

Udskriftsdato: 21. december 2025

2018/1 LSF 136 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af søloven og mortifikationsloven (Digital skibsregistrering og opbevaringsperiode for dagbøger, som føres på skibe)

Ministerium: Erhvervsministeriet

Journalnummer: Erhvervsmin.,
Søfartsstyrelsen, j.nr. 2018011897

Forslag

til

Lov om ændring af søloven og mortifikationsloven

(Digital skibsregistrering og opbevaringsperiode for dagbøger, som føres på skibe)

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018, foretages følgende ændringer:

1. I § 39, stk. 3, 2. pkt., udgår: », herunder også om indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen«.

2. § 39 d affattes således:

»§ 39 d. Den, der er berettiget til at råde over eller erklære sig om en ret over et bestemt skib, kan give en anden person fuldmagt til at udstede og anmelde dokumenter vedrørende den pågældende ret til registrering, herunder afgive erklæringer vedrørende skibet. Fuldmagten skal indsendes til skibsregistret elektronisk eller på papir. Fuldmagten kan indsendes, inden den pågældende er berettiget til at råde.

Stk. 2. Er fuldmagten ikke registreret inden modtagelsen af et dokument, der anmeldes til registrering på grundlag af fuldmagten, giver skibsregistret fuldmagtshaver en frist på 7 dage til indsendelse af fuldmagten.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregistret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Søfartsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om skibsregistrets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregistret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed.«

3. Efter § 46 d indsættes før kapitel 3:

»Konvertering af ejerpantebreve

§ 46 e. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve, herunder regler om, at rettigheder i registrerede ejerpantebreve, som har opnået beskyttelse mod aftaler og mod retsforfølgning efter reglerne i gældsbrevsloven, skal registreres inden en frist på 5 år for at bevare denne beskyttelse.«

4. I § 471, stk. 3, 1. pkt., ændres »3 år« til: »1 år«.

§ 2

I lov om mortifikation af værdipapirer, jf. lovbekendtgørelse nr. 839 af 2. juli 2015, foretages følgende ændring:

1. I § 9, stk. 2, 3. pkt., indsættes efter »tinglyst«: »eller registreret«.

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2019, jf. dog stk. 2 og 3.

Stk. 2. Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 1-3. Ministeren kan herunder fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter.

Stk. 3. Erhvervsministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 2.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Dele af loven kan endvidere sættes i kraft for Grønland på forskellige tidspunkter.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 2.1. Digital skibsregistrering**
 - 2.1.1. *Gældende ret*
 - 2.1.2. *Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.2. Opbevaringsperiode for dagbøger, som føres på skibe**
 - 2.2.1. *Gældende ret*
 - 2.2.2. *Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 5. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 6. Miljømæssige konsekvenser**
- 7. Forholdet til EU-retten**
- 8. Hørte myndigheder og organisationer**
- 9. Sammenfattende skema**

1. Indledning

Lovforslaget indeholder forslag til ændringer af søloven og ændring af mortifikationsloven og har til formål dels at skabe et mere tidssvarende grundlag for indførelse af digital skibsregistrering dels at nedsætte den periode, som dagbøger, som føres på skibe, mindst skal opbevares i.

Med vækstplanen for Det Blå Danmark har regeringen bl.a. fokus på Det Blå Danmark som et kraftcenter for digitalisering. Som led heri og som udløber af den politiske aftale om "Initiativer for Danmarks digitale vækst" indgået den 26. februar 2018, skal der skabes et nyt digitalt skibsregister, som skal give nye muligheder for selvbetjening for rederierne og dermed bidrage til byrdelettelse for erhvervslivet.

Folketinget vedtog ved lov nr. 526 af 7. juni 2006 en række ændringer af søloven m.v., som skulle danne de lovgivningsmæssige rammer for indførelse af digital skibsregistrering. Disse bestemmelser er dog kun sat i kraft i begrænset omfang, og de er ikke længere fuldt ud tidssvarende. Det vurderes således, at der

er behov for enkelte justeringer af reglerne for at muliggøre indførelse af digital skibsregistrering på en tidssvarende måde.

I 2006 var det forventningen, at skibsregistret gradvist ville blive digitalt. På nuværende tidspunkt er det hensigten, at digitaliseringen skal ske på en gang. Ved en sådan overgang til et digitalt skibsregister vurderes det hensigtsmæssigt bl.a. at skabe yderligere mulighed for Søfartsstyrelsen til at kunne fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve på papir til digitale pantebreve. Ligeledes indeholder lovforslaget et forslag til ændring af mortifikationsloven, således at det kan undgås at komme i en situation, hvor der kan kræves udstedt pantebreve på papir, efter at digital skibsregistrering er indført.

Herudover indeholder lovforslaget et forslag om nedsættelse af den periode, som dagbøger, som føres på skibe, mindst skal opbevares i. Det foreslås, at perioden nedsættes fra 3 år til 1 år efter datoen for sidste indførsel, da der ikke vurderes at være behov for en længere mindsteopbevaringsperiode.

Erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttrædelse, for så vidt angår digital skibsregistrering, under hensyn til, at ikrafttrædelse forudsætter, at der er udviklet et nyt digitalt skibsregistreringssystem. Ikrafttrædelse forventes i 2020. Ændringen i forhold til dagbøger, som føres på skibe, foreslås derimod at træde i kraft den 1. juli 2019.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Digital skibsregistrering

2.1.1. Gældende ret

Ved lov nr. 526 af 7. juni 2006 om ændring af søloven og en række andre love vedtog Folketinget det lovgivningsmæssige grundlag for digital skibsregistrering. Det er imidlertid alene enkelte af lovens bestemmelser vedrørende digital skibsregistrering, som er sat i kraft. Det drejer sig om hjemmelsbestemmelser om digitale dokumenter (sølovens § 46 c), digital signatur (sølovens § 46 d), fuldmagter (sølovens § 39 d, stk. 3) og fastsættelse af anmeldelsestidspunkt (sølovens § 36, stk. 2).

Den gældende sølov giver derfor kun i begrænset omfang mulighed for at fastsætte regler om digital anmeldelse af dokumenter. Skibsregistret foretager således i dag primært registreringer på baggrund af indsendte dokumenter i papirform. Det er kun i forbindelse med visse registreringsanmeldelser for rederier og skibe, at der også kan ske digital anmeldelse med brug af digital signatur via virk.dk, jf. bekendtgørelse nr. 247 af 22. marts 2007 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering. Alle panterrettigheder anmeldes således på papir, ligesom reglerne i gældsbrevsloven om sikringsakter finder anvendelse.

Retsvirkningstidspunktet for anmeldelser regnes normalt fra den dag, hvor et dokument er anmeldt, jf. sølovens § 36. Det gælder også for de få anmeldelser, der kan ske digitalt. Søloven indeholder dog i § 36, stk. 2, hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om fastsættelse af anmeldelsestidspunkt på klokkeslæt. Hjemlen er udnyttet i forbindelse med registrering af registerskift mellem det almindelige skibsregister og Dansk Internationalt Skibsregister, jf. bekendtgørelse nr. 1105 af 28. august 2018 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering.

Endelig indeholder søloven i § 39 d hjemmel til, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der indsendes til skibsregistret. Bestemmelsen er anvendt til at fastsætte regler om fuldmagter i forbindelse med ovennævnte digitale registreringsanmeldelser.

Lov nr. 526 af 7. juni 2006 indeholder herudover en række ændringer af søloven, som ikke er sat i kraft, og som vil gøre det muligt for Søfartsstyrelsen at fastsætte regler om digital anmeldelse af rettigheder, og regler om, at dette helt eller delvis skal være obligatorisk. Lov nr. 526 af 7. juni 2006 indeholder i forlængelse heraf også regler om, at registrering i skibsregistret skal tjene som sikringsakt ved rettigheder over digitale negotiable pantebreve, herunder ejerpantebreve, i stedet for rådighedsberøvelse og som sikringsakt i stedet for underretning til debitor (såkaldt denunciation) i forhold til ikke-negotiable pantebreve. Loven indeholder også regler om kreditors legitimation til at modtage betaling og regler om anmeldelsestidspunkt m.v.

Herudover indeholder loven ikke-ikrafttrådte regler om autoriserede anmeldere og fuldmagter. Loven giver således hjemmel til, at private og virksomheder kan opnå autorisation til at anmelde dokumenter, der ikke er forsynet med den berettigedes signatur, og i denne forbindelse at udføre udvalgte opgaver, herunder dele af prøvelsen. For at smidiggøre fuldmagtsprocessen indeholder loven også regler om anmeldelse af dokumenter til registrering på grundlag af en fuldmagt fra den, der er berettiget til at råde over en ret over et skib. Fuldmagtshaver vil på baggrund af en sådan fuldmagt kunne indsende dokumenter, der er forsynet med fuldmagtshavers egen digitale signatur.

Det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget til lov nr. 526 af 7. juni 2006 (lovforslag nr. L 196), jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, side 6364 og 6365, at der vil ske en trinvis digital skibsregistrering, og at det først på et senere tidspunkt vil blive obligatorisk at anmelde negotiable pantebreve digitalt. Efter en indførelse af obligatorisk digital anmeldelse af negotiable pantebreve, vil det ikke være muligt at registrere negotiable pantebreve på papir. Eksisterende pantebreve bevarer deres gyldighed, men der var i lovbemærkningerne lagt op til at de skulle konverteres til digitale negotiable pantebreve ved debitorskifte, forhøjelser af pantesummen eller inddragelse af nyt skib under pantet.

Det er endvidere forudsat i bemærkningerne til lovforslaget, at der uanset indførelse af obligatorisk digital skibsregistrering fortsat vil være en mulighed for, at enkelte papirdokumenter kan indlægges af skibsregistret. Det var dog samtidig forudsat, at det ikke ville være muligt at registrere negotiable pantebreve på papir.

2.1.2. Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som det fremgår ovenfor vedtog Folketinget i 2006 det lovmæssige grundlag for digital skibsregistrering. Bestemmelserne er endnu ikke sat i kraft. Baggrunden herfor er navnlig, at det viste sig, at omkostningerne i forbindelse med digitaliseringen var væsentligt undervurderet. Hertil kommer, at der dengang ikke var efterspørgsel efter ordningen blandt registrets brugere, og der var et ønske om at se, hvordan indkøringsfasen forløb på andre tilsvarende områder.

Det vurderes på nuværende tidspunkt i lyset af de erfaringer, som er gjort siden 2006, at indførelse af digital skibsregistrering kan medføre væsentlige administrative lettelser for erhvervet, og der er med den politiske aftale om "Initiativer for Danmarks digitale vækst" indgået den 26. februar 2018 afsat midler til udvikling af digital skibsregistrering.

Erhvervsministeriet har derfor igangsat udviklingen af et nyt IT-system, således at der kan etableres et digitalt skibsregister. Den digitale skibsregistrering vil først kunne påbegyndes, når det nødvendige IT-system er færdigudviklet. IT-systemet forventes at kunne være etableret i løbet af 2020.

Som følge af udviklingen siden 2006 påtænkes digitaliseringen gennemført i et andet tempo og lidt anderledes, end det var forudset ved udarbejdelsen af 2006-lovændringerne.

Med henblik på at give mulighed for en hurtigere opnåelse af de forventede byrdelettelser, påtænkes digitaliseringen nu gennemført på én gang for alle nye anmeldelser, hvor 2006-lovens bemærkninger forudså en trinvis digitalisering ved en successiv anvendelse af lovens bemyndigelsesbestemmelser. Endvidere påtænkes, at alle anmeldelser om ændringer til eksisterende pantebreve, skal indebære, at de pågældende pantebreve konverteres til digitale pantebreve. Efter bemærkningerne til loven i 2006, jf. ovenfor under afsnit 2.1.1 var det alene anmeldelser om debitorskifte, hvor pantet forfalder, ved forhøjelser af pantensummen eller ved inddragelse af nyt skib under pantet, som det var påtænkt at skulle udløse en sådan obligatorisk digitalisering.

Det har i den forbindelse været overvejet, hvilken betydning indførelse af obligatorisk digital skibsregistrering kan have for panthavers mulighed for at håndhæve pant i udlandet. Der kan f.eks. blive anmodet om forevisning af fysiske dokumenter. Det vurderes, at det er muligt at finde praktiske løsninger på dette, f.eks. en bekræftet udskrift fra skibsregistret, hvor registreringer om ejer- og panteforhold m.v. fremgår.

Det er vurderet, at justeringer af digitaliseringens indfasning ikke forudsætter ændringer af lovbestemmelserne som vedtaget i 2006. Udover lovtekniske justeringer foreslås på den baggrund alene enkelte ændringer af søloven og en ændring af mortifikationsloven primært med henblik på at sikre en hurtigere endelig udfasning af ejerpantebreve på papir og undgåelse af erstatningspantebreve på papir.

For at fremme udfasningen af papirejerpantebreve foreslås således indsat en hjemmel til at fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve, herunder regler om at rettigheder i registrerede ejerpantebreve, som har opnået beskyttelse over for tredjemand efter reglerne i gældsbrevsloven, skal registreres i skibsregistret inden en frist på 5 år for at bevare beskyttelsen over for tredjemand. Efter 2006-modellen var det forudsat at sådanne ejerpantebreve og rettigheder over sådanne kunne bevare deres beskyttelse uden tidsbegrænsning. Der er i tinglysningsloven lignende bestemmelser om udfasning af ejerpantebreve på papir.

Endvidere foreslås reglerne om udstedelse af erstatningspantebreve efter mortifikation (dvs. når et omsætningspapir er blevet tilintetgjort eller bortkommet og erklæret dødt og magtesløst ved dom) ændret, således at pantebrevene alene kan udstedes i digital form.

Endelig foreslås reglerne om fuldmagter nyaffattet af lovtekniske grunde, idet bestemmelsen alene er sat delvist i kraft. Nyaffattelsen vil svare til det, som blev vedtaget ved lov nr. 526 af 7. juni 2006 og skal sikre muligheden for en hensigtsmæssig fuldmagtsordning ved indførelse af digital skibsregistrering.

Ændringerne forventes sat i kraft sammen med de relevante allerede vedtagne regler i lov nr. 526 af 7. juni 2006, når det nødvendige IT-system er blevet etableret.

Det bemærkes, at en digitalisering af skibsregistret forudsætter, at reglerne også sættes i kraft for Grøn-

land. Dette skyldes, at skibe hjemmehørende i Grønland registreres i det almindelige skibsregister og fartøjsfortegnelsen.

Det skal yderligere bemærkes, at skibsregistret allerede er offentligt tilgængeligt, hvorfor en digitalisering ikke vil medføre, at der sker offentliggørelse af flere oplysninger end i dag.

2.2. Opbevaringsperiode for dagbøger, som føres på skibe

2.2.1. Gældende ret

Søloven indeholder i § 471, stk. 1, en bestemmelse om, at erhvervsministeren fastsætter regler om, i hvilket omfang og i hvilke farvande der i danske skibe skal føres skibsbøger, herunder skibsdagbøger, maskindagbøger og radiodagbøger, samt regler om bøgernes indretning og autorisation, om bøgernes førelse og om kontrollen hermed. Hjemlen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 978 af 20. juli 2007 om skibs- og radiodagbøger.

Efter sølovens § 471, stk. 3, skal enhver dagbog, når den er udskrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort. Det følger endvidere af sølovens § 471, stk. 5, at bestemmelsen i stk. 3 ligeledes finder tilsvarende anvendelse på kladder til skibsbøger samt på optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne, medmindre erhvervsministeren bestemmer andet. Hjemlen til at bestemme andet er ikke udnyttet.

2.2.2. Erhvervsministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Erhvervsministeriet vurderer, at der ikke er behov for, at dagbøger opbevares i mindst 3 år, hvorfor kravet er en unødigt byrde for erhvervet.

Dagbøger mister typisk relevans, så snart rejsen er fuldført uden maritime hændelser. En opbevaring af dagbøger efter en sådan rejse er afsluttet, tilsigter derfor primært at opfylde et formelt administrativt krav. Hertil kommer, at der kan være vanskeligheder forbundet med at opbevare og sikre, at de omhandlede optegnelser kan genfindes i en længere periode. Dette skyldes forhold som løbende udskiftning af skibsbesætninger, skift af operatører, udflagning m.v. Endelig fremgår det af de internationale anbefalinger fra FNs internationale søfartsorganisation (The International Maritime Organization), at optegnelser skal opbevares i den periode, som administrationen kræver, dog i mindst 1 år. Der kan henvises til Assembly Resolution 916 (22) af 22. januar 2002.

Det foreslås på den baggrund, at perioden for opbevaring af dagbøger nedsættes fra mindst 3 til mindst 1 år efter datoen for sidste indførsel.

Den foreslåede ændring vil også finde anvendelse i forhold til kladder m.v., som fortsat foreslås underlagt samme mindste tidsrum for opbevaring som for opbevaring af dagbøger, medmindre erhvervsministeren bestemmer andet. Det vil således være muligt for erhvervsministeren at bestemme en kortere periode end mindst 1 år for opbevaring af kladder til skibsbøger samt optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget indeholder enkelte ændringer af søloven og en ændring af mortifikationsloven, som vedrører digital skibsregistrering. Ændringerne vurderes ikke i sig selv at medføre økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige. Den foreslåede nedsættelse af det mindste tidsrum, dagbøger skal opbevares i, vurderes heller ikke at have økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Lovforslaget skal i forhold til reglerne om digital skibsregistrering ses i sammenhæng med lov nr. 526 af 7. juni 2006, som indeholder det primære lovgrundlag for en digitalisering af skibsregistret. I forhold til de økonomiske konsekvenser af en digitalisering af skibsregistret bemærkes, at det var vurderingen i 2006, at det ville medføre udgifter til udvikling i størrelsesordenen 4 mio. kr. Det forventes på nuværende tidspunkt, at udviklingen af et IT-system til digital skibsregistrering vil medføre udgifter i størrelsesordenen 8 mio. kr. Hertil kommer udgifter til den efterfølgende drift af IT-systemet. Udgifter til udvikling og drift forventes afholdt inden for de eksisterende rammer, herunder en allerede bevilget ekstra bevilling.

Indførelse af digital skibsregistrering forventes ikke at medføre økonomiske konsekvenser for de øvrige myndigheder, som har berøringsflader med skibsregistret. Der er tale om enkelte offentlige institutioner, der indberetter til skibsregistret. F.eks. indberetter domstolene i forbindelse med tvangsauktion, mortifikation, konkurs, og tilsvarende afgørelser i dag primært via krypteret mail. Den digitale indberetning forventes efter en indførelse af obligatorisk digital skibsregistrering at skulle foregå direkte til det digitale skibsregister. Det vurderes, at det ikke vil være nødvendigt med anskaffelse af særligt IT-udstyr eller software for at kunne gøre dette.

De foreslåede ændringer i lovforslaget har bl.a. til formål at give mulighed for hurtigere at opnå et digitaliseret skibsregister, og giver ligesom de ændringer, der blev vedtaget i 2006 primært mulighed for at fastsætte regler ved bekendtgørelse. Det vurderes derfor, at lovforslaget ikke i sig selv vil have implementeringskonsekvenser for det offentlige. Ved fastsættelse af regler om brug af digitale fuldmagter forventes en begrænset administrativ lettelse for skibsregistret, herunder i forbindelse med oprettelse af et fuldmagtsregister. Den digitale løsning i forhold til fuldmagter vil indgå i den samlede it-løsning for etablering af et digitalt skibsregister, jf. nedenfor. Eventuelle begrænsede administrative konsekvenser for skibsregistret, fordi skibsregistret forventes at skulle forestå digitalisering af papirdokumenter i lidt større omfang end forudsat ved lov nr. 526 af 7. juni 2018, vil ligeledes først kunne blive aktuelle ved fastsættelse af regler på bekendtgørelsesniveau.

Det vurderes, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning er overholdt.

Indførelse af digital skibsregistrering vil bidrage til en forenklet offentlig administration og forventes på sigt at medføre administrative lettelser i form af effektiviseringer i arbejdsgangene i Søfartsstyrelsen. Den overvejende del af det manuelle indtastningsarbejde vil forsvinde og blive erstattet af brugernes digitale indberetninger. Endvidere forventes, at maskinel prøvelse kan erstatte dele af den kontrol, som sagsbehandlerne i dag udfører som led i skibsregistreringen. Der forventes dog at være en øget administration i en periode i forbindelse med indførelsen af den obligatoriske digitale skibsregistrering.

Hverken lovforslaget eller lov nr. 526 af 7. juni 2006 indeholder regler om, hvilken teknologi der skal anvendes til etablering af et digitalt skibsregister. På nuværende tidspunkt forventes delvist anvendt

blockchain eller anden Distributed Ledger-teknologi, hvis sådan teknologi kan bidrage med øget sikkerhed og viser sig mere egnet til at opnå de ønskede digitale løsninger. Det afgørende er, at systemløsningen opfylder de behov, som skibsregistret og brugerne har med hensyn til transparens, datadeling, datavisning, pålidelig og effektiv registrering af anmeldelser, samt at dette sker med tilstrækkelig sikkerhed i alle transaktionsled.

Søfartsstyrelsen vil forelægge digitaliseringen af skibsregisteret for Statens IT-råd for en samlet risikovurdering.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Lovforslaget indeholder enkelte ændringer af søloven og en ændring af mortifikationsloven, som vedrører digital skibsregistrering. Ændringerne vurderes ikke i sig selv at medføre konsekvenser af betydning for erhvervslivet. Den foreslåede nedsættelse af det mindste tidsrum, dagbøger skal opbevares i, vurderes at føre til begrænsede administrative lettelser for det maritime erhverv.

Lovforslaget skal i forhold til reglerne om digital skibsregistrering ses i sammenhæng med lov nr. 526 af 7. juni 2006, som indeholder det primære lovgrundlag for en digitalisering af skibsregistret. Det er også vurderingen, at en indførelse af digital skibsregistrering alene vil have mindre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet primært i form af omstillingsomkostninger i forbindelse med ibrugtagning af en ny digital løsning.

Lovforslaget vurderes heller ikke i sig selv at medføre administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Indførelse af digital skibsregistrering forventes dog at medføre administrative lettelser. I forbindelse med lov nr. 526 af 7. juni 2006 blev det vurderet, at indførelse af papirløs skibsregistrering – når systemet til sin tid ville være fuldt implementeret – ville medføre administrative lettelser for erhvervet i størrelsesorden 1,1 mio. kr. årligt. Der er i 2018 foretaget en måling af de administrative konsekvenser, som viser, at den vurdering, som blev foretaget i forbindelse med lov nr. 526 af 7. juni 2006, ikke længere kan anvendes.

En digitalisering af skibsregistret vurderes på nuværende tidspunkt at føre til løbende administrative lettelser for erhvervslivet på ca. 12,5 mio. kr. årligt på samfundsniveau. Der forventes at blive tale om lettelser for rederierne i form af brug af færre interne administrative ressourcer og mindre behov for eksterne ressourcer, f.eks. advokatbistand. Ligeledes forventes en digitalisering at medføre administrative lettelser for kreditinstitutionerne.

Lovforslaget vurderes ikke i sig selv at påvirke virksomhedernes muligheder for at teste, udvikle og anvende digitale teknologier og forretningsmodeller, hvorfor principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke vurderes relevante.

I forhold til indførelse af digital skibsregistrering bemærkes, at det vurderes, at det ikke vil være nødvendigt for anmeldere at anskaffe særligt it-udstyr eller software, idet et digitalt skibsregister forventes at kunne tilgås via de almindelige internetbrowsere. Det vil dog som hovedregel være et krav, at anmelder har NemID, hvis anmelder er berettiget hertil. For anmeldere uden NemID forventes der at blive mulighed for en alternativ mulighed for validering af identitet.

I forbindelse med udvikling af et nyt system vil der blive lagt vægt på brugervenlighed, således at brugeren kan sikres en nem og smidig sagsbehandling. Det forventes, at der i forbindelse med ibrugtagning af det nye system vil være tilbud om indføring i det digitale skibsregisters funktionaliteter for skibsregistrets faste anmeldere. Der vil samtidig være fokus på, at et nyt digitalt skibsregister giver virksomhederne mulighed for i videre omfang at tilgå data om registrerede skibe end det er tilfældet i dag.

Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at lovforslaget medfører administrative konsekvenser under 4 mio. kr. årligt. De bliver derfor ikke kvantificeret yderligere.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke i sig selv administrative konsekvenser for borgerne. Set i sammenhæng med lov nr. 526 af 7. juni 2006 vil et nyt digitalt skibsregister dog i begrænset omfang medføre administrative lettelser for borgerne. Dette skyldes, at de meget store fritidsfartøjer med en bruttotonnage på mere end 20, fortsat registreres i skibsregistret.

Fra den 1. marts 2018 har fritidsskibe med en bruttotonnage mindre end 20 ikke længere kunnet registreres i skibsregistret. Fritidsskibe uden registrerede hæftelser blev i den forbindelse slettet fra skibsregistret, hvorimod skibe med registrerede hæftelser forblev registreret. Der vil derfor i en periode fremover være registreret fritidsskibe med en bruttotonnage under 20 i skibsregistret, og ejere af disse skibe vil som hovedregel skulle anmelde ændringer til det registrerede digitalt, når reglerne sættes i kraft.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 1. oktober 2018 til den 31. oktober 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatrådet – Advokatsamfundet, Assuranceforeningen SKULD, CO-SEA, Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation, Danmarks Fritidssejler Union, Danmarks Pelagiske Producentorganisation, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Fritidsfiskerforbund, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Sejlunion, Dansk Yacht Union, Danske Advokater, Danske Bank, Danske Maritime, Danske Rederier, Danske Tursejlere, Datatilsynet, DFDS, 3F – Sømændene, Finans Danmark, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, FOA - Fag og Arbejde, Focus Advokater, Foreningen for Skånsomt Kystfiskeri, Foreningen til Langturssejladens Fremme, Forsikring & Pension, Færgerederierne, Færgesekretariatet, Færøernes Hjemmestyre, Grønlands Selvstyre, Grønlandsbanken, Gorrissen Federspiel, Hjulmand Kaptein, Hafnia Advokater, Kommunernes Landsforening, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kromann Reumert, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Nordea, Norden, N. B. Ferdinandsen & Sønner, OC Consult Aps, Offentligt Ansattes Organisationer, Plesner Advokatpartnerselskab, Ra-

diotelegrafistforeningen af 1917, Rektorkollegiet for de maritime uddannelser, Ringkøbing Landbobank, Royal Greenland, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening, Skibsbevaringsfonden, Stats- og Kommunalt Ansattes Forhandlingsfællesskab, Småøernes Færgeselskaber, Søassurancen Danmark, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Sølovsudvalget ved formanden, Tempo Bådsalg, Tinglysningsretten, Torm og Træskibs Sammenslutningen.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/min-dreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nedsættelse af det mindste tidsrum, dagbøger, som føres på skibe, skal opbevares i, vurderes at føre til begrænsede administrative lettelser for det maritime erhverv.	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	
[Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EUregulering] / [Går videre end minimumskrav i EU-regulering] (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Registrering af skibe sker ved indførelse i et fælles skibsregister for hele landet, jf. sølovens § 39, stk. 3, 1. pkt. Dette register benævnes skibsregistret. Søloven indeholder i § 39, stk. 3, 2. pkt., en bemyndigelse til, at erhvervsministeren fastsætter nærmere regler om registrets indretning og førelse, herunder også indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen. Bemyndigelsen er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 41 af 22. januar 1999 om skibsregistrering med senere ændringer.

Det foreslås, at »herunder også indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen« udgår af § 39, stk. 3, 2. pkt. Forslaget har til formål at fjerne pligten til at fastsætte regler dels om overførsel i dagbogen, dels om dokumenter via telefax.

I forhold til telefax anvendes denne ikke i praksis i dag, selv om der er fastsat regler herom, jf. ovennævnte bekendtgørelse med senere ændringer.

I forhold til overførsel i dagbogen, er det vurderet, at det med indførelse af digital skibsregistrering ikke længere vil være hensigtsmæssigt at bruge betegnelsen dagbog. Dette skyldes, at såvel fysiske og digitale dokumenter blot vil blive registreret på skibets elektroniske blad i skibsregistret, når de modtages, såfremt de opfylder betingelserne for registrering. Såfremt dokumenterne ikke opfylder betingelserne vil de enten blive afvist, eller det vil blive anført i systemet, at dokumentet er anmeldt til, men ikke registreret i, skibsregistret. En løsning uden dagbog svarer til det, der gælder i forhold til digital tinglysning.

Det bemærkes i den forbindelse, at selv om der indføres digital skibsregistrering, forventes det fortsat, at der i et vist omfang vil blive modtaget dokumenter på papir. Søfartsstyrelsen har i sølovens § 36, stk. 2, hjemmel til at fastsætte regler dels om anmeldelsestidspunkt på klokkeslæt, dels om anmeldelsestidspunkt, der afviger herfra, for dokumenter, der modtages i papirform.

Det forventes, at der for papirdokumenter, som modtages i skibsregistret med almindelig post, og som registret efterfølgende gør digitale, vil blive fastsat regler om anvendelse af et klokkeslæt for anmeldelsen. Klokkeslættet forventes at blive det samme for alle dokumenter, der anmeldes i papirform med almindelig post på samme dag. Der forventes herudover fastsat regler om, at post, som modtages på anden måde, f.eks. med bud, vil få retsvirkning fra det tidspunkt, hvor dokumentet er modtaget i skibsregistret. Det vurderes med klokkeslætsregistrering teknisk muligt at arbejde uden en egentlig dagbog, idet det blot angives, hvornår dokumentet er anmeldt, hvorved prioritetsstillingen kan sikres. I praksis forventes systemet at blive udformet således, at der straks sættes en lås på det pågældende skib i systemet, inden det vurderes om dokumentet kan registreres, eller om det skal afvises.

Når et papirdokument modtages til registrering, vil skibsregistret konvertere det til et digitalt dokument. Inden konvertering vil det blive vurderet i skibsregistret, om dokumentet kan indføres i systemet, eller om det skal afvises. Hvis dokumentet har et indhold, der strider mod registrets udvisende, eller såfremt en anmeldelse omfatter flere dokumenter med indbyrdes modstridende angivelser kan der gives anmærkning herom. Anmærkning registreres digitalt som en påtegning på det digitale dokument og gives tillige digitalt på skibsbladet. Et negotiabelt pantebrev på papir påføres oplysning om konvertering til et digitalt dokument, og at ihændehavelsen af det papirbaserede pantebrev efter konvertering til et digitalt pantebrev ikke længere har nogen retsvirkning samt oplysning om anmærkningen.

Bemyndigelsen til at fastsætte nærmere regler om registrets indretning og førelse vurderes at kunne omfatte elektronisk overførsel til registreret, uanset at det ikke står anført udtrykkeligt i bestemmelsen. § 39, stk. 3, i søloven vil således fortsat give mulighed for at tilpasse skibsregistrets forretningsgange til den teknologiske udvikling.

Hjemlen forventes f.eks. også at blive anvendt til at fastsætte regler om, at skibsregistret i tilfælde, hvor f.eks. en udlænding ikke har digital signatur, vil kunne anmelde dokumenter i papirform, hvorefter skibsregistret vil forestå digitaliseringen. Det bemærkes i den forbindelse, at bemærkningerne til lov nr.

526 af 7. juni 2006 (lovforslag nr. L 196), jf. Folketingstidende 2005-06, tillæg A, side 6364 og 6365, synes at forudsætte en meget begrænset brug af dette, særligt for så vidt angår negotiable pantebreve, jf. nærmere afsnit 2.1.1 i dette lovforslags almindelige bemærkninger. Det vurderes, at der kan være behov for en noget bredere anvendelse af muligheden fremover.

Hjemlen er endvidere anvendt til at fastsætte regler om, at skibsregistret er offentligt tilgængeligt, jf. § 22 i bekendtgørelse nr. 41 af 22. januar 1999 om skibsregistrering. Da skibsregistret allerede er offentligt, vil en digitalisering ikke medføre, at der sker offentliggørelse af flere oplysninger end i dag.

Det bemærkes i den forbindelse, at skibsregistret ved udførelsen af sine opgaver indsamler, behandler og videregiver oplysninger om virksomheder, herunder virksomheder drevet af enkeltpersoner og privatpersoner, såsom navn, adresse, nationalitet, kontaktoplysninger og cvr-nr. henholdsvis cpr-nr. Skibsregistret behandler ikke følsomme personoplysninger, og cpr-nr. anvendes i overensstemmelse med databeskyttelseslovens § 11 og offentliggøres ikke.

Til nr. 2

Søloven indeholder ikke generelle regler om fuldmagter. Det er imidlertid forudsat, at der kan anvendes fuldmagter ved anmeldelse af dokumenter til skibsregistret.

Sølovens § 39 d, stk. 3, indeholder en bemyndigelse til Søfartsstyrelsen til at fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregistret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Det fremgår herudover af § 39 d, stk. 3, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om skibsregistrets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregistret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed.

Henvisningen til stk. 1 og 2, som ikke er en del af gældende ret, skyldes, at det alene er § 39 d, stk. 3, som affattet ved § 1, nr. 18, i lov nr. 526 af 7. juni 2006, der er sat i kraft. Hjemlen i § 39 d er udnyttet ved bekendtgørelse nr. 247 af 22. marts 2007 om ændring af bekendtgørelse om skibsregistrering. Bekendtgørelsen vedrører visse nærmere angivne registreringsanmeldelser for rederier og skibe, som kan ske digitalt og anvendelse af fuldmagter i den forbindelse. Der er tale om enkelte registreringsanmeldelser vedrørende rederier, optagelse af skibe, slettelser og bareboat.

Da fuldmagter normalt gives for flere anmeldelsestyper end dem, som bekendtgørelsen vedrører, har bekendtgørelsen kun ringe betydning i praksis. Det betyder bl.a., at såfremt f.eks. et salgsdokument (skøde) er underskrevet ifølge fuldmagt, vil den originale fuldmagt skulle forevises, inden dokumentet registreres. De fuldmagter, der i dag forevises i skibsregistret, er i øvrigt som hovedregel konkrete fuldmagter, der giver fuldmagtshaver ret til at købe eller sælge et bestemt skib eller oprette et nærmere bestemt pantebrev. En papirfuldmagt skal være dateret og underskrevet af fuldmagtsgiver. Den skal endvidere bekræftes af to vitterlighedsvidner, en advokat eller af notarius publicus, jf. § 11, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 41 af 22. januar 1999 om skibsregistrering, som også anvendes i forhold til fuldmagter.

Ved en digitalisering af skibsregistret vurderes det, at indholdet af § 39 d, stk. 1 og 2, i søloven som

affattet ved lov nr. 526 af 7. juni 2006, bør sættes i kraft. For at undgå uklarhed i forbindelse med den delvise ikrafttrædelse foreslås § 39 d i søloven nyaffattet med en ordlyd, der med enkelte lovtekniske ændringer svarer til den bestemmelse, som blev vedtaget ved ovennævnte lov.

På den baggrund foreslås det at nyaffatte § 39 d, stk. 1, 1. pkt., således at det fremgår, at den, der er berettiget til at råde over eller erklære sig om en ret over et bestemt skib, kan give en anden person fuldmagt til at udstede og anmelde dokumenter vedrørende den pågældende til registrering, herunder afgive erklæringer vedrørende skibet.

Personer, som ikke selv råder over eller ønsker at anvende en digital signatur, vil efter en digitalisering af skibsregistret kunne give andre fuldmagt til at foretage digitale anmeldelser til skibsregistret på deres vegne. For at lette mulighederne herfor foreslås der indført ovennævnte bestemmelse, hvorefter det vil være muligt at udstede og anmelde dokumenter til registrering på grundlag af en fuldmagt (digital eller på papir) fra den, der er berettiget til at råde over et skib eller over en ret over et skib. Fuldmagtshaver vil på baggrund af en sådan fuldmagt kunne foretage digital anmeldelse af dokumenter, der er forsynet med fuldmagtshavers egen digitale signatur.

Den foreslåede regel indebærer, at den, der ønsker at disponere over en rettighed, som tilhører vedkommende, over et skib, herunder ejere eller andre med en begrænset ret i relation til et skib, vil kunne give en anden fuldmagt til at råde over rettigheden i registreringsmæssig henseende. Fuldmagtshaver vil typisk være en professionel rådgiver, f.eks. en advokat, skibsmægler eller et pengeinstitut, men kan være en hvilken som helst person eller virksomhed.

Den foreslåede bestemmelse skal muliggøre, at en rettighedshaver kan lade sine professionelle rådgivere eller andre varetage hans interesser i skibsregistreringsmæssig henseende, hvor dette af den ene eller anden grund måtte være ønskeligt.

Efter forslaget til § 39 d, stk. 1, 2. pkt., skal fuldmagten indsendes til skibsregistret elektronisk eller på papir.

Det forhold, at fuldmagten skal indsendes til skibsregistret indebærer endvidere, at fuldmagtsgiver kun kan tilbagekalde fuldmagten ved henvendelse til skibsregistret og således ikke alene ved meddelelse til fuldmagtshaver, jf. aftalelovens § 13. Derved forhindres situationer, hvor fuldmagten tilbagekaldes, uden at skibsregistret underrettes herom. Fuldmagtsgiver vil til enhver tid kunne tilbagekalde fuldmagten skriftligt over for skibsregistret, der snarest muligt foretager registrering heraf.

Fuldmagten (og herved også en eventuel tilbagekaldelse af denne) kan indsendes såvel digitalt ved anvendelse af fuldmagtsgivers digitale signatur som ved brug af et papirdokument.

Det bemærkes, at der forventes etableret et fuldmagtsregister indeholdende oplysninger, om alle de fuldmagter, der er modtaget.

Det bemærkes i den forbindelse, at et sådant fuldmagtsregister ikke vil være et register over ejerrettigheder. Fuldmagtsregistret vil heller ikke være en del af skibsmappen, da skibsmappen vedrører det enkelte skib. De registrerede oplysninger om fuldmagter vil ikke være omfattet af sølovens bestemmelser om objektivi ansvar. I stedet anvendes de almindelige erstatningsretlige principper.

Efter det foreslåede § 39 d, stk. 1, 3. *pkt.*, kan fuldmagten indsendes, inden den pågældende er berettiget til at råde. Forslaget skal ses i lyset af, at en køber vil kunne give fuldmagt til udstedelse og anmeldelse af andre dokumenter vedrørende et bestemt skib, som han endnu ikke ejer, og fuldmagten vil kunne indsendes og registreres forud for købers overtagelse af skibet. Det betyder, at køber kan give fuldmagt til udstedelse af eksempelvis digitale pantebreve, der måtte være behov for som led i berigtigelsen af købesummen vedrørende skibet. Når der senere anmeldes et dokument til registrering i henhold til fuldmagten, f.eks. i forbindelse med anmeldelse af et skøde, der giver fuldmagtsgiver adgang til skibet, vil skibsregistret automatisk kunne efterprøve, om fuldmagten på det pågældende tidspunkt giver fuldmagtshaver ret til at disponere som angivet i det anmeldte dokument.

Er fuldmagten ikke registreret inden modtagelsen af et dokument, der anmeldes til registrering på grundlag af fuldmagten, følger det af den foreslåede bestemmelse i § 39 d, *stk.* 2, at skibsregistret giver fuldmagtshaver en frist på 7 dage til indsendelse af fuldmagten. Det giver mulighed for at opnå fordele, der knytter sig til skibsregistrering i realtid, herunder ikke mindst, at dokumentet tillægges prioritet fra modtagelsen, som var det undertegnet af den, som er berettiget i henhold til registret. Dette er navnlig af betydning i de tilfælde, hvor fuldmagten er papirbaseret, og hvor indsendelse, behandling og registrering af fuldmagten derfor vil forlænge den samlede tid, der medgår til registreringsekspeditionen. Forslaget skal ses i sammenhæng med forslaget til stk. 3, 2. *pkt.*, som giver mulighed for Søfartsstyrelsen til at fastsætte regler om forlængelse af fristen.

Det foreslåede § 39 d, *stk.* 3, svarer til gældende ret, dog således at den skal ses i sammenhæng med stk. 1 og 2, som indsættes med forslaget. Bestemmelsen giver Søfartsstyrelsen hjemmel til at foreskrive, at en fuldmagt til at disponere i skibsregistreringsmæssig henseende skal opfylde nærmere angivne krav til udformning og indhold. Det fremgår således af § 39 d, stk. 3, 1. *pkt.*, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregistret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Hjemlen er udnyttet i et begrænset omfang ved bekendtgørelse nr. 247 af 22. marts 2007. Det bemærkes, at denne bekendtgørelse forventes ophævet og erstattet af en ny bekendtgørelse, når § 39 d måtte blive sat i kraft.

Bestemmelsen indebærer, at parterne ikke er frit stillet med hensyn til udformning af fuldmagten, men skal overholde de nævnte regler.

For at sikre automatisk behandling og undgå forsinkende afvisninger fra registrering vil en fuldmagt skulle være enkel at udfylde og afgrænse. Der vil derfor også kunne fastsættes regler om, at det ikke er muligt at tilføje mere individuelle afgrænsninger af fuldmagten, som eksempelvis maksimering af købesummen eller pantets størrelse. For at sikre en hurtig ekspedition i de tilfælde, hvor der anvendes papirfuldmagter, vil disse skulle kunne aflæses maskinelt, og der kan derfor også fastsættes nærmere regler herom.

Det foreslås endvidere i § 39 d, stk. 3, 2. *pkt.*, at Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om skibsregistrets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregistret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed. Den frist, der henvises til i stk. 2, er fristen på 7 dage til indsendelse af fuldmagten, hvis denne ikke er registreret inden modtagelse af et dokument, der anmeldes til registrering på grundlag

af fuldmagten. Handler med skibe involverer ofte mange parter og uforudsigelige parametre. Det er derfor afgørende, at skibsregistret har mulighed for at dispensere, når forholdene tilsiger det.

Til nr. 3

Ved lov nr. 526 af 7. juni 2006 blev der skabt hjemmel til at fastsætte regler om, at negotiable pantebreve, der giver pant i et skib, skal udstedes i digital form for at kunne registreres i registret, ligesom der blev skabt hjemmel til at fastsætte regler om, at andre dokumenter, der anmeldes til registrering eller som sendes til og fra skibsregistret, skal være digitale, jf. sølovens §§ 46 a og b, som endnu ikke er sat i kraft.

Som anført i de almindelige bemærkninger var det efter 2006 loven tanken at indføre digitaliseringen gradvist og i den forbindelse alene at lade anmeldelser om debitorskifte på pantebreve, hvor pantet forfalder, anmeldelser om forhøjelser af pantesummen eller anmeldelser om inddragelse af nyt skib under pantet udløse krav om, at eksisterende pantebreve i papirform skulle konverteres til digitale pantebreve. Som anført i de almindelige bemærkninger til dette lovforslag er det nu hensigten, at digitaliseringen skal indføres på en gang, og at alle anmeldelser om ændringer til pantebreve skal medføre konvertering. Det vil der kunne fastsættes regler om i medfør af §§ 46 a og 46 b i søloven. Det er derimod vurderet, at hjemmelsbestemmelserne i §§ 46 a og 46 b ikke fuldt ud giver mulighed for at stille krav om, at der skal ske digitalisering og registrering af rettigheder i pantebreve, når det ikke som følge af andre forhold er nødvendigt at indsende dem til skibsregistret.

Det foreslås derfor med forslaget til § 46 e i søloven at supplere hjemlerne i §§ 46 a og 46 b, således at Søfartsstyrelsen også kan fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve, herunder regler om, at rettigheder i registrerede ejerpantebreve, som har opnået beskyttelse mod aftaler og mod retsforfølgning efter reglerne i gældsbrevsloven, skal registreres inden en frist på 5 år for at bevare denne beskyttelse.

Der forventes som nævnt ovenfor fastsat regler med hjemmel i §§ 46 a og b i søloven om, at alle anmeldelser af ændringer til et registreret pantebrev i papirform vil indebære, at pantebrevet vil skulle konverteres til et digitalt pantebrev. Dette forventes at medføre, at antallet af ejerpantebreve i papirform, som er i omløb, hurtigt vil blive begrænset i årene efter digitaliseringen. Da ejerpantebreve imidlertid ikke har en løbetid, og derfor kan bestå uden nogen tidsbegrænsning, så længe skibet eksisterer, er det fundet hensigtsmæssigt at få mulighed for at indføre regler om, at ejerpantebreve skal konverteres til digitale pantebreve – også i tilfælde, hvor der ikke er ændringer, som skal indsendes til skibsregistret -, for at skibsregistret på sigt skal kunne give et retvisende billede også af rettighedsforholdene vedrørende ejerpantebrevene.

Det er hensigten, at ordningen vil blive udformet således, at den beskyttelse, som indehaveren af rettigheder over ejerpantebrevet har opnået over for tredjemænd, bortfalder, såfremt konverteringen til et digitalt pantebrev ikke gennemføres inden den fastsatte frist. En lignende ordning blev indført, da tinglysningen blev digitaliseret.

Den foreslåede bestemmelse skaber hjemmel til, at en sådan ordning kan indføres ved bekendtgørelse. Det er hensigten, at bestemmelser om obligatorisk konvertering af tilbageværende ejerpantebreve i papirform først vil blive fastsat nogle år efter lovens ikrafttrædelse, idet den naturlige udfasning over tid vil indebære, at det på det tidspunkt kun er et begrænset antal rettighedsindehavere, som vil blive berørt af ordningen. Det vil til den tid blive overvejet, om skibsregistret skal underrette de berørte, i de tilfælde

hvor deres identitet fremgår af de registrerede pantebreve. En sådan underretning vil have til formål at undgå, at de pågældende uforvarende mister deres rettigheder.

Den nærmere fremgangsmåde i forbindelse med konverteringen vil endvidere blive fastlagt inden for rammerne af den foreslåede bestemmelse og de øvrige hjemmelsbestemmelser i søloven, herunder § 39, stk. 3, i søloven. Det vil herunder blive foreskrevet, at det originale pantebrev skal indsendes til skibsregistret, og at ihændehaveren af et pantebrev på begæring af pantsætteren eller af andre rettighedshavere har pligt til at medvirke til gennemførelsen af en konvertering. Der vil også blive stillet krav om, at anmelderen skal angive, hvorvidt der består andre rettigheder i pantebrevet eller inden for rammen af et ejerpantebrev, samt i givet fald angive rettighedshavernes identitet og rettighedernes indbyrdes placering i prioritetsordenen. Er pantebrevet bortkommet, skal anmelderen, før konvertering kan finde sted, anlægge mortifikationssag efter reglerne i lov om mortifikation af værdipapirer. Der vil eksempelvis også kunne fastsættes regler om, at et papirbaseret pantebrev efter konvertering til et digitalt pantebrev ikke længere har nogen retsvirkning.

Til nr. 4

Efter sølovens § 471, stk. 3, skal enhver dagbog, når den er udskrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort. Det følger endvidere af sølovens § 471, stk. 5, at bestemmelsen i stk. 3 ligeledes finder tilsvarende anvendelse på kladder til skibsbøger samt på optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne, medmindre erhvervsministeren bestemmer andet. Hjemlen til at bestemme andet er ikke udnyttet.

Det foreslås, at kravet i sølovens § 471, stk. 3, om opbevaring af dagbøger i mindst 3 år nedsættes til mindst 1 år efter datoen for sidste indførsel.

På grund af henvisningen i sølovens § 471, stk. 5, vil ændringen få tilsvarende betydning for kladder til skibsbøger samt på optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne. Erhvervsministeren vil dog fortsat kunne bestemme en kortere periode end den, som fremgår af loven, og som med forslaget foreslås nedsat til mindst 1 år efter datoen for sidste indførsel.

Det skal i øvrigt bemærkes, at der alene er tale om ændring af, hvor længe en dagbog mindst skal opbevares. Der ændres således ikke ved reglen om, at hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, så skal dagbogen opbevares, indtil sagen er endeligt afgjort. Tilsvarende gælder for kladder til skibsbøger samt for optegnelser, som gøres på mekanisk måde vedrørende skibets navigering eller andre forhold, som skal indføres i skibsbøgerne, medmindre erhvervsministeren bestemmer andet.

Der kan henvises nærmere til afsnit 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af mortifikationslovens § 9, stk. 2, 1.-3. pkt., at når mortifikation er givet nogen som berettiget ifølge dokumentet, og den ret, dokumentet hjemlede, består, kan han mod at betale bekostningen af skylderen forlange udstedt et nyt dokument, der svarer til det mortificerede. Tilsvarende pligt påhviler ved pantebreve ejeren af pantet og ved aktier aktieselskabet. Et tinglyst pantebrev kan alene forlanges udstedt som et digitalt pantebrev.

Det foreslås, at § 9, stk. 2, 3. pkt., ændres, således at der efter »tinglyst«: indsættes »eller registreret«.

Forslaget indebærer, at pantebreve, som er registreret i skibsregistret, og som mortificeres, alene vil kunne forlanges udstedt som et digitalt pantebrev. Det vurderes hensigtsmæssigt efter en digitalisering af skibsregistret, at panthaver ikke kan kræve et papirdokument udleveret, når der er sket mortifikation. Dette svarer til, hvad der gælder for tinglyste pantebreve, f.eks. med pant i fast ejendom.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2019, jf. dog stk. 2 og 3. Herved følger lovforslaget i udgangspunktet de fælles ikrafttrædelsesdatoer.

Efter *stk. 2, 1. pkt.* foreslås, at erhvervsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 1, nr. 1-3, som indeholder bestemmelser, der vedrører indførelse af digital skibsregistrering. Det skyldes, at bestemmelserne først vil kunne sættes i kraft, når det bliver teknisk muligt at indføre digital skibsregistrering. Det tekniske system forventes at kunne være etableret i løbet af 2020.

Det foreslås endvidere i *stk. 2, 2. pkt.*, at ministeren kan fastsætte, at dele af loven træder i kraft på forskellige tidspunkter. Uanset at det som nævnt i de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2 forventes, at digital skibsregistrering indføres en gang for alle for nye anmeldelser, kan det ikke udelukkes, at der kan blive behov for at sætte bestemmelserne i kraft på forskellige tidspunkter. Det kan blive aktuelt, hvis der måtte vise sig at være forhold, der gør, at der alligevel alene kan ske en delvis digitalisering.

Endelig foreslås i *stk. 3*, at erhvervsministeren efter forhandling med justitsministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen af § 2, som indeholder en ændring af mortifikationsloven. Det findes mest hensigtsmæssigt, at det er erhvervsministeren, som også fastsætter tidspunktet for ikrafttrædelsen i forhold til mortifikationsloven, således at loven kan sættes i kraft på samme tidspunkt som de øvrige ændringer, der vedrører indførelse af digital skibsregistrering. Bestemmelsen vil først kunne sættes i kraft, når det bliver teknisk muligt at indføre digital skibsregistrering.

Til § 4

Efter det foreslåede *1. pkt.* gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for Grønland med de ændringer, som de grønlandske forhold tilsiger. Dette beror på, at Færøerne har hjemtaget skibsregistrering og regler om skibsdagbøger. Regler herom er derfor et færøsk særanliggende.

Skibsregistrering og skibsdagbøger er derimod rigsanliggender i forhold til Grønland. I forhold til skibsregistrering bemærkes, at skibe hjemmehørende i Grønland registreres i det almindelige skibsregister og fartøjsfortegnelsen. Det vil derfor være afgørende for også at opnå administrative lettelser for erhvervsliv

vet i Grønland ved digitaliseringen, at lov nr. 526 af 7. juni 2006 sættes i kraft for Grønland. Men også denne lov bør sættes i kraft for Grønland for at opnå de fulde lettelser.

Efter det foreslåede 2. *pkt.* kan dele af loven sættes i kraft for Grønland på forskellige tidspunkter. Det skyldes særligt, at der bør være mulighed for at sætte ændringen af reglerne om skibsdagbøger i kraft uafhængigt af ændringerne i de regler, som vedrører skibsregistrering. Sidstnævnte forudsætter som nævnt i bemærkningerne til § 3, at det fornødne IT-system er til stede, inden reglerne kan sættes i kraft. Tilsvarende bør det være muligt at sætte den foreslåede ændring af mortifikationsloven i kraft på et andet tidspunkt end de øvrige regler. Det skyldes, at den foreslåede ændring af mortifikationsloven først kan sættes i kraft, når der er fastsat regler om, at negotiable pantebreve, der giver pant i skibe hjemmehørende i Grønland skal udstedes i digital form for at kunne registreres i skibsregisteret.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I søloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1505 af 17. december 2018, foretages følgende ændringer:

§ 39. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Registreringen sker ved indførelse i et for hele landet fælles skibsregister. Erhvervs- og vækstministeren fastsætter nærmere regler om registrets indretning og førelse, herunder også om indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen.

Stk. 4. ---

§ 39 d. (ikke ikrafttrådt)

Stk. 2. (ikke ikrafttrådt)

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregisteret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Søfartsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om skibsregisterets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregisteret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registeret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed.

1. I § 39, stk. 3, 2. pkt., udgår: », herunder også om indføring af dokumenter modtaget via telefax eller ved elektronisk overførsel i dagbogen«.

2. § 39 d affattes således:

»§ 39 d. Den, der er berettiget til at råde over eller erklære sig om en ret over et bestemt skib, kan give en anden person fuldmagt til at udstede og anmelde dokumenter vedrørende den pågældende ret til registrering, herunder afgive erklæringer vedrørende skibet. Fuldmagten skal indsendes til skibsregistret elektronisk eller på papir. Fuldmagten kan indsendes, inden den pågældende er berettiget til at råde.

Stk. 2. Er fuldmagten ikke registreret inden modtagelsen af et dokument, der anmeldes til registrering på grundlag af fuldmagten, giver skibsregistret fuldmagtshaver en frist på 7 dage til indsendelse af fuldmagten.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om udformningen og indholdet af fuldmagter, der skal indsendes til skibsregisteret, herunder at fuldmagten skal indeholde oplysning om person- eller virksomhedsnummer for fuldmagtsgiver og fuldmagtshaver, og at papirfuldmagter skal være oprettet således, at de kan aflæses maskinelt, samt om en længste gyldighedsperiode for fuldmagter. Søfartsstyrelsen kan endvidere fastsætte regler om skibsregistrets adgang til på begæring at forlænge fristen i stk. 2 og om, at skibsregistret i forbindelse med registrering efter stk. 1 skal sende meddelelse til den, der ifølge registeret er berettiget til at disponere over den pågældende rettighed.«

3. Efter § 46 d indsættes før kapitel 3:

»Konvertering af ejerpantebreve

§ 46 e. Søfartsstyrelsen kan fastsætte regler om konvertering af ejerpantebreve, herunder regler om, at rettigheder i registrerede ejerpantebreve, som har opnået beskyttelse mod aftaler og mod retsforfølgning efter reglerne i gældsloven, skal registreres inden en frist på 5 år for at bevare denne beskyttelse.«

§ 471. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Enhver dagbog skal, når den er udskrevet, opbevares i mindst 3 år efter datoen for sidste indførsel. Hvis der for retten er rejst sag vedrørende skibets rejser i det tidsrum, dagbogen omfatter, skal den opbevares, indtil sagen endeligt er afgjort.

Stk. 4-5. ---

4. I § 471, stk. 3, 1. pkt., ændres »3 år« til: »1 år«.

§ 2

I lov om mortifikation af værdipapirer, jf. lovbekendtgørelse nr. 839 af 2. juli 2015, foretages følgende ændring:

§ 9. ---

Stk. 2. Når mortifikation er givet nogen som berettiget ifølge dokumentet, og den ret, dokumentet hjemlede, består, kan han mod at betale bekostningen af skyldneren forlange udstedt et nyt dokument, der svarer til det mortificerede. Tilsvarende pligt påhviler ved pantebrev ejeren af pantet og ved aktier aktieselskabet. Et tinglyst pantebrev kan alene forlanges udstedt som et digitalt pantebrev. Ved pantebrev i fast ejendom foranlediger retten bemærkning om nyt pantebrevs udstedelse tilført tingbogen i tilslutning til den i henhold til § 6, stk. 4, skete notering. Ved pantebrev i skibe kan domhaveren forlange tilsvarende notering i skibsregistret.

Stk. 3. ---

1. I § 9, stk. 2, 3. pkt., indsættes efter »tinglyst«: »eller registreret«.