



**Information om EU-/EØS-rederiers
muligheder for at få skibe optaget i
Dansk Internationalt Skibsregister**

Klar til kvalitetsskibsfart?

Danmark er en moderne og innovativ søfartsnation med en lang og levende søfartstradition bag sig.

Vores målsætning er fortsat at udvikle os som en førende søfartsnation med internationalt udsyn og kvalitetsskibsfart.

Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) tilbyder derfor internationalt konkurrencedygtige rammebetingelser, som bl.a. omfatter tonnageskat og særlige skatteordninger for ansættelse af søfarende. DIS er et register for rederier, der sejler internationalt og står for kvalitetsskibsfart. Vi har fokus på sikkerhed, sundhed og miljø – det giver de bedst mulige rammer for skibsfarten. Vores mål er lige konkurrencevilkår globalt set.

Danmark har et fleksibelt arbejdsmarked og højt kvalificerede kompetencer, der kan bruges både til søs og på land. Danmark er også et attraktivt land at drive skibsfart fra, fordi vi har et stærkt skibsfartsmiljø og en stærk maritim klynge, der har fokus på innovation og forretningsudvikling.

I Søfartsstyrelsen lægger vi stor vægt på at tilbyde en moderne og effektiv service og står klar til at servicere rederier, der vælger at sejle under dansk flag eller drive virksomhed fra Danmark. Vi arbejder aktivt på at nedsætte de administrative byrder for skibsfartserhvervet.

Vi arbejder også aktivt for globale regler i IMO og ILO, som sikrer en *level playing field* for kvalitetsrederier. Det er tillige en målsætning for os, at danske skibe og rederier har en åben og uindskrænket markedsadgang.

What can we do for you?

Som EU-/EØS-reder kan I også flage ind i DIS. I denne pjece kan I finde information om, hvilke betingelser der skal være opfyldt. Vi tilbyder også et uforpligtende og gratis informationsmøde, hvis I ønsker at høre mere om Dansk Internationalt Skibsregister, og hvordan man flager ind. Alt dette kan I læse om i denne pjece.

Velkommen om bord!

Andreas Nordseth

Direktør

Information om EU-/EØS-rederiers muligheder for at få skibe optaget i

Dansk Internationalt Skibsregister

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	2
2. Hvilke skibe kan optages i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)?.....	2
3. EU-/EØS-selskaber og -enkeltmandsrederiers mulighed for at få et skib optaget i DIS.....	2
4. Generelt om betingelserne for at skibe ejet af EU-/EØS-selskaber kan optages i DIS	3
5. Etableringsbetingelsen: krav til EU-/EØS-selskabers etablering i Danmark .	3
5.1. Primær etablering.....	3
5.2. Sekundær etablering.....	4
6. Aktivitetsbetingelsen: krav om at skibet effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark.....	5
6.1. Aktivitetsbetingelsens baggrund.....	5
6.2. Aktivitetsbetingelsens opfyldelse.....	6
7. Etableringsbetingelsen: krav til EU-/EØS-enkeltmandsrederiers etablering i Danmark	7
8. Bareboat ind i DIS.....	8
9. Mere information om DIS.....	8
10. Beskatning af søfolk på danske skibe - DIS nettoløn	9
10.1. Omfattede personer og skatteprocent.....	9
10.2. Definitionen af dansk skib efter lov om beskatning af søfolk.....	9
10.3. Beskatning ved arbejde om bord på et dansk skib registreret i DIS	9
11. Skattemæssig behandling af skibe - Tonnageskatteloven.....	10
11.1. Indledning	10
11.2. Skattemæssig virkning	10
11.3. Betingelser	10
11.4. Mere information.....	11
BILAG 1: Tjekliste i forbindelse med optagelse af et skib i DIS.....	12
BILAG 2: Bareboatregistrering ind i DIS.....	16

1. Indledning

Formålet med denne information er at gennemgå betingelserne for, at et EU-/EØS-rederi kan få et skib optaget i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Informationen vedrører primært de krav, der efter dansk lovgivning stilles til etablering og aktivitet i Danmark. I den forbindelse gøres opmærksom på, at informationen ikke udtømmende beskriver alle krav, ligesom informationen ikke tager højde for alle spørgsmål af registreringsmæssig karakter, der kan opstå i forbindelse med EU-/EØS-rederiers indflagning til dansk flag.

Pjecen kan også bruges som optakt til det orienteringsmøde, som Søfartsstyrelsen tilbyder alle rederier, som er interesserede i at flage ind. På mødet kan rederen mødes med repræsentanter fra den danske søfartsadministration og få nærmere oplysninger om registrerings, tekniske og bemandingsmæssige forhold.

Hvis der er spørgsmål i forbindelse med en indflagning, kan Skibsregistret kontaktes på e-mail srg@dma.dk eller telefon +45 39 17 44 00.

2. Hvilke skibe kan optages i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)?

I DIS kan optages færdigbyggede skibe med en bruttotonnage på 20 eller derover og som beskæftiges i international konkurrence. Pramme, lægtene, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende betragtes også som skibe og kan optages i DIS. I DIS kan derimod ikke optages krigsskibe, fiskeskibe, stenfiskerskibe og fritidsskibe, ligesom skibe, der transporterer passagerer i rutefart mellem danske havne, ikke optages i DIS. Fartbegrænsningen for passagerskibe gælder dog ikke for fart til og fra havanlæg.

3. EU-/EØS-selskaber og -enkeltmandsrederiers mulighed for at få et skib optaget i DIS

EU-/EØS-selskaber kan blive registreret som ejere af skibe i DIS, hvis selskabet opfylder kravene om en varig økonomisk tilknytning til Danmark.

Med EU-/EØS-selskaber sigtes til selskaber, der er oprettet efter selskabslovgivningen i en anden EU-/EØS-medlemsstat end Danmark, og hvis vedtægtsmæssige hjemsted, hovedkontor eller hovedvirksomhed er beliggende inden for EU/EØS. Selskaberne benævnes herefter for nemheds skyld EU-selskaber.

Der er i afsnit 6 og 7 redegjort kort for de betingelser, der stilles til enkeltmandsrederier fra andre EU- og EØS-lande for at få optaget et skib i DIS.

4. Generelt om betingelserne for at skibe ejet af EU-/EØS-selskaber kan optages i DIS

Betingelserne for registrering af et skib ejet af et EU-selskab, der ønsker at drive rederidrift i Danmark, er fastsat i bekendtgørelse nr. 1046 af 6. december 1996.¹ Efter bekendtgørelsen er der to betingelser, der skal være opfyldt:

- 1. Skibets ejer skal anmelde et agentur, en filial eller en dattervirksomhed i Danmark (etableringsbetingelsen) og**
- 2. Skibet skal effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra det pågældende agentur, filial eller dattervirksomhed gennem enten en dansk statsborger, en statsborger fra et land, som er medlem af De Europæiske Fællesskaber, eller en person med dansk bopæl (aktivitetsbetingelsen).**

Det er derfor et centralt element i vurderingen af, hvorvidt et EU-selskab kan registreres i DIS som ejer af et dansk skib, at ejeren foretager en sekundær etablering gennem etablering af et datterselskab, en filial eller et agentur i Danmark med henblik på en varig, økonomisk aktivitetsudøvelse i Danmark. Alternativt kan selskabet vælge at foretage en primær etablering i Danmark.

Der er i afsnit 5 - 7 redegjort for, hvad der nærmere er indeholdt i henholdsvis etableringsbetingelsen og aktivitetsbetingelsen.

5. Etableringsbetingelsen: krav til EU-/EØS-selskabers etablering i Danmark

Som ovenfor nævnt er det en betingelse for, at et selskab fra et EU-land kan registreres som ejer af et dansk skib, at selskabet foretager enten primær eller sekundær etablering i Danmark. Et EU-selskab, der ønsker at få optaget et skib i DIS, skal altså placere et permanent forretningssted i Danmark for at opfylde etableringsbetingelsen.²

5.1. Primær etablering

EU-retligt og helt overordnet indebærer begrebet ”primær etablering” af et selskab i Danmark, at der placeres et permanent forretningssted i Danmark, der for det pågældende selskab udgør det erhvervsmæssige midtpunkt.³

Mere konkret kan et EU-selskab etablere sig primært i Danmark ved at flytte sin bestående virksomhed – sit erhvervsmæssige midtpunkt – fra den EU-/EØS-medlemsstat, hvorfra selskabet hidtil har haft sin hovedvirksomhed, til et permanent forretningssted i Danmark, således at selskabet

¹ Bekendtgørelse om registrering i Dansk Internationalt Skibsregister af skibe, hvis ejer ikke opfylder betingelserne i sølovens § 1 (sølovens § 1 omhandler nationalitetsbetingelser).

² Begrebet ”etablering” indebærer en aktuel udøvelse af en økonomisk aktivitet gennem et fast forretningssted for en tidsbegrænset periode, jf. EF-Domstolens dom i Factortame II, C-221/89.

³ Se fx EUIND12 – Introduktion til EU’s traktat bestemmelser 43 – 55 om den frie etableringsret, den frie bevægelighed for tjenesteydelser, s.5, pkt. 2.3., hvor det oplyses, at primær etablering blandt andet kan ske ved oprettelse af ny virksomhed, overtagelse af bestående virksomhed eller flytning af bestående virksomhed.

fremover drives fra Danmark. Flytningen kan f.eks. ske ved, at EU-selskabet opløses i hjemlandet og nyoprettes som et dansk selskab efter dansk selskabslovgivning. EU-selskabet kan også vælge at overtage et bestående dansk selskab og flytte sin hovedvirksomhed til dette selskab i Danmark. Visse EU-/EØS-landes selskabslovgivning tillader endvidere, at selskabet forbliver oprettet som selskab i sit oprindelige EU-/EØS-land, men flytter sit hovedsæde til Danmark. Europæiske aktieselskaber (SE-selskaber) har mulighed for at flytte hjemsted, uden at skulle opløse selskabet i en medlemsstat og nyetablere selskabet i en anden medlemsstat, jf. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens vejledning om anmeldelse af europæiske selskaber (SE-selskaber).⁴

Det vil normalt ikke give anledning til problemer, hvis et EU-selskab, der har sin primære etablering i Danmark, skal registreres som ejer af et skib i DIS. Det samme er tilfældet, hvis et EU-selskabs danske datterselskab (se afsnit 5.2. om datterselskaber) skal registreres som ejer af et skib i DIS.

5.2. Sekundær etablering

EU-selskabet kan vælge at foretage en sekundær etablering i Danmark. Sekundær etablering kan ske i form af et datterselskab, en filial eller et agentur.

Ved en sekundær etablering i Danmark vil EU-selskabet bevare sin primære etablering i en anden EU-/EØS-medlemsstat end Danmark, men vil derudover have et forretningssted i Danmark, bemandet med egne ansatte eller med personer med permanent bemyndigelse til at handle på selskabets vegne.⁵

Det at få registreret et skib i DIS udgør ikke i sig selv en etablering i Danmark. Der kræves et landbaseret forretningssted i Danmark.⁶

Om de tre former for etablering – datterselskab, filial og agentur - kan følgende bemærkes:

Datterselskab: Et datterselskab er et selvstændigt selskab - en selvstændig juridisk person - med selvstændig selskabskapital.

Etablering af et datterselskab skal opfylde betingelserne for oprettelse af et selskab i selskabsloven. Hvis der skal være tale om et datterselskab, så skal betingelserne beskrevet i selskabslovens §§ 6 og 7 være opfyldt, hvilket betyder, at datterselskabet skal være underlagt bestemmende indflydelse af moderselskabet. Et EU-selskab kan etablere et datterselskab i Danmark på flere måder. Moderselskabet kan oprette et nyt datterselskab eller opkøbe en eksisterende dansk virksomhed og gøre denne til sin dattervirksomhed.

Oprettelsen af et datterselskab til et udenlandsk selskab skal anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, ligesom en lang række ændringer i selskabet, herunder ændring af ledelsen og vedtægterne, skal anmeldes. Mere information kan findes på www.eogs.dk. Anmeldelse til DIS erstatter ikke denne anmeldelse.

⁴ Vejledningen kan findes på www.eogs.dk

⁵ Se fx EUIND12 – Introduktion til EU's traktat bestemmelser 43 – 55 om den frie etableringsret, den frie bevægelighed for tjenesteydelser, s.5, pkt. 2.3.

⁶ Jf. EF-Domstolens dom i Factortame II, C-221/89

Filial: En filial har modsat et datterselskab ingen selvstændig selskabskapital. En filial er en afdeling og en integreret del af det udenlandske selskab, der opretter filialen. EU-selskaber har en umiddelbar ret til at etablere filialer i Danmark. Reglerne for etablering af filialer findes i selskabsloven og lov om visse erhvervsdrivende virksomheder samt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens vejledning om filialer af udenlandske kapitalselskaber. Filialen skal have fast adresse og et fast kontor i Danmark. Kontoret skal ledes af en eller flere filialbestyrere, der har en permanent bemyndigelse til at tegne filialen og dermed forpligte modervirksomheden i forhold til aktiviteterne i Danmark. Filialbestyreren(e) skal være myndig(e), men der er ikke krav om dansk bopæl eller nationalitet.

En filial skal også anmeldes til Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, ligesom en række ændringer i filialen, og i visse tilfælde også i det udenlandske hovedselskab, skal anmeldes til styrelsen. Mere information kan findes på www.eogs.dk. Anmeldelse til DIS erstatter ikke denne anmeldelse.

Agentur: Begrebet agentur findes ikke i den danske selskabslovgivning, og det kan være vanskeligt klart at adskille filial og agentur.⁷ Ved begge former for virksomhed kræves en fast tilknytning til etableringslandet (her Danmark), dog har en filial typisk en tættere tilknytning til etableringslandet end et agentur.

Et agentur skal dermed udgøre en form for fast forretningssted i Danmark, bemandet med egne ansatte eller med en eller flere personer, der er fast bemyndiget / har fuldmagt til at handle på forskellige områder på selskabets vegne. Filialer og agenturer er endvidere begge kendetegnet ved at være underkastet hovedvirksomhedens ledelse og kontrol, jf. EF-Domstolens dom i Bloos, C-14/76. (En eneforhandler blev ikke anset som agentur eller lignende, fordi han ikke var undergivet kontrol eller anvisningsret fra hoved-selskabet). Der er ikke konkrete krav til antallet af personer i agenturet, som bemyndiges til at handle på EU-selskabets vegne, men opgavernes konkrete omfang og antallet af beskæftigede må afspejle hinanden.

Det vil derefter ikke i sig selv kunne betragtes som sekundær etablering, at et EU-selskab indgår en bareboat-kontrakt med et dansk rederiselskab med hensyn til et skib, som EU-selskabet ejer. Ved en bareboat-aftale er der således ikke selskabsmæssig sammenhæng mellem bareboat-befragter og skibets ejer. En sekundær etablering, hvor et EU-selskab udnævner et dansk rederi som sit agentur, kan være tilstrækkelig, såfremt agenturaftalen klart beskriver den ledelsesmæssige delegering fra EU-selskabet til rederiet og gruppen af ansatte, der er omfattet af aftalen. Således skal det være klart, at skibet administreres, dirigeres og kontrolleres af EU-selskabet gennem det danske rederi.

6. Aktivitetsbetingelsen: krav om at skibet effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark

6.1. Aktivitetsbetingelsens baggrund

Betingelsen om ejers økonomiske aktivitet i Danmark - sammen med etableringen i Danmark - vurderes som nødvendig for at sikre tilstrækkelig forbindelse mellem skibet og Danmark (flaglandet).

⁷ Se fx EUIND12 – Introduktion til EU's traktat bestemmelser 43 – 55 om den frie etableringsret, den frie bevægelighed for tjenesteydelser, s.5, pkt. 2.3.,

Aktivitetsbetingelsen defineres i overensstemmelse med EF-Domstolens dom i Factortame II, C-221/89, om skibsregistrering. I dommen udtaler EF-Domstolen bl.a. i præmis 20 (: at ved etablering forstås en økonomisk aktivitetsudøvelse gennem en fast indretning i et ikke nærmere angivet tidsrum i den medlemsstat, hvor skibet skal registreres.)

Etableringsfriheden kan ikke fortolkes således, at den er til hinder for et krav om at et fartøj skal bestyres, dets drift ledes og kontrolleres fra den medlemsstat, hvor registreringen skal finde sted.

6.2. Aktivitetsbetingelsens opfyldelse

Der indgår flere kriterier i vurderingen af, om et skib effektivt administreres, dirigeres og kontrolleres fra Danmark. Skibsregistret anlægger en helhedsvurdering af de aktiviteter i forhold til skibet, der udøves fra Danmark, og heri indgår en vurdering af aktiviteterne under de 4 nedenfor beskrevne hovedområder, som typisk indgår i driften af et skib.

Aktivitetsbetingelsen vil således være opfyldt, hvis aktiviteterne inden for alle de nedenfor beskrevne områder udføres fra Danmark. Det samme gør sig gældende, hvis skibets ejer fra SKAT har modtaget bindende forhåndsudtalelse om, at betingelserne for at være omfattet af tonnageskatteloven er opfyldt. Det følger af tonnageskattelovgivningen, se afsnit 11, at det er en betingelse for at opnå adgang til at anvende tonnageskat, at skibet strategisk og forretningsmæssigt ledes fra Danmark. Dog stilles der for registrering i DIS ikke krav om, at skibet kan sælges eller pantsættes gennem ejerens sekundære etablering i Danmark.

Aktivitetsbetingelsen kan imidlertid også være opfyldt, såfremt det kun er nogle eller dele af aktiviteterne under de 4 hovedområder for skibsdrift, der udføres fra Danmark. Hvis det er tilfældet, vil Skibsregistret foretage en helhedsvurdering af de konkrete opgaver vedrørende skibet, der udføres fra Danmark. I vurderingen tages bl.a. hensyn til det generelle aktivitetsniveau for et skib af den pågældende type og størrelse med den pågældende anvendelse.

En sådan vurdering vil være konkret begrundet, og der kan ikke opstilles et entydigt svar på, hvilke aktivitetsområder eller dele heraf, der skal udføres fra Danmark, for at aktivitetsbetingelsen ud fra en helhedsvurdering kan anses for opfyldt.

Såfremt der er tvivl herom, kan Skibsregistret kontaktes for en nærmere drøftelse af spørgsmålet.

Drift af et skib falder typisk i fire hovedområder, som vil indgå i vurderingen af, om aktivitetsbetingelsen er opfyldt:

- **Teknisk drift og vedligeholdelse, herunder implementering og vedligeholdelse af et sikkerhedsstyringssystem** (International Safety Management System, ISM) i henhold til IMO's International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention. Det vil sige et struktureret og dokumenteret system, der gør det muligt for et rederis ansatte og besætninger effektivt at implementere den søsikkerheds- og miljøbeskyttelsespolitik, rederiet er pålagt at have efter IMO-reglerne.
- **Bemanding**, f.eks. indgåelse af kontrakter, uddannelse, certificering, mv.

- **Kommerciel drift**

- **forretningsmæssig kommerciel drift**, f.eks. kontraktforhandlinger, certepartiindgåelse, beslutninger om og indgåelse af strategiske alliancer, m.v.
- **operational kommerciel drift**, f.eks. tilrettelæggelse af skibenes sejlplaner, instrukser til skibets officerer, bunkersindkøb, proviantering til skibene, mv.

- **Finansiell drift**, f.eks. køb og salg af skibet, forhandlinger med finansieringskilder, tegning af forsikringer for skibet, betaling af besætningsmedlemmernes løn, dækning og forhandling af erstatningskrav mod skibet (settlement of claims and disputes), økonomistyring, herunder budgetlægning og opfølgning, regnskabsaflæggelse (og forberedelse) samt bogholderi.

Hvis den sekundære etablering i Danmark gives en bemyndigelse, der svarer til den en bestyrende reder for et partrederi har ifølge sølovens kapitel 5, dvs. kompetencen til at afslutte alle retshandler, som en rederivirksomhed normalt fører med sig, vurderes aktivitetsbetingelsen for opfyldt.

Det kan dog også være tilstrækkeligt, at kun dele af nogle af de nævnte grupper af driftsaktiviteter er placeret i den sekundære etablering. Skibsregistret vil foretage en konkret vurdering af de dele af skibets drift, som ligger i eller tænkes lagt i Danmark.

F.eks. vejer det med en vis tyngde, såfremt det overordnede ansvar for implementering og vedligeholdelse af et ISM-system for skibet er placeret i Danmark. Placering af ISM-ansvaret, kombineret med en vis handleevne vedrørende skibets kommercielle drift hos den sekundære etablering i Danmark, indebærer typisk, at aktivitetsbetingelsen anses for opfyldt.

På samme måde vil placeringen af skibets overordnede kommercielle og finansielle ledelse – eller større dele heraf – hos selskabets etablering i Danmark indebære, at aktivitetsbetingelsen kan anses for opfyldt. Der kan således fortsat indgås normale rederitransaktioner i form af rejsecertepartier eller tidscertepartier med en befragter om skibet.

Aktivitetsbetingelsen vil imidlertid ikke være opfyldt, hvis det alene er den bemandingsmæssige ledelse af skibet, der er placeret hos den sekundære etablering i Danmark.

De ansatte / bemyndigede personer skal være enten danske statsborgere, statsborgere fra et land, som er medlem af EU/EØS, eller personer med dansk bopæl.

Der stilles ikke krav om, at EU-selskabets ledelse har bopæl i Danmark, eller at beslutningerne træffes i Danmark, blot at de skal gennemføres fra selskabets etablering i Danmark.

Det skal bemærkes, at påtænkte ændringer i etableringsforholdene og aktivitetsudøvelsen i og fra Danmark skal forelægges for Skibsregistret med henblik på vurdering af, om betingelserne for registrering fortsat vil være opfyldt efter en evt. gennemførelse af ændringerne.

7. Etableringsbetingelsen: krav til EU-/EØS-enkeltmandsrederiers etablering i Danmark

Et skib ejet af en EU-/EØS-statsborger kan også optages i DIS, når følgende betingelser er opfyldt:

- 1) **Skibets ejer skal være etableret primært i Danmark eller et andet EU/EØS-medlemsland (etableringsbetingelsen).**
- 2) **Skibet skal effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark (aktivitetsbetingelsen).**

Med "EU-/EØS-statsborger" menes en statsborger med andet EU-/EØS-statsborgerskab end dansk. Med primær etablering menes også her, at EU-/EØS-statsborgeren har placeret et fast forretningssted rent fysisk i Danmark eller et andet EU-/EØS-medlemsland, hvorfra han udøver økonomisk aktivitet.

Hvis EU/EØS-statsborgeren ikke selv driver virksomheden – den primære etablering – fra Danmark, men fra et andet EU-/EØS-land, skal der anmeldes **en fuldmægtig** til Skibsregistret, dvs. en dansk statsborger, en EU/EØS-statsborger, en person med bopæl i Danmark eller et selskab/virksomhed, der opfylder betingelserne for at kunne registreres i DIS som ejer af et skib. Fuldmægtigen skal være tilstrækkelig bemyndiget til at handle på ejerens vegne, således at skibet effektivt administreres, kontrolleres og dirigeres fra Danmark. Med hensyn til de nærmere krav til denne bemyndigelses indhold - se afsnit 6 om de elementer, der indgår i Skibsregistrets vurdering af, om aktivitetsbetingelsen er opfyldt.

8. Bareboat ind i DIS

Det er muligt for et EU-selskab eller en EU-/EØS-statsborger, der i øvrigt opfylder etablerings- og aktivitetsbetingelsen som beskrevet i afsnit 4 – 7, at bareboat-registrere et bareboat-befragtet skib, under fremmed flag, ind i DIS.

De nærmere betingelser for en sådan bareboat-registrering i DIS er beskrevet i bilag 2.

9. Mere information om DIS

Hvis der er tvivl om betingelserne for at få et skib i DIS (eller om et bareboat-arrangement kan registreres), er det muligt at kontakte Skibsregistret med henblik på en drøftelse af, om betingelserne er opfyldt. Det er også muligt at få et møde med Skibsregistret med henblik på at få afklaret eventuelle tvivlsspørgsmål.

Forespørgsler kan rettes til Skibsregistret på telefon 39 17 44 00 eller på Skibsregistrets e-mail srg@dma.dk

Der kan i øvrigt henvises til følgende love og bekendtgørelser:

- Søloven, (Lovbekendtgørelse nr. 856 af 1. juli 2010).
- DIS-loven (Lovbekendtgørelse nr. 273 af 4. november 1997 med senere ændringer).
- DIS-bekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 416 af 7. december 1988 med senere ændringer).
- Bekendtgørelsen om registrering i DIS af skibe, hvis ejer ikke opfylder betingelserne i sølovens § 1 (bekendtgørelse nr. 1046 af 6. december 1996).

- Bareboat-bekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 912 af 16. oktober 1996 om dansk bareboat registrering).

10. Beskatning af søfolk på danske skibe - DIS nettoløn

10.1. Omfattede personer og skatteprocent

Personer, der er bosat i Danmark, er fuldt skattepligtige. Personer bosat i udlandet, som arbejder på danske skibe, er normalt begrænset skattepligtige til Danmark af indkomst fra arbejde om bord. Skatteprocenten for begrænset skattepligtige søfolk er 30 pct.

10.2. Definitionen af dansk skib efter lov om beskatning af søfolk

I lov om beskatning af søfolk er dansk skib defineret således: et skib, som er registreret med hjemsted i Danmark med en bruttotonnage på 20 eller derover, og som udelukkende anvendes til erhvervsmæssig befordring af passagerer eller gods eller som bugser- og bjærgningsfartøj eller som kabellægningsfartøj.

Et skib, som er registreret med hjemsted på Færøerne, i Grønland eller i udlandet med en bruttotonnage på 20 eller derover, og som uden besætning overtages til befragtning af et dansk rederi, sidestilles med dansk skib.

Et skib, som er registreret i Danmark, og som uden besætning overtages til befragtning af et færøsk, grønlandsk eller udenlandsk rederi, anses ikke for et dansk skib.

10.3. Beskatning ved arbejde om bord på et dansk skib registreret i DIS

Har en person, der er fuldt skattepligtig, erhvervet lønindkomst ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i DIS, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven, nedsættes den samlede indkomstskat med det beløb, der forholdsmæssigt falder på denne indkomst. Personer, som er begrænset skattepligtige, betaler ikke skat af lønindkomst erhvervet ved arbejde om bord på et dansk skib, som er registreret i DIS, og som anvendes til formål, som vil kunne omfattes af tonnageskatteloven.

Der er således flere krav, der skal være opfyldt, for at der kan udbetales DIS-hyre uden, at der skal indeholdes skat:

- skibet skal være defineret som et dansk skib, der udelukkende anvendes erhvervsmæssigt,
- skibet skal være registreret i DIS,
- skibet skal anvendes til formål, der kan omfattes af tonnageskatteloven.

Da DIS-hyre er en nettohyre, er der ikke mulighed for sømanden for at få skattemæssige fradrag i indkomsten.

11. Skattemæssig behandling af skibe - Tonnageskatteloven

11.1. Indledning

I Danmark kan et rederi, som drives i selskabsform, vælge mellem to forskellige beskatningsformer: almindelig selskabsbeskatning eller tonnagesbeskatning. For at kunne vælge tonnagesbeskatning kræver det, at visse betingelser er opfyldt. Disse betingelser fremgår nedenfor.

11.2. Skattemæssig virkning

Når et rederi beskattes under tonnageskatteordningen, beregnes den skattepligtige indkomst på grundlag af den anvendte tonnage. Tonnageindkomst er en beregnet skattepligtig nettoindkomst fra rederidriften, der beskattes i stedet for den skattepligtige indkomst beregnet efter de almindelige regler (fragtindtægterne med fradrag af omkostningerne samt skattemæssige afskrivninger). Tonnageindkomsten kan aldrig blive negativ, således at tonnagesbeskattede rederier ikke kan opnå fradrag for driftunderskud.

11.3. Betingelser

For at kunne komme under den danske tonnageskatteordning skal en række betingelser være opfyldt. De væsentligste betingelser er i forkortet form gengivet her:

- Der skal være tale om et rederi eller operatørselskab, der drives i selskabsform.
- Selskabet skal drive erhvervmæssig virksomhed med transport af passagerer eller gods med egne eller lejede skibe. Der er dog visse begrænsninger for lejede skibe.
- Udlejning af skibe på tidscertepartibasis kan som hovedregel omfattes. Udgående bareboatbefragtning kan derimod som hovedregel ikke omfattes af tonnagesbeskatning.
- Skibene skal have en bruttotonnage på minimum 20.
- Skibene skal drives fra Danmark.
- Tonnagesbeskatning skal vælges fra det første indkomstår, hvor selskabet opfylder betingelserne for tonnagesbeskatning. Ordningen kan kun vælges og fravælges i perioder på 10 år.
- For operatørselskaber gælder yderligere den betingelse, at operatørselskabet fra ejeren af skibet skal have overtaget ansvar for skibets drift samt ansvar og forpligtelser ifølge ISM-koden.
- Koncernforbundne selskaber skal som hovedregel træffe samme valg omkring tonnageskatteordningen.
- Selskabet skal fastholde eller forøge sin procentandel af tonnage under EU- eller EØS-flag.

11.4. Mere information

Er der tvivl om, hvorvidt et selskab kan omfattes af tonnageskatteordningen, er det muligt at få skattemyndighedernes tilkendegivelse heraf i form af et bindende svar. Anmodning herom indsendes til SKAT, Østbanegade 123, 2100 København Ø, Danmark. Det koster 300 kr.

Enkle forespørgsler kan rettes til SKAT på telefon: 72 22 18 18 eller på www.skat.dk

Der kan i øvrigt henvises til selve tonnageskatteoven (Lovbekendtgørelse nr. 834 af 29. august 2005 med senere ændringer) samt til Ligningsvejledningen; Selskaber og aktionærer 2010-2, afsnit S.C.8.

BILAG 1: Tjekliste i forbindelse med optagelse af et skib i DIS

Med henblik på registrering af skib i DIS kan der indledningsvist udstedes et midlertidigt nationalitetsbevis på baggrund af et indscannet adkomstdokument og en indscannet udslettelsesattest eller non-reg sendt direkte til Skibsregistret fra det register, skibet kommer fra.

Den endelige registrering af et skib i DIS foregår derimod alene på baggrund af originale dokumenter, herunder Skibsregistrets blanketter behørigt udfyldt. Tidligst samtidig med skibets endelige registrering, kan der registreres pant.

Skibsregistret accepterer umiddelbart dokumenter udfærdiget på dansk, svensk, norsk og engelsk. For dokumenter og bevismidler på andre sprog kræves sædvanligvis autoriseret og notariseret oversættelse til enten dansk eller engelsk. Skulle forståelsen af et svensk, norsk eller engelsksproget dokument give anledning til tvivl, vil Skibsregistret kræve en autoriseret oversættelse til dansk.

Når et skib skal optages i DIS, skal følgende anmeldelser og dokumentation indsendes til Skibsregistret:

1. Anmeldelse af skibets data

Skibets data anmeldes på blanket S 21. Blanketten skal indsendes i original og være notarbekræftet, både for så vidt angår underskrivers identitet, underskriftens ægthed, datering og underskrivers tegningsret.

2. Godkendelse/reservation af skibets navn i Skibsregistret

Skibsnavne skal godkendes af Skibsregistret, inden skibet registreres. Navnet skal tydeligt adskille sig fra navne på allerede registrerede, registreringspligtige skibe.

3. Anmeldelse af skibets ejer og dokumentation for at etablerings- og aktivitetsbetingelsen er opfyldt

Blanketter vedrørende skibets ejer skal indsendes i original og være notarbekræftede for så vidt angår underskrivers identitet, underskriftens ægthed, datering og underskrivers tegningsret. For danske underskrivere kan i stedet to vitterlighedsvidner eller en advokat vitterlighedspåtegne.

Dansk selskab eller dansk datterselskab

- Danske selskaber med begrænset ansvar anmeldes som ejer på blanket R 3

3.1. EU-/EØS-selskaber med begrænset ansvar som ejer af skibet

- Selskabet anmeldes som ejer på blanket R 13 i notariseret form.
- Der vedlægges en officiel registerudskrift fra erhvervs- og selskabsregistret i det EU-/EØS-land, hvor selskabet er registreret. Denne skal også kunne bruges som dokumentation for, at partrederiet opfylder EU-/EØS-nationalitetskravene i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1046 af 6. december 1996. Selskabets sekundære etablering i Danmark anmeldes evt. med en udskrift fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens selskabsregister, såfremt der er tale om et

datterselskab eller en filial. For agenturer vedlægges kopi eller ekstrakt af agenturaftalen. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger/dokumentation.

- Skriftlig redegørelse for, hvordan det sikres, at skibet effektivt kontrolleres, dirigeres og administreres fra selskabets etablering i Danmark skal vedlægges. Notarisering er ikke nødvendig. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger/dokumentation.

3.2. EU/EØS-selskaber uden begrænset ansvar som ejer af skibet

- Selskabet anmeldes som ejer på blanket R 14 i notareret form.
- Der vedlægges en officiel registerudskrift fra erhvervs- og selskabsregistret i det EU-/EØS-land, hvor selskabet er registreret. Denne skal også kunne bruges som dokumentation for, at partrederiet opfylder EU-/EØS-nationalitetskravene i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1046 af 6. december 1996. Selskabets sekundære etablering i Danmark anmeldes med et udskrift fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsens selskabsregister, såfremt der er tale om et datterselskab eller en filial. For agenturer vedlægges kopi eller ekstrakt af agenturaftalen. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger/dokumentation
- Skriftlig redegørelse vedlægges for, hvordan det sikres, at skibet effektivt kontrolleres, dirigeres og administreres fra selskabets etablering i Danmark. Notarisering ikke nødvendig. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger / dokumentation.

3.3. EU-/EØS-partrederi som ejer af skibet

- Partrederiet anmeldes på blanket R 12 i notareret form med informationer om bestyrende reder og fuldmægtig.
- Dokumentation vedlægges for, at partrederiet opfylder EU-/EØS-nationalitetskravene i § 1, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1046 af 6. december 1996, (for eksempel i form af et officielt registerudskrift fra erhvervs- og selskabsregistret i det EU-/EØS-land, hvor partsrederiet er registreret, i apostilleret/legaliseret form). Kravet gælder også eventuelle partrederselskaber.
- Skriftlig redegørelse vedlægges for, hvordan det sikres, at skibet effektivt kontrolleres, dirigeres og administreres af partrederiets fuldmægtig i Danmark. Notarisering ikke nødvendig. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger / dokumentation.

3.4. EU-/EØS-enkeltmandsrederi som ejer af skibet

- Enkeltmandsrederiet anmeldes på blanket R 11 i notareret form.
- Dokumentation vedlægges for ejers primære etablering i Danmark eller en anden EU-/EØS-medlemsstat. Der kan fx være tale om en officiel registerudskrift og udenlandske registerudskrifter.
- Skriftlig redegørelse for, hvordan det sikres, at skibet effektivt kontrolleres, dirigeres og administreres fra Danmark af EU-/EØS-statsborgeren selv eller dennes fuldmægtig. Notarisering ikke nødvendig. Skibsregistret kan kræve supplerende oplysninger / dokumentation.

4. Ejers adkomst til skibet

4.1. Skib købt som nyt skib

- Originalt Builder's Certificate, notarbekræftet og apostilleret/legaliseret både med hensyn til sælgers underskrift, identitet og tegningsret (se blanket B1 (bilbrev) for hvilken information, der skal fremgå af Builder's Certificate).

4.2. Skib købt som brugt skib i udlandet

- Bill of Sale, notarbekræftet og apostilleret/legaliseret med hensyn til sælgers underskrift, identitet og kapacitet til at underskrive på vegne af sælger (se blanket B2 (skibsskøde) for hvilken information, der skal fremgå af Bill of Sale).

4.3. Skib købt som brugt skib i Danmark

- Bill of Sale, bekræftet af notar eller danske vitterlighedsvidner med hensyn til underskrivers underskrift, identitet og kapacitet til at underskrive på vegne af sælger (se blanket B2 (skibsskøde), for hvilken information, der skal fremgå af Bill of Sale).

5. Original udslettelsesattest

Registrering af skibe i DIS kan ikke ske, før original udslettelsesattest er indleveret til Skibsregistret.

6. Dansk internationalt målebrev

Målebrev udstedt af en skibsmåler, der er autoriseret af Søfartsstyrelsen (<http://www.sofartsstyrelsen.dk/Skibe/registreringafskibe/skibsmalere/Sider/default.aspx>) indsendes til cfs@dma.dk.

7. Påmærkningsattest

Påmærkning af de tildelte danske kendingsbogstaver anmeldes på blanket S 7 (Attest Påmærkning)

8. Pantebreve

Pantebreve og lignende kan tidligst registreres samtidig med, at ejerens adkomst registreres, og skal afleveres i original form. Der kræves dokumentation for underskrivers identitet, tegningsret og underskriftdato enten ved danske vitterlighedsvidner eller notar. Registrering af pantebrev, samme dag som skibet registreres, er mulig.

9. Afgifterne på registrering

- Tinglysningsafgift når adkomst til skibet registreres med bilbrev, Builder's Certificate: 0 kr.
- Tinglysningsafgift når adkomst til skibet registreres med skibsskøde eller lignende: 0,1 % af købesummen (rundet op til nærmeste 100 kr.).
- Tinglysningsafgift på pantebreve/ejerpantebreve/skadesløsbreve: 0,1 % (rundet op til nærmeste 100 kr.).
- Bortset fra ovennævnte afgifter er registrering afgiftsfri. Der er ingen årlig registreringsafgift.

Adkomstdokumenter og pantebreve ført i udenlandsk valuta kan registreres i fremmed valuta, dog skal anmelder af dokumenter ført i fremmed valuta angive omregningskurs til danske kr., jf. Tinglysningsafgiftsloven § 2, stk. 2.

10. Åbningstider

Dokumenter tages til dagbog mellem kl. 9.00 og 14.00. Dokumenter taget til dagbog kan først registreres efter kl. 14.00 den dag, de blev taget til dagbog.

BILAG 2: Bareboatregistrering ind i DIS

1. Hvilke bareboatbefragtere kan bareboate ind i DIS

Skibe, der efter sølovens § 1 **ikke** anses for danske, kan bareboat-befragtes fra fremmed flag til DIS, hvis bareboat-befragter er:

- En dansk statsborger eller et dansk selskab
- En EU-/EØS-statsborger eller et EU-/EØS-selskab, der opfylder etablerings- og aktivitetsbetingelsen som beskrevet i afsnit 4 – 7.

2. Periode

Skibet kan optages i DIS i den periode, bareboat-aftalen løber, dog maksimalt 5 år. Evt. optioner på forlængelse af en bareboat-kontrakt anses ikke af Skibsregistret som en del af aftalens løbetid, før optionen bekræftes udnyttet. Skibsregistrator kan efter skriftlig anmodning fra befragteren forlænge perioden med op til 1 år ad gangen.

3. Pant

Der kan ikke registreres panterettigheder eller andre rettigheder i et skib, der er bareboat-registreret ind i DIS.

4. Dokumentationskrav

Følgende dokumenter skal indsendes til Skibsregistret i forbindelse med at et skib bareboat registreres i dansk register:

- Anmeldelsesblanket S 31
- Bareboat-aftalen, eller en ekstrakt af denne affattet på dansk eller engelsk og notarbekræftet med hensyn til underskrivernes identitet, underskriftens ægthed og datering samt underskrivernes tegningsret.
- Attest (letter of consent) fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet har ret til at føre et andet nationalitetsflag i befragtningsperioden. Udskrift fra den udenlandske registreringsmyndighed som viser, hvem der er registreret ejer af skibet. Tegningsregler/notariseret udskrift af det selskabsregister befragter er registreret i med dokumentation for tegningsretten, såfremt notaren ikke bekræfter tegningsretten.
- Ved forlængelse kræves den originale aftale om forlængelse af bareboat-certepartiet forevist, samt nyt letter of consent fra den udenlandske registreringsmyndighed, medmindre det oprindelige samtykke udtrykkeligt har gyldighed ud over den i Danmark første registrerede bareboat charterperiode.

Skibsregistret kan endvidere anmode om dokumentation for, at skibets ejer ikke er dansk, samt at bareboat-befragter opfylder betingelserne for at kunne bareboat-registrere et skib ind i DIS.

5. Udsletning af DIS

Bareboat-registreringen udslettes af DIS igen, når:

- befragtningsaftalen ophører,
- betingelserne for registrering ikke længere er til stede,
- befragteren skriftligt begærer det,
- skibet ikke længere efter lovgivningen i skibets hjemland har ret til midlertidigt at føre et andet nationalitetsflag end hjemlandets, eller
- skibet ophugges, forliser, forsvinder eller erklæres for uistandsætteligt af udmeldte syns- og skøns mænd, af et anerkendt klassifikationsselskab eller ved anden fremgangsmåde, der kan sidestilles hermed.

Befragteren har pligt til skriftligt at anmelde, når en af ovennævnte udslettelsesgrunde indtræder og senest 30 dage efter, at bareboat-befragter er blevet bekendt med udslettelsesgrunden.