

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 skærpelse 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 statskatte-lovens § 2, stk. 5, a, er partrederier underkastet indkomstskattepligt, hvorimod dette, som følge af