag i befragtningsperioden.

**§ 30 b.** Et skib udslettes af registret, når:

- 1) befragtningsaftalen ophører,
- 2) betingelserne for registrering efter § 30 a ikke længere er til stede,
- 3) befragteren skriftligt begærer det, eller

4) skibet ikke længere efter lovgivningen i skibets hjemland har ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end hjemlandets.

*Stk. 2.* Endvidere udslettes et skib af registret, når det ophugges, forliser, forsvinder eller af udmeldte syns- og skønsmænd, af et godkendt klassifikationselskab eller ved anden fremgangsmåde, der kan sidestilles hermed, erklæres for uistandsætteligt. Når en sådan udslettelsesgrund foreligger, har befragteren pligt til skriftligt, senest 30 dage efter udslettelsesgrunden er blevet befragteren bekendt, at anmelde dette til Skibsregistret.

**§ 30 c.** Et dansk skib, der er registreret i Skibsregistret, og som bareboatbefragtes af en reder, der efter sølovens § 1 og § 2 ikke kan anses for at være dansk, udslettes ikke af Skibsregistret, selv om skibet på grundlag af en befragtningsaftale optages i et udenlandsk skibsregister. Skibet får i befragtningsperioden ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end det danske med de rettigheder og pligter, der følger heraf. Der kan fortsat registreres panterrettigheder og andre rettigheder i skibet i Skibsregistret.

*Stk. 2.* Skibet kan få ret til at føre et andet nationalitetsflag i op til 5 år fra anmeldelsen. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra ejeren forlænge denne periode med op til 1 år ad gangen.

*Stk. 3.* Det er en betingelse for, at skibet midlertidigt får ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at alle indehavere af anmeldte rettigheder har givet skriftlig tilladelse til, at skibet skifter flag, og at der tillige er vedlagt en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet kan optages i det udenlandske register. Optages skibet i et register i et land, der ikke er medlem af Den Europæiske Union eller omfattet af EØS-aftalen, kan flagskiftet ikke ske uden særskilt godkendelse, jf. stk. 5.

*Stk. 4.* Det er endvidere en betingelse for, at skibet midlertidigt får ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. stk. 1, at bareboataftalen ikke er indgået med et selskab eller lignende, hvori skibets ejer har en direkte eller indirekte kapitalinteresse på 20 pct. eller derover, og dermed har indflydelse på selskabets drift. Det gælder dog ikke, hvis det over for Skibsregistret dokumenteres, at flagskifte er nødvendigt

for at opfylde et udenlandsk myndighedskrav om anvendelse af et bestemt flag, som betingelse for markedsadgang.

*Stk. 5.* Erhvervsministeren fastsætter efter høring af Skibstilsynsrådet regler om, hvilke nationalitetsflag danske skibe, der bareboatbefragtes til ikke-danske ejere, kan føre.

**§ 30 d.** Når befragtningsaftalen, jf. § 30 c, ophører, bortfalder retten til at føre et andet nationalitetsflag. Ejeren skal inden 30 dage efter befragtningsaftalens ophør anmelde dette til Skibsregistret.

*Stk. 2.* Endvidere har ejeren af et dansk skib, der midlertidigt har fået ret til at føre et andet nationalitetsflag, jf. § 30 c, pligt til inden 7 dage skriftligt at anmelde til Skibsregistret, såfremt den pågældende indgår en tidsbefragtningsaftale, hvorefter ejeren på ny disponerer over skibet i en periode.

*Stk. 3.* Skibsregistret kan med henblik på at undgå misbrug kræve dokumentation for, at tidsbefragtningsaftalen har været nødvendig af kommercielle grunde. Såfremt Skibsregistret ikke anser dokumentationen for fyldestgørende, kan Skibsregistret nægte skibet adgang til fortsat at føre et andet nationalitetsflag end det danske.

**§ 30 e.** §§ 3, 4 og 5, stk. 6, § 7, §§ 26-41, §§ 43-50 og § 52 finder ikke anvendelse på skibe, der midlertidigt fører dansk flag.

*Stk. 2.* Reglerne i § 5, stk. 4-6, og §§ 17-22 finder ikke anvendelse på et dansk skib, der midlertidigt fører et andet nationalitetsflag end det danske.

**§ 30 f.** Erhvervsministeren kan fastsætte regler om hvilke bevisligheder, der skal forelægges ved bareboatregistrering af skibe.«

### § 3

Loven træder i kraft den 1. september 1996. Erhvervsministeren fastsætter dog tidspunktet for ikrafttræden af lovens § 1, nr. 1.

### § 4

Loven gælder ikke for skibe hjemmehørende på Færøerne og i 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*

Folketinget pålagde den 27. april 1995 regeringen at nedsætte et udvalg bestående af medlemmer fra handelsflådens organisationer og med Søfartsstyrelsens direktør som formand. Udvalget (Funder-udvalget) skulle stille forslag til, hvordan Danmark fortsat kan bevare sin status som betydende søfartsnation med danske søfolk om bord i skibene.

Funder-udvalget har herefter afgivet betænkning nr. 1312 af marts 1996 om handelsflådens fremtid.

Betænkningen indeholder en række forslag, som udvalget vurderer, vil kunne forbedre den danske handelsflådes styrkeposition generelt i konkurrencen med udenlandske rederier og således kunne medvirke til at sikre og på sigt forøge beskæftigelsen i den maritime sektor.

Under spørgselsdebatten om betænkningen i Folketinget den 26. april 1996 fremkom der positive udtalelser blandt andet vedrørende forslagene om ophævelse af fartbegrænsninger for fragtskibe i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) og indførelse af et bareboatregister for handelsskibe. Regeringen fremsætter derfor allerede nu forslag herom.

Udvalget har drøftet, om der kunne være behov for at ændre DIS-lovens § 10. Det har imidlertid været opfattelsen hos den største del af udvalget, at der ikke nu skulle ske en justering af denne bestemmelse. Denne del af udvalget har lagt til grund, at aftaleparterne efter en 2-årig periode vurderer om de beskæftigelses- og aftalemæssige forudsætninger af de forslag, der gennemføres, er opfyldt, og om de indgåede overenskomster lever op til et internationalt acceptabelt niveau.

### *Cabotage-forslag.*

Alle passager- og fragtskibe, som er registreret i DIS, er i dag udelukket fra at udføre kystfart i Danmark. Sådant kystfart, hvor der fragtes gods eller passagerer mellem to havne i et og samme land, kaldes cabotage. DIS-skibene er også udelukket fra overvejende at sejle mellem danske havne og udenlandske havne i nærfarområdet. Ønsker et dansk rederi at sejle cabotage eller overvejende i nærfarområdet, skal det pågældende skib derfor være registreret i

Dansk Skibsregister (DAS). Det betyder, at de søfarende er udelukket fra de skatteordninger, som gælder for ansatte på DIS-skibe. Dansk cabotage er ikke forbeholdt danske skibe. Således kan udenlandske skibe uanset flag og driftsvilkår frit sejle på danske havne. De danske restriktioner omfatter alene DIS-skibe. Det betyder, at danske skibe er udelukket fra at konkurrere på lige internationale vilkår i nærfarområdet. Dette må tillige ses i sammenhæng med, at der forventes en væsentlig stigning i søtransporten i europæisk nærfare.

I en række lande findes cabotageregler, hvis sigte er at beskytte den nationale skibsfart. Sådanne cabotagerestriktioner er diskriminerende og dermed en hindring for udviklingen af en sund og kommerciel transportsektor.

Med Rådets forordning nr. 3577/92 af 7. december 1992 »om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads)« blev der med virkning fra 1. januar 1993 indført en gradvis afskaffelse af restriktionerne. Fra den 31. december 1996 skal et skib dog opfylde alle forudsætninger for at sejle cabotage i sit hjemland for at få lov til at udføre cabotage i andre EU-lande. Det har ikke været muligt for regeringen at få ændret EU-forordningen på dette punkt. Da DIS-skibe ikke må udføre cabotage i Danmark, vil de også være udelukket fra cabotage i andre EU-lande. Den eneste mulighed for at give DIS-skibe adgang til de europæiske cabotagemarkeder og modvirke udflytning er derfor at åbne mulighed for, at de kan sejle i cabotage i Danmark.

Funder-udvalget har anbefalet, at lov om Dansk Internationalt Skibsregister ændres, så fragtskibe registreret i DIS kan fragte gods helt uden områdebegrænsninger. Man har peget på, at et frit fartsområde for fragtskibe vil gøre det lettere for de danske operatører, der sejler internationalt, at involvere sig på de nære markeder. Herved tilvejebringes en vigtig fleksibilitet.

I overensstemmelse hermed foreslår regeringen, at fartsområdebegrænsningen ophæves for fragtskibe. Derimod opretholdes de gældende begrænsninger for passagerskibe.

Det har været en forudsætning for Funder-udvalgets forslag, at de overenskomstsmæssige problemer, der vil opstå ved et mindre antal skibes overgang fra DAS til DIS, løses ved aftale mellem de involverede organisationer. Bestemmelsen om ophævelse af fartsbegrænsninger for fragtskibe sættes først i kraft efter erhvervsministerens bestemmelse herom.

#### *Bareboatregister-forslag.*

Det er i dag almindeligt, at danske rederier ikke kun disponerer over skibe, som de ejer, men at de også disponerer over skibe, som befragtes på langtidslejekontrakter. Befragtning er i moderne rederidrift et væsentligt supplement til køb/salg af skibe.

Aftale om leje af skibe indgås ofte ved bareboatcertepartier, hvor befragteren (lejeren) i lejeperioden overtager de fleste af de beføjelser, som normalt udøves af skibets ejer. Befragteren vil således træffe afgørelse om skibets drift, herunder dets anvendelse, bemanning og vedligeholdelse, dog kan alene ejeren sælge eller pantsætte skibet. Et bareboatcerteparti indgås ofte for længere perioder ad gangen.

Der er ved en bareboataftale fordele fremfor et egentligt køb/salg. Således er det ved bareboatbefragtning i modsætning til salg muligt at bibeholde skibets belåning i lejeperioden. Dette kan være med til at nedbringe omkostningerne. Ligeledes bevarer et rederi, som bortbefragter ledig tonnage fremfor at sælge, ejendomsretten over skibet. Dette kan medvirke til at nedsætte risikoen for et tab i økonomisk ustabile perioder, hvor det ikke altid er muligt fuldt ud at sikre sig en købers økonomi eller at få en garanti for indtjeningsmulighederne. Nogle lande har allerede åbnet mulighed for, at rederier i deres skibsregistre kan få registreret skibe på grundlag af en bareboataftale, eller at et skib, der bareboatbefragtes af en udenlandsk reder, midlertidigt kan føre det fremmede nationalitetsflag. Hverken Lov om Dansk Internationalt Skibsregister eller Lov om skibsregistrering giver i dag danske redere disse muligheder.

Den største del af Funder-udvalget var enig om, at det ville indebære forretningsmæssige fordele og kunne have en positiv effekt på beskæftigelsen af danske søfarende, hvis danske redere fik mulighed for at lade udenlandske skibe, som de bareboatbefragter, føre dansk flag.

Det foreslås derfor, at danske redere skal have mulighed for at få skibe, som de bareboatbefragter, og som de således reelt disponerer over, optaget i et dansk skibsregister med ret til at føre dansk flag med de rettigheder og pligter, der følger deraf. Dette vil fremme danske erhvervsinteresser og være med til at forbedre konkurrenceevnen. Danske redere får mulighed for at benytte samme overenskomst på de ski-

be, som der disponeres over, uanset om disse skibe ejes eller lejes. Dette giver en fleksibilitet, som kan være nødvendig. Samtidig kan det også være en fordel for den ansatte, idet de befragtede skibe ved at føre dansk flag bliver undergivet danske regler på det sociale, det arbejdsmiljømæssige og det sikkerhedsmæssige område.

Danske redere kan ligeledes i forbindelse med bortbefragtning af ledig dansk tonnage have behov for at tilbyde befragteren, at denne får mulighed for at sætte skibet under fremmed flag med de rettigheder og pligter, som følger heraf. Et sådant flagskifte kan være en betingelse for, at den udenlandske reder får de markedsadgange, der kan være knyttet til bestemte flag. Har en befragter ikke mulighed for et flagskifte, kan det ikke udelukkes, at han foretrækker skibe fra lande, som kan tilbyde et sådant. Det kan være til skade for danske rederes mulighed for at udnytte deres tonnage optimalt og dermed få betydning for konkurrenceevnen. Det er ikke hensigten, at tillade dansk-ejede skibe at føre nationalitetsflag fra lande, som har en uacceptabel standard. Derfor vil man alene tillade flagskifte til lande, som har ratificeret SOLAS (Konventionen om sikkerhed for menneskeliv til søs), MARPOL (Konventionen om forebyggelse af forurening fra skibe), STCW (Konventionen om minimumsuddannelse og om vagthold på skibe) og Lastelinjekonventionen samt ILO-Konventionerne nr. 87 angående foreningsfrihed og beskyttelse af retten til at organisere sig, nr. 98 om retten til at organisere sig og føre kollektive forhandlinger og nr. 147 om minimumsnormer i handelsskibe.

Efter forslaget kan et dansk skib, som bareboatbefragtes til en udenlandsk reder, kun få lov til at føre et andet nationalitetsflag end det danske, hvis det fremmede flag er godkendt af erhvervsministeren. Det foreslås, at denne godkendelse sker efter forudgående høring i Skibstilsynsrådet, hvor de danske søfartsorganisationer, såvel på arbejdstager- som på arbejdsgiversiden, er repræsenteret.

Under hensyntagen til de danske internationale forpligtelser er det foreslået, at betragte andre EU- eller EØS-landes flag, som umiddelbart godkendte.

Den største del af Funder-udvalget var også enig om, at en mulighed for danske redere for at tilbyde befragtere af dansk tonnage at lade sådanne skibe føre udenlandsk flag, ville indebære forretningsmæssige fordele. Man udtrykte dog samtidig bekymring for misbrug af en sådan mulighed. Man har som eksempler på misbrug nævnt, at en dansk reder bortchartrer til en udenlandsk ejer, i hvis virksomhed den danske reder selv har en ikke ubetydelig økonomisk interesse. Der er også nævnt muligheden for, at en dansk reder tager et bortcharteret skib under

fremmed flag tilbage i tidsbefragtning. Udvalget har dog på den anden side peget på, at der kan tænkes situationer, hvor en tilbagechartring kan være rimelig eller endda nødvendig.

Regeringen foreslår derfor, at danske skibe skal have mulighed for midlertidigt at *føre fremmed flag* i forbindelse med bareboatbefragtning til en udenlandsk redér. Forslaget indeholder udover kravet om godkendelse af fremmede flag, hvortil der midlertidigt kan ske flagskifte, to yderligere begrænsninger i mulighederne for bareboatbefragtning med flagskifte til følge. Et dansk skib registret i DIS kan kun bareboatbefragtes til et selskab eller lignende, hvori selskabets ejer har kapitalinteresser af et vist omfang, hvis formålet med bareboataftalen er at kunne opfylde en udenlandsk myndigheds krav om særligt flag som betingelse for markedsadgang. Endvidere må den danske ejer af et skib, som i forbindelse med en bareboataftale midlertidigt har skiftet flag, kun tage skibet tilbage i tidsbefragtning af kommercielle grunde og efter godkendelse af Skibsregistret. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 11 c, stk. 4 og til § 11 d.

Erhvervsministeren vil, når der er forløbet 3 år fra lovens ikrafttræden, give Folketinget en redegørelse for de til den tid foreliggende erfaringer med bareboatchartring til udenlandsk flag med henblik på at konstatere, om der for at undgå misbrug, er behov for en revision af ordningen.

#### *Erhvervsøkonomiske, miljømæssige, statsfinansielle og administrative konsekvenser*

Det samlede forslag vil fremme danske rederiers konkurrenceevne og forventes at have en gavnlig indflydelse på beskæftigelsen.

Ophævelsen af fartsområdebegrænsningen for fragtskibe i DIS vil fremme danske skibes muligheder for at konkurrere på lige vilkår både indenfor dansk cabotage og på det europæiske nærskibsmarked. Dette vil medvirke til, at dansk skibsfart i højere grad kan gå ind og være med til, at styrke den mere miljøvenlige søtransport i nærområdet. Forslaget har derfor positive miljømæssige konsekvenser om end af begrænset omfang.

Forslaget skønnes at have begrænsede statsfinansielle konsekvenser. Der er i dag kun 25 fragtskibe - fortrinsvis mindre coastere - registret i DAS, bemandede med ca. 125 søfarende. Disse skibes overgang til registrering i DIS vil medføre en nedgang i skatteprovenu et svarende til beskatningen ved normal aflønning af de pågældende søfarende uden for DIS. Imidlertid må man være opmærksom på, at det nuværende antal DAS-skibe næppe fremover ville

kunne opretholdes. Herved ville man udover personskatteprovenu også miste det selskabsmæssige skatteprovenu samt arbejdspladser.

For så vidt angår forslaget om bareboat-registrering skønnes dette ikke at have miljømæssige, statsfinansielle eller administrative konsekvenser.

#### *Forholdet til EU-retten*

Forslaget om ophævelse af fartsområdebegrænsningen for fragtskibe i DIS vil indebære, at princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne, i henhold til Rådets forordning nr. 3577/92, kommer til at omfatte alle danske fragtskibe. Lovændringen er en opfølgning på Kommissionens betragtning i dens seneste cabotagerapport, dok. nr.: 10064/95 MAR 46 [KOM (95) 383]. Der er her peget på, at hvis ikke forordningen ændres, kan en ændring af den nationale lovgivning i Danmark være en af de måder, hvorpå DIS-skibe kan få permanent adgang til andre medlemslandes cabotagesejllads. Lovændringen vil blive sendt til Kommissionen, og regeringen vil samtidig meddele, at Danmark nu anser alle danske fragtskibe for berettigede til at udføre cabotage i EU.

Efter forslaget om bareboatregistrering vil der kunne omflages til andre EU-flag uden særskilt godkendelse, hvis betingelserne for bareboatregistrering i øvrigt er opfyldt.

#### *Høring*

Forslaget vil samtidig med fremsættelsen blive sendt til høring hos:

Danmarks Rederiforening, Bilfærgernes Rederiforening, Rederiforeningen af 1895, Rederiforeningen for mindre skibe, Skibsværftsforeningen, Metal Søfart, Maskinmestrenes Forening, Dansk Navigator Forening, SID-Sømændenes Forbund, Radiotelegrafistforeningen af 1917, Dansk Sø-Restaurationsforening, Restaurations- og Byggeriarbejderforbundet, Kommunernes Landsforening, Amtsrådsforeningen, Indenrigsministeriet, Trafikministeriet, Finansministeriet, Justitsministeriet, Forsvarsministeriet og Skatteministeriet.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Ad nr. 1.

Forslaget omfatter en ændring af Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, hvor de gældende fartsbegrænsninger i lovens § 4 ophæves for så vidt angår

fragtskibe. Derimod ændres der ikke ved de gældende begrænsninger for passagerskibe.

Ad nr. 2.

Forslaget omfatter en ændring af Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, hvor der indsættes et helt nyt kapitel 4 A om bareboatregistrering. Da det ikke er hensigten at ændre på lovens anvendelsesområde, finder de nye regler alene anvendelse på de handelsskibe, der i forvejen i medfør af lovens § 2 kan registreres. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

§ 11 a åbner mulighed for, at bareboatbefragtede handelsskibe, herunder passagerskibe, der er registreret under fremmed flag, får mulighed for at føre dansk flag i befragtningsperioden, såfremt skibet befragtes af en dansk reder, jf. sølovens § 1, en EU- eller en EØS-reder, jf. sølovens § 2. Den personkreds, der kan få et skib optaget i registret i befragtningsperioden, er således sammenfaldende med den personkreds, der i dag kan få skib under dansk flag. Optagelsen sker på anmodning fra befragteren. Bliver skibet optaget under dansk flag og udstyret med et dansk nationalitetsbevis, skal skibet – i lighed med andre skibe under dansk flag – opfylde de danske regler om sikkerhed, arbejdsmiljø og sociale vilkår. Skibet skal også have danske certifikater, således at det ved en eventuel kontrol af en udenlandsk myndighed fremtræder som dansk.

Skibet kan registreres under dansk flag i lejeperioden, dog som udgangspunkt højst 5 år. Dette kan dog forlænges, hvis befragteren ønsker det med højst 1 år ad gangen, under forudsætning af, at skibet fortsat er befragtet, samt at de øvrige betingelser for optagelsen fortsat er til stede. Efter bestemmelsen er en forlængelse af lejeperioden således mulig.

Stk. 2 begrænser de retsvirkninger, der er knyttet til skibets registrering, idet den tinglige beskyttelse af rettigheder, det være sig ejerrettigheder, panterrettigheder eller lignende, fortsat skal ske ved anmeldelse i skibets hjemland. På dette område betragtes skibet fortsat som et udenlandsk skib. Forslaget berører derfor ikke en pantekreditors mulighed for at søge sig fyldestgjort. Ønsker befragteren sin ret tinglig beskyttet, skal dette også ske efter de udenlandske regler. En registrering under dansk flag på grundlag af et bareboatcerteparti, giver hverken ejerens eller befragterens kreditorer ret til at få rettigheder over det bareboatchartrede skib registreret i Dansk Internationalt Skibsregister.

Stk. 3 fastsætter, at optagelse under dansk flag er betinget af det udenlandske registers samtykke.

§ 11 b angiver, hvilke grunde, der kan medføre, at et bareboatbefragtet handelsskib nu ikke længere

kan føre dansk flag. Det gælder fx. hvis befragtningsaftalen udløber, eller hvis skibet bliver solgt til en anden ejer, hvis hjemlandets lovgivning ikke længere tillader, at skibet midlertidigt fører dansk flag. Da skibet er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister på befragterens anmodning, kan skibet også slettes igen efter ønske fra befragteren. Når et skib ikke længere fører dansk flag, skal skibets danske papirer afleveres. Skibet vil herefter være omfattet af de udenlandske regler med hensyn til sikkerhed mv., der følger af registreringslandets lovgivning.

Stk. 2 fastslår, at skibet bliver udslettet af registret, når det forliser, ophuges, forsvinder eller erklæres for uistandsætteligt. Befragteren har pligt til senest 30 dage efter, at vedkommende er blevet bekendt med en udslettelsesgrund at anmelde den til Skibsregistret, så man har mulighed for at ajourføre registret og annullere skibets nationalitetsbevis. Bestemmelsen er på linje med § 26, stk. 2 i lov om skibsregistrering.

§ 11 c åbner mulighed for, at danske skibe, der er optaget i Dansk Internationalt Skibsregister, midlertidigt kan føre et andet nationalitetsflag end det danske. Dette svarer til den mulighed, der efter § 11 a åbnes for registrering af fremmede skibe, der bareboatbefragtes af danske redere. Dette kan ske ved indgåelsen af en bareboat aftale med en udenlandsk reder. Når skibet i lejeperioden fører et fremmed flag, vil skibet være omfattet af de udenlandske regler helt parallelt med, at skibe, som optages i det danske register, skal følge de danske regler. Den tinglige beskyttelse af rettigheder følger dog de danske regler. På dette punkt betragtes skibet fortsat som et dansk skib uanset det midlertidigt fører fremmed flag.

Stk. 2 fastsætter en tidsbegrænsning på det midlertidige flagskifte på op til 5 år svarende til § 11 a, stk. 2. Denne kan dog forlænges med op til 1 år ad gangen.

Stk. 3 præciserer, at det midlertidige flagskifte kun kan ske med de anmeldte rettighedshaveres samtykke. Herved beskyttes panthaver og andre kreditorer. Godtgøres det, at en ret over skibet er bortfaldet, kræves ikke samtykke. Dette følger de principper, der i dag anvendes ved udslettelse af skib fra dansk register.

Befragterens mulighed for en tinglig beskyttelse af lejeaftalen følger lovens almindelige regler herom.

Stk. 4 har til formål at sikre, at bareboat aftalen er udtryk for en reel forretningsmæssig disposition mellem to af hinanden uafhængige parter. Derfor stilles der krav om, at skibets ejer ikke må have en betydelig kapitalinteresse i det selskab, som skibet bareboatbefragtes til. Har et selskab en kapitalandel

på 20 pct. eller derover og dermed en bestemmende indflydelse på det fremmede selskab, bør der normalt ikke gives tilladelse til et flagskifte. Tilladelse til flagskifte i sådanne situationer vil dog kunne gives, såfremt formålet alene er, at skibet kan opfylde en fremmed myndigheds krav om særligt flag.

Stk. 5 giver erhvervsministeren mulighed for at begrænse de nationalitetsflag, som dansk-ejede skibe midlertidigt får lov til at føre. Dette sker efter høring af Skibstilsynsrådet. Der henvises til de almindelige bemærkninger. Det forudsættes, at der tages stilling til de enkelte lande, når anmodning om ændring af nationalitetsflag sker.

§ 11 d præciserer, at ejeren af et skib, som midlertidigt er sat under fremmed flag, har pligt til inden 30 dage at anmelde, når befragtningsaftalen ophører. Hvis ejeren ikke anmelder lejeaftalens ophør vil han kunne straffes med bøde, ligesom Skibsregistret vil kunne rette henvendelse til det fremmede register med henblik på at skibet udslettes af dette. Forlænges aftalen ikke, skal skibet påny føre dansk flag, med de rettigheder og pligter, som dette medfører. Ejeren har naturligvis også mulighed for på ny at føre dansk flag, såfremt den pågældende over for Skibsregistret skriftligt tilkendegiver, at skibet ikke længere skal føre et fremmed nationalitetsflag. Dette sker uafhængig af befragtningsaftalens bestemmelser. En eventuel uoverensstemmelse mellem befragteren og ejeren herom, må løses ved et privatretligt søgsmål.

Stk. 2 indfører en pligt for ejeren til at anmelde til Skibsregistret, hvis den pågældende gennem en tidsbefragtningsaftale får mulighed for selv på ny at disponere over skibet, mens det midlertidigt fører et fremmed flag. I nogle tilfælde har ejeren ladet en anden reder – en disponerende reder – overtage alle forretningsmæssige dispositioner over skibet. Det er en situation, som er almindelig, hvor ejeren ikke selv driver redervirksomhed. Det vil så være den disponerende reder, der indgår bareboataftalen, og som på ny ønsker at disponere over skibet gennem en tidsbefragtningsaftale. Indberetning om befragtningsaftaler vil indgå i overvejelserne om, hvorvidt ordningen i forslaget § 11 c om danske skibes muligheder for midlertidigt at føre et andet flag har givet anledning til misbrug og derfor bør revideres.

Stk. 3 har i lighed med bestemmelsen i forslaget § 11 c, stk. 4 til formål at sikre, at bareboatbefragtningsaftalen er udtryk for en reel forretningsmæssig disposition. Skibet bør som hovedregel ikke kunne tages tilbage i en tidsbefragtningsaftale af den reder, der har indgået bareboatbefragtningsaftalen. Det skal imidlertid være tilladt med en kortvarig tilbagechartring, hvor det udenlandske rederi først efter en

vis tid er i stand til at overtage operationen af skibet. Ligeledes skal en tilbagechartring være tilladt, når der fra fremmede myndigheders side stilles krav om anvendelse af et bestemt flag som betingelse for markedsadgang.

§ 11 e er en konsekvens af, at skibet ikke længere er undergivet de danske regler. For så vidt angår rettighedsregistreringen betragtes skibet dog fortsat som dansk, jf. § 11 c, stk. 1, 1. pkt.

§ 11 f bemyndiger erhvervsministeren til at fastsætte nærmere regler om de bevisligheder, der skal fremlægges i forbindelse med registreringen under dansk flag. Der vil naturligvis blive stillet krav om forevisning af bareboatcertifikatet med henblik på at sikre sig aftalens eksistens. Dette vil også ske, hvis danskejede skibe midlertidigt skal have ret til at føre et andet nationalitetsflag.

Ad nr. 3.

Den ændrede formulering af straffebestemmelsen i § 13, stk. 1, medfører, at en befragter, som ikke opfylder sin pligt til fx. at anmelde, at det skib, som den pågældende disponerer over, jf. forslaget § 11 b, stk. 2, er forlist, vil kunne straffes med bøde. Undlader ejeren af et bareboatbefragtet skib inden 7 dage, at anmelde sin tidsbefragtningsaftale af skibet til Skibsregistret vil han kunne straffes med bøde. Det samme er tilfældet, hvis en reder ikke rettidigt anmelder, at den befragtningsaftale, som har medført, at et skib midlertidigt fører et andet nationalitetsflag, jf. forslaget § 11 d, nu er ophørt.

#### Til § 2

Parallelt med, hvad der er foreslået for Dansk Internationalt Skibsregister, foreslås en ændring af Lov om skibsregistrering, hvor der indsættes et nyt afsnit om bareboatregistrering. De skibe, der er omfattet, er handelsskibe, som registreres efter § 1 i lov om Dansk Internationalt Skibsregister. §§ 30 a, 30 b, 30 c, 30 d og 30 f svarer til det foreslåede kapitel 4 A om bareboatregistrering i lov om Dansk Internationalt Skibsregister. Der henvises derfor til de almindelige bemærkninger samt til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 2.

§ 30 e er en konsekvens af, at rettighedsregistrering for skibe, som er optaget efter en bareboataftale ikke kan ske i det danske register samt af, at de nye regler alene omfatter handelsskibe. Der henvises til bemærkningerne til forslaget § 1, nr. 2, § 11 a, stk. 2 og § 11 c, stk. 1.

Overtrædelse af § 30 b, stk. 2, 2. pkt., § 30 d, stk. 1, eller § 30 d, stk. 2, kan straffes med bøde efter lov om skibsregistrering § 57, stk. 1.



*Til § 3*

Det har været en forudsætning for Funder-udvalgets forslag, at de overenskomstmæssige problemer,

der vil opstå ved et mindre antal skibes overgang fra DAS til DIS, løses ved aftale mellem de involverede organisationer. Den nye bestemmelse sættes først i kraft efter erhvervsministerens bestemmelse herom.

## Bilag

*I dette bilag er (med mindre skrift)  
indsat den gældende formulering af de bestemmelser,  
der berøres af lovforslaget*

### § 1

I lov nr. 408 af 1. juli 1988 om Dansk Internationalt Skibsregister, som ændret ved lov nr. 224 af 6. april 1994, foretages følgende ændringer:

1. § 4 affattes således:

»§ 4. Passagerskibe, der er registreret i Dansk Internationalt Skibsregister, må ikke gå i fart mellem danske havne.

*Stk. 2.* Passagerskibe, som nævnt i stk. 1, må endvidere 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. Fartsbegrænsningen gælder dog ikke fart til og fra havanlæg.«

»§ 4. Passagerskibe, 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. For andre skibe end passagerskibe afgrænses havområdet af meridianen 3° øst. Begrænsningen i 1. og 2. pkt 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.«

2. § 13, *stk. 1*, affattes således:

»§ 13. Den, der overtræder §§ 4, 9, 11 b, stk. 2, § 11 d, stk. 1 eller § 11 d, stk. 2 straffes med bøde.«

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