

Forslag

til

Lov om skibsregistrering.

Fremsat den 14. november 1956 af *ministeren for handel, industri og søfart*.

Afsnit I.

Registrering af større skibe.

A. Nationalitetsregistrering.

Anmeldelse til registrering.

§ 1.

Danske skibe, jfr. sølovens § 1, som er færdigbyggede og har en registertonnage af 20 tons brutto eller derover, skal af ejeren anmeldes til registrering. Ministeriet for handel, industri og søfart kan i særlige tilfælde tillade registrering af skibe, selvom betingelserne herfor efter sølovens § 1 ikke er opfyldt.

§ 2.

Stk. 1. Krigsskibe kan ikke registreres. Det samme gælder skibe, der er optaget i udenlandske skibsregistre.

Stk. 2. Flydedokke, kabeltromler, flyden- de beholdere og andet lignende materiel anses ikke som skibe ved anvendelsen af denne lovs regler.

Stk. 3. Pramme, lægtene, uddybningsma- skiner, flydekraner og lignende anses som skibe, men er undtaget fra anmeldelses- pligten i medfør af § 1, forsåvidt de ikke er forsynet med maskineri til fremdrivning.

§ 3.

Stk. 1. Anmeldelse til registrering skal ske senest 30 dage efter, at skibet er færdig- bygget eller — hvis skibet er erhvervet færdigbygget — senest 30 dage efter erhvervelsen.

Stk. 2. Chefen for skibsregistret kan for- længe denne frist.

§ 4.

Stk. 1. Skibe, som er under bygning her i riget, kan registreres foreløbig, hvis skibets bygning ifølge erklæring fra statens skibs- tilsyn eller et toldkammer er så vidt frem- skredet, at skibet på betryggende måde kan identificeres, og hvis dets tonnage ifølge erklæring fra en af de nævnte myndig- heder skønnes at ville blive mindst 20 tons brutto, samt hvis dets ejer må anses for dansk, jfr. sølovens § 1.

Stk. 2. Begæres bygherren registreret som ejer, skal anmeldelsen være ledsaget af værftets skriftlige samtykke hertil. Til registrering af værftet som ejer kræves byg- herrens skriftlige samtykke.

Stk. 3. Ved kongelig anordning kan der træffes bestemmelse om, at foreløbig regi- strering under tilsvarende betingelser kan foretages af skibe under bygning i udlandet.

§ 5.

Stk. 1. Anmeldelsen skal indeholde op- lysninger om skibet og dets ejer.

Stk. 2. Anmeldelsen skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder for, at anmeld- deren er ejer af skibet, og det skal godt- gøres, at betingelserne efter § 1, jfr. sølovens § 1, er opfyldt.

Stk. 3. Skibets byggeår og byggested, art og type skal angives. Ved begæring om endelig registrering skal tillige dets navn og hjemsted i en dansk havn anføres.

Stk. 4. Et skibs navn kan kun registreres, hvis det tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne.

Stk. 5. Chefen for skibsregistret kan nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem.

Stk. 6. Anmeldelse af navn kan finde sted, når der foretages foreløbig registrering efter § 4, eller såfremt betingelserne for foretagelse af sådan registrering er opfyldt.

§ 6.

Stk. 1. Hvis skibet ejes af et selskab, en stiftelse eller en forening, skal i anmeldelsen særligt anføres, hvem der kan sælge eller pantsætte skibet. Hvis der er valgt direktion eller korresponderende reder, skal dette anmeldes. En direktion betragtes som korresponderende reder, og en særlig korresponderende reder kan da ikke anmeldes. Ejes skibet af et partrederi, skal der vælges en bestyrende reder, der skal være dansk og have bopæl her i riget, jfr. sølovens § 10.

Stk. 2. Ejes skibet af et aktieselskab, skal det godtgøres, at selskabet er optaget som dansk i aktieselskabsregistret.

Stk. 3. Hvis der på grund af ejerens bopæl i udlandet eller af andre lignende grunde kan forventes at opstå vanskeligheder for registreringsmyndighederne ved at opnå forbindelse med rederiet, kan skibsregistret forlange, at der opgives en her i landet bosat fuldmægtig, der er bemyndiget til at optræde på ejerens vegne i forhold til registreringsmyndighederne og er ansvarlig for, at de rederiet i medfør af denne lov påhvilende pligter efterkommes.

§ 7.

Stk. 1. Såfremt et skib er erhvervet fra udlandet, skal der, foruden de i de foregående bestemmelser nævnte bevisligheder, tilvejebringes attest fra den udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet er udslettet af registret, eller at det ikke har været optaget i det af denne førte register. Chefen for skibsregistret kan dog i særlige tilfælde foretage registrering, uanset at der ikke er tilvejebragt sådan attest.

Stk. 2. Er et skib erhvervet fra et land, der har tiltrådt den internationale konvention om kontraktmæssige panterrettigheder og andre på aftale grundede sikkerhedsrettigheder i skibe, skal attest om udslettelse indeholde oplysning om de i udlandet

registrerede rettigheder. Disse rettigheder overføres til skibsregistret, forsåvidt de kan registreres her i landet.

Registreringens foretagelse.

§ 8.

Registreringen sker ved indførelse i et for hele landet fælles skibsregister. Chefen for skibsregistret skal opfylde betingelserne for at være dommer ved underret. Anmeldelse kan ske direkte til skibsregistret eller gennem de toldkamre, der godkendes som distriktskontorer, jfr. § 56, stk. 2.

§ 9.

Begæringen om registrering indføres samme dag, som den anmeldes til skibsregistret eller modtages fra et distriktskontor udenfor København, i en dagbog med en kort angivelse af, hvad anmeldelsen vedrører. Efter indførelsen i dagbogen forsynes anmeldelsen med påtegning om, hvornår indførelsen har fundet sted.

§ 10.

Stk. 1. Efter indførelsen i dagbogen undersøges, hvorvidt skibet kan registreres, og om der er tilvejebragt de i §§ 5—7 nævnte oplysninger.

Stk. 2. Hvis skibet efter de foreliggende oplysninger ikke kan registreres, afvises begæringen herom. Hvis der ikke er tilvejebragt de fornødne oplysninger, kan skibsregistret forlange berigtigelse foretaget med frist som fastsat i § 3.

§ 11.

I skibsregistret har hvert skib sit blad, skibsbladet. På skibsbladet anføres skibets type, kendingsbogstaver, mål og drivkraft samt en kortfattet gengivelse af de i §§ 5—7 nævnte oplysninger.

§ 12.

I en særlig mappe (skibsmappen) henlægges en genpart eller en fotokopi af det registrerede dokument, forsynet med samme påtegning, som er meddelt dokumentet. En anden genpart eller en fotokopi, som forsynes med tilsvarende påtegning, opbevares ligeledes i særlig mappe for hvert skib ved det distriktskontor, i hvis distrikt skibet er hjemmehørende (distriktsmappen).

Distriktsmappen skal angive de i § 11 nævnte oplysninger om skibet.

§ 13.

I tilslutning til skibsregistret føres et rederiregister, hvori opføres de rederier, hvis skibe er indført i skibsregistret, med oplysning om, hvilke skibe hvert rederi ejer. For hvert skib henvises til skibsbladet.

§ 14.

Over skibe, der erhvervsmæssigt anvendes til fiskeri eller til optagelse af sten og fyld, føres tillige særlige registre.

§ 15.

Stk. 1. De i skibsregistret optagne rederier, der ønsker at benytte særlige skorstensmærker eller kontorflag, kan gøre anmeldelse herom til chefen for skibsregistret, som fører et særligt register over de anmeldte skorstensmærker og kontorflag.

Stk. 2. Samtlige de i registret indførte mærker og flag skal tydeligt adskille sig fra hverandre.

Stk. 3. Ved optagelsen i registret opnås eneret til benyttelse af de anmeldte mærker og flag.

§ 16.

Det vigtigste indhold af registreringerne kundgøres i Statstidende.

Nationalitetsbeviser.

§ 17.

Et skib, der er registreret eller i medfør af § 1, jfr. § 2, skal registreres, må ikke gå i fart uden at være forsynet med nationalitetsbevis.

§ 18.

Stk. 1. Når et skib er målt og endelig indført i skibsregistret, udstedes et nationalitetsbevis. Beviset skal indeholde angivelse af skibets kendingsmål, brutto- og netto-registertonnage samt angive dets type, navn, hjemsted, kendingsbogstaver, drivkraft, ejer og fører. Udlevering kan ikke ske, før skibets kendingsbogstaver er indhugget, og navn og hjemsted angivet på skibet.

Stk. 2. Nationalitetsbeviset i forbindelse med indhugningen afgiver bevis for skibets identitet.

§ 19.

Når et skib er optaget i registret for fiske-

fartøjer eller for stenfiskerifartøjer, forsynes nationalitetsbeviset med påtegning herom (fiskericertifikat — stenfiskericertifikat). Nationalitetsbeviset skal angive skibets havnekendingsnummer eller stenfiskerinummer. Udlevering af beviset kan ikke finde sted, før havnekendingsnummeret eller stenfiskerinummeret er påmalet skibet.

§ 20.

Når et skib er erhvervet fra udlandet og overtages i udenlandsk havn, kan der af dansk udenrigsrepræsentation udfærdiges et midlertidigt nationalitetsbevis, der giver skibet ret til at sejle under dansk flag, indtil det ankommer til dansk havn, dog længst for et nærmere fastsat tidsrum.

§ 21.

Stk. 1. Skibsregistret kan i særlige tilfælde, når et skib er anmeldt til registrering, udstede et midlertidigt nationalitetsbevis gældende for en enkelt rejse ad gangen.

Stk. 2. For registrerede skibe kan skibsregistret endvidere udstede midlertidige nationalitetsbeviser for en enkelt rejse ad gangen eller for indenrigsfart i et nærmere fastsat, kortere tidsrum.

Stk. 3. Skibsregistret kan bemyndige toldkamrene til at udstede midlertidige nationalitetsbeviser for prøveture og for registrerede skibe for enkelte rejser i indenrigsfart.

§ 22.

Stk. 1. Nationalitetsbeviser skal opbevares om bord og på forlangende forevises myndighederne.

Stk. 2. Skibsregistret kan inddrage midlertidige nationalitetsbeviser i tilfælde af misbrug.

Ændringer i det registrerede.

§ 23.

Stk. 1. Enhver ændring i de oplysninger, som er meddelt til skibsregistret i medfør af §§ 5 og 6, skal anmeldes inden 30 dage, efter at ændringen er indtrådt. Skibsregistret kan forlænge denne frist.

Stk. 2. Anmeldelse skal ske til skibsregistret eller til et distriktskontor.

Stk. 3. Anmeldelsespligten påhviler ejeren. Ved ændringer i adkomstforholdene

påhviler pligten både overdrageren og erhververen.

Stk. 4. Den, der ved betinget adkomst erhverver ret til skibet, anses i forhold til det offentlige som ejer.

Stk. 5. Overtagelse til privat skifte anses som en ændring i adkomstforholdene. Det samme gælder ved hensiddende i uskiftet bo for så vidt angår skibe, som den afdøde ægtefælle var registreret ejer af.

Stk. 6. Påbegyndelse af konkursbehandling og offentligt skifte anses ikke som en ændring i adkomstforholdene, men det påhviler skifteretten (executor testamenti) uopholdeligt at sende meddelelse herom til skibsregistret.

§ 24.

Stk. 1. Nyt navn og hjemsted må ikke angives på skibet, forinden ændringen er registreret, og berigtigelse er sket i nationalitetsbeviset.

Stk. 2. Ved navneændringer sender skibsregistret meddelelse herom til indehavere af panterrettigheder.

Stk. 3. Hvis skibet får hjemsted i et andet distrikt, overføres distriktsmappen til det nye distrikt.

§ 25.

Sker der ændring i de forhold, hvorom oplysninger er givet i nationalitetsbeviset, skal der foretages en berigtigelse af beviset efter nærmere af ministeriet for handel, industri og søfart fastsatte regler.

Udslettelse af skibsregistret.

§ 26.

Stk. 1. Et skib udslettes af skibsregistret, såfremt ejeren ikke længere kan anses som dansk ejer, eller skibet overdrages eller overgår til nogen, som ikke kan anses som dansk, jfr. sølovens § 1.

Stk. 2. Endvidere udslettes skibe, der ophugges, forliser, forsvinder eller af anmeldte syns- og skønsmænd, af et godkendt klassifikationsselskab eller ved en anden fremgangsmåde, der kan ligestilles hermed, erklæres for uistandsættelige.

§ 27.

Stk. 1. Det påhviler ejeren af skibet at gøre anmeldelse til skibsregistret om ethvert forhold, som medfører udslettelse af skibet,

umiddelbart efter at han er blevet bekendt med forholdet. Er et skib forsvundet, skal anmeldelse om udslettelse indsendes, når det tidspunkt er kommet, da forsikringssummen i medfør af forsikringsaftalelovens § 71 kan udbetales.

Stk. 2. Samtidig med anmeldelsen, der skal være ledsaget af de fornødne bevisligheder, afleveres skibets nationalitetsbevis til skibsregistret, eller skriftlig redegørelse afgives om årsagen til, at dette ikke kan ske.

§ 28.

Stk. 1. Ved udslettelsen fortabes retten til at lade skibet sejle under dansk flag og retten til skibets navn.

Stk. 2. Retten til skibets navn kan dog på ejerens begæring forbeholdes for et tidsrum af 3 år regnet fra udslettelsen.

Stk. 3. Skibsregistret kan udsætte udslettelsen, såfremt nationalitetsforholdet kan forventes berigtiget, eller der er rimelig udsigt til, at skibet kan komme tilveje eller blive bjerget eller istandsat inden udløbet af en af ham fastsat frist.

§ 29.

Stk. 1. Udslettelse af skibsregistret må ikke finde sted, forinden der af skibsregistret er sendt meddelelse herom til indehavere af anmeldte rettigheder, og der er forløbet en frist på 30 dage fra meddelelsens afsendelse, medmindre de anmeldte rettighedshavere giver samtykke til udslettelsen, eller det godtgøres, at rettighederne er bortfaldet, eller ejeren stiller betryggende sikkerhed.

Stk. 2. Udslettelse kan dog ikke finde sted, hvis det oplyses, at en anmeldt rettighedshaver har foretaget retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet, medmindre retsforfølgningen ikke fremmes uden uforholdent ophold eller ved endelig afgørelse nægtes fremme.

Stk. 3. Henstår der ved skibets udslettelse rettigheder på skibets blad i skibsregistret, skal attest om skibets udslettelse give oplysning om disse rettigheders indhold.

§ 30.

Et skib udslettes ikke af skibsregistret, selv om det ved ommåling ansættes til en mindre registertonnage end 20 tons brutto.

B. Rettighedsregistrering.

§ 31.

Stk. 1. Rettigheder over de i skibsregistret indførte skibe skal registreres for at opnå beskyttelse over for aftaler om skibet og mod retsforfølgning.

Stk. 2. Den ret, der skal fortrænge en uregistreret ret, skal selv være registreret, og erhververen ifølge aftale i god tro.

Stk. 3. Hvis indehaveren af en registreret ret over et skib er eller bliver umyndiggjort, skal dette registreres, for at umyndiggørelsen kan gøres gældende over for aftaler vedrørende skibet, som i god tro indgås med den umyndige. Tilsvarende regel gælder om lavværgemål.

§ 32.

Stk. 1. For at et dokument skal kunne registreres, må det efter sit indhold gå ud på at fastslå, stifte, forandre eller ophæve en ejendomsret, en panteret, en brugsret eller en ret, der begrænser ejerens adgang til at råde i en eller flere nærmere angivne retninger.

Stk. 2. Når et pantebrev, som er omsætningspapir, er registreret, behøver overdragelse af pantebrevet ingen registrering.

§ 33.

Søpanterrettigheder og de i sølovens § 17 nævnte panterrettigheder kan ikke registreres og har uden registrering den i søloven angivne retsstilling.

§ 34.

Til registrering af arrest, udlæg, dom eller anden offentlig retshandling, der angår et skib, kræves, at anmelderen fremlægger erklæring fra den myndighed, som har foretaget handlingen, eller en udskrift af dens bøger, og handlingen skal angå den, der ifølge registret er beføjet til at råde over skibet.

§ 35.

Stk. 1. Indholdet af et dokument, som begæres registreret, skal være endelig fastsat. I skadesløsbreve er det dog tilstrækkeligt at angive et størstebeløb for gælden.

Stk. 2. Ethvert privat dokument vedrørende et registreret skib skal fremtræde som udstedt af den, der ifølge registret —

eller ved pantebreve ifølge transport — er beføjet til at råde over retten, eller som udstedt med hans samtykke.

§ 36.

Ministeriet for handel, industri og søfart kan fastsætte nærmere regler om, hvilke krav der skal stilles til beviset for udstederens identitet og myndighed, for ægtigheden af dokumenter og forelagte bevisligheder, om dokumenternes indretning og om, i hvilken udstrækning der skal medfølge genpartier eller fotokopier af dokumenter, som anmeldes eller forevises ved registreringen.

§ 37.

Stk. 1. Registreringen foretages i overensstemmelse med de i §§ 8—12 og 16 omhandlede regler, jfr. dog de følgende bestemmelser.

Stk. 2. Såfremt dokumentet ikke opfylder de i §§ 32—36 fastsatte betingelser for registrering, skal det afvises.

Stk. 3. Hvis der foreligger en mangel, som skønnes at kunne afhjælpes, kan skibsregistret dog fastsætte en frist for tilvejebringelse af de fornødne bevisligheder for, at registrering kan foretages, således at afvisning først finder sted, når bevislighederne ikke foreligger inden udløbet af denne frist.

Stk. 4. Ved registreringen indføres en kortfattet angivelse af dokumentets indhold på skibsbladet, der inddeles i 3 afdelinger for 1) adkomster, 2) panterrettigheder og 3) brugsrettigheder og andre rettigheder.

Stk. 5. Har et dokument ikke angivet den berettigedes prioritetsstilling eller angivet denne på en mod registret stridende måde, eller er der mindre uoverensstemmelser mellem dokumentets indhold og de forelagte bevisligheder, meddeles der dokumentet anmærkning herom, og anmærkningens indhold indføres i registret.

§ 38.

Stk. 1. Udsettelse af registrerede rettigheder kan foretages, såfremt der foreligger samtykke fra den, der i registret står indført som berettiget, eller bevis for, at retten er bortfaldet ifølge sit indhold eller ved dom eller anden retsafgørelse.

Stk. 2. Til udslettelse af pantebreve, som er omsætningspapirer, kræves fremlæggelse af pantebrevet i kvitteret stand, bevis for mortifikation eller ophør ifølge retsbeslutning.

§ 39.

Udslettelse i medfør af § 38 sker ved, at indførelsen i registret overstreges, dog således, at det oprindelige indhold stadig er læseligt. Genparterne af de registrerede dokumenter udtages af skibs- og distriktsmapperne.

§ 40.

Stk. 1. Hvor intet andet er bestemt, regnes registreringens retsvirkninger fra den dag, da dokumentet er anmeldt til skibsregistret, hvadenten denne anmeldelse sker direkte eller gennem et distriktskontor udenfor København.

Stk. 2. Dokumenter, der anmeldes samme dag, betragtes ved registreringen som anmeldt samtidigt. Medfører dette uklarhed i adkomstforholdet, registreres dokumenterne, men udslettes påny, såfremt anmelderen ikke inden en af skibsregistret fastsat frist har tilvejebragt klarhed i adkomstforholdet.

Stk. 3. Rettigheder, der overføres fra udenlandsk register i medfør af reglen i § 7, stk. 2, bevarer den retsstilling, som de havde før overførslen.

Stk. 4. Er skibet erhvervet fra et land, der ikke har tiltrådt den internationale

konvention om kontraktmæssige panteretigheder og andre på aftale grundede sikkerhedsrettigheder i skibe, kan rettigheder, der har været registreret i udenlandsk register, kun registreres i skibsregistret med ejerens samtykke og med retsvirkning efter reglerne i stk. 1 og 2.

§ 41.

Stk. 1. Når et dokument er indført i skibsregistret, kan ingen indsigelse fremsættes mod dets gyldighed over for godtroende erhverver ifølge registreret aftale. Det samme gælder over for en erhverver ifølge transport af et pantebrev, som er omsætningspapir.

Stk. 2. Dog bevares over for en sådan godtroende erhverver den indsigelse, at dokumentet er falsk eller forfalsket, eller at dets udstedelse retsstridigt er fremkaldt ved personlig vold eller trusel om øjeblikkelig anvendelse af sådan, eller at udstederen af dokumentet var umyndig ved udstedelsen.

Stk. 3. Reglerne i stk. 1 og 2 finder ikke anvendelse med hensyn til rettigheder, der er overført fra udenlandske registre i medfør af reglen i § 7, stk. 2, eller § 40, stk. 4.

§ 42.

Skibsregistret udsteder på begæring bekræftet genpart af skibsbladet. Denne genpart omfatter kun de ved udstedelsen anmeldte rettigheder, som ikke er udslettede.

Afsnit II.

Registrering af mindre skibe m. m.

A. Registrering i fartøjsfortegnelsen.

§ 43.

Stk. 1. Skibe, hvis registertonnage er mindre end 20 tons brutto, og skibe, som i medfør af § 2, stk. 3, er undtaget fra anmeldelsespligten til skibsregistret, skal anmeldes til fartøjsfortegnelsen i det distrikt, hvor skibet hører hjemme. Anmeldelsespligten er betinget af, at skibet er færdigbygget og i dansk eje, jfr. sølovens § 1.

Stk. 2. Lystfartøjer kan ikke optages i fartøjsfortegnelsen. Ministeriet for handel, industri og søfart kan endvidere bestemme, at grupper af mindre skibe ikke kan optages i denne fortegnelse.

Stk. 3. Fartøjsfortegnelsen for København føres af skibsregistret. Udenfor København forestår distriktskontorerne førelsen af fartøjsfortegnelsen under tilsyn af chefen for skibsregistret.

Stk. 4. Når et skib er endeligt indført i fartøjsfortegnelsen, udstedes af distriktskontoret et nationalitetsbevis.

Stk. 5. Bestemmelserne i afsnit I med undtagelse af § 4, § 5, stk. 4—6, § 6, stk. 1, 1. punktum, § 7, stk. 2, §§ 8—13, §§ 15—16, § 28, stk. 2, og §§ 29—42, finder med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen. Mini-

steriet for handel, industri og søfart fastsætter nærmere bestemmelser herom.

B. Registrering i skibsregistret.

§ 44.

Stk. 1. De i § 43 omhandlede skibe, herunder lystfartøjer, kan på ejerens begæring optages i skibsregistret, hvis de er målt til, eller ved foreløbig registrering skønnes at ville blive målt til, en registertonnage af 5 tons brutto eller derover.

Stk. 2. Om registreringen og dennes retsvirkninger gælder de i afsnit I fastsatte regler, med undtagelse af § 5, stk. 4.

§ 45.

Stk. 1. Hvis skibet tidligere har været indført i fartøjsfortegnelsen, slettes det heri, og optagelsen i skibsregistret noteres i fartøjsfortegnelsen. Endvidere udstedes nyt nationalitetsbevis for skibet.

Stk. 2. Optagelse i skibsregistret udelukker, at skibet senere kan overføres til fartøjsfortegnelsen.

Stk. 3. Samme regler finder anvendelse, når et skib som følge af ommåling overføres til skibsregistret.

§ 46.

Stk. 1. De før optagelsen i skibsregistret stiftede rettigheder bevarer deres gyldighed over for trediemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget. Sådanne rettigheder kan optages i skibsregistret, såfremt de stadig må antages at have betydning. Ved skibsregistrets foranstaltning søges de vedrørende skibet forinden denne lovs ikrafttræden tinglyste rettigheder overført til skibsregistret.

Stk. 2. Hvis skibet ikke registreres som nybygget, skal der ved registreringen gives anmærkning om, at der muligt, før optagelsen i skibsregistret, kan være stiftet rettigheder, som ikke er registreret.

§ 47.

Tinglysning efter reglerne i tinglysningslovens 7. kap. af rettigheder over skibe, som efter bestemmelsen i § 44 kan optages i skibsregistret, kan ikke finde sted efter denne lovs ikrafttræden.

Afsnit III.

Almindelige bestemmelser.

A. Pant m. v.

§ 48.

Stk. 1. En registreret ret over et skib omfatter, når intet andet er aftalt, tillige maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod, fiskeredskaber, instrumenter og andet tilbehør, der er anskaffet på ejerens bekostning og bestemt til anbringelse i skibet, selv om det midlertidigt er adskilt fra skibet.

Stk. 2. Endvidere omfatter en registreret ret over et skib, som er foreløbig registreret, de til skibet anskaffede materialer, der er individualiseret på byggepladsen og påmærket som vedrørende skibet.

Stk. 3. Særlige rettigheder kan ikke stiftes eller forbeholdes over et skibs bestanddele eller det nævnte tilbehør, bortset fra fiskeredskaber.

§ 49.

Stk. 1. Ophører en registreret panteret i

et skib være sig helt eller delvis, eller viser den sig ikke at være gyldig stiftet, har ejeren, uanset modsat aftale med en efterstående panthaver eller andre, ret til at besætte — straks eller senere — den således ledige plads med en ny panteret, medmindre han klart ved ophøret eller senere giver afkald herpå. Dersom pantebrevet slettes efter panterettens ophør, uden at ejeren samtidig benytter sig af sin ret til at besætte den ledige plads med en ny panteret, noteres det på begæring af ejeren, at der er opstået ejerpant.

Stk. 2. I tilfælde af retsforfølgning tilfalder den ledige plads kreditorerne. I det omfang, hvori den ledige plads ikke er bragt til ophør ved særlig retsforfølgning eller konkursbehandling, tilfalder denne den eller de efterstående panthavere.

Stk. 3. Tilsvarende regler gælder en af ejeren forbeholdt plads til senere stiftelse af en panteret.

Stk. 4. Det skal dog gyldig kunne vedtages i et efterstående pantebrev, at pantet i retten ifølge dette rykker op, efterhånden som en foranstående panteret afdrages, eller når denne panteret til et forud angivet bestemt tidspunkt helt indfries. I disse tilfælde kan der ikke vedtages en nedsættelse af afdragets størrelse eller anden standsning i lånets afvikling uden efterpanthaverens samtykke. En henstand med afdrags erlæggelse fra forpanthaverens side kan ikke bevirke, at efterpanthaverens kapital er forfalden, hvorimod efterpanthaveren i så fald kan forlange det forfaldne beløb udbetalt til ham selv som afdrag på skylden til ham. Hvis flere efterpanthavere kan gøre nævnte ret gældende, tilfalder afdraget den bedst berettigede.

§ 50.

Stk. 1. En panthaver kan ikke, når han giver skyldneren henstand med renter eller lignende ydelser, bevare sin panteret for disse forud for de efterfølgende eller sideordnede panthavere udover et år fra forfaldsdagen. Hvis en panthaver har krav på forhøjet rente eller anden særlig ydelse i anledning af forsinkelse med betaling, står sådanne krav ligeledes ved fyldestgørelse af pantet tilbage for andre panthaveres ret. Disse regler kommer dog ikke til anvendelse på skadesløsbreve.

Stk. 2. En panthaver kan ikke uden samtykke af de efter ham eller sideordnet med ham berettigede i skibet træffe aftale med skyldneren om længere uopsigelighed fra dennes side, end der var aftalt, da den efterstående eller sideordnede ret blev stiftet. Ej heller kan han træffe aftale med skyldneren om højere rente, end der gjaldt på dette tidspunkt, uden nævnte berettigedes samtykke, dersom den årlige rente derved ville overstige 6 pct.

Stk. 3. Andre ændringer i en panterets vilkår eller virken behøver ikke nævnte berettigedes samtykke. Vedtagelser i modsat retning er ugyldige.

B. Præklauson m. v.

§ 51.

Stk. 1. Såfremt det gøres gældende, at en ret over et skib, som er indført i eller anmeldt til skibsregistret, er stiftet, forandret eller bragt til ophør, og denne påstand vel

kan sandsynliggøres, men dog ikke bevises, kan skibsregistret, eventuelt mod sikkerhedsstillelse, indkalde de personer, som måtte have interesse i at modsætte sig registreringen eller udslettelsen.

Stk. 2. Indkaldelsen sker een gang i Statstidende i et nummer, der udkommer den første hverdag i en måned. Varslet er mindst 4 uger fra kundgørelsen. Der sendes så vidt muligt særskilt meddelelse i anbefalet brev til dem, der ifølge foreliggende oplysninger måtte have interesse heri. Efter skibsregistrets bestemmelse kan der endvidere foretages indkaldelse af de interesserede i et udbredt dagblad eller på anden hensigtsmæssig måde. Omkostningerne ved indkaldelsen afholdes af den, der har fremsat begæringen.

Stk. 3. Fremkommer der ingen indsigelse mod påstanden, afgør skibsregistret sagen i overensstemmelse med påstanden.

§ 52.

Hvis der i løbet af 10 år ikke er modtaget efterretninger om et skib, som er indført i skibsregistret eller fartøjsfortegnelsen, og det må antages, at det ikke længere eksisterer, kan chefen for skibsregistret bestemme, at skibet udslettes af registret (fartøjsfortegnelsen), for skibsregistrets vedkommende dog først efter indkaldelse i overensstemmelse med de i § 51 fastsatte regler.

C. Retsmidler.

§ 53.

Skibsregistrets afgørelser i henhold til denne lov kan af enhver, der har en retlig interesse heri, indbringes for landsretten i den landsretskreds, hvor det pågældende skibs rederi er hjemmehørende, indenfor en frist af 14 dage, regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende. Justitsministeriet kan, når omstændighederne taler derfor, senere, dog ikke efter 6 måneders forløb, tillade, at skibsregistrets afgørelser indbringes for landsretten inden 14 dage efter tilladelsens meddelelse. Hvis fagkundskab til søforhold skønnes at være af betydning, kan retten tilkalde 2 søkyndige dommere, der udtages blandt de af justitsministeriet i medfør af retsplejelovens § 6, stk. 4, beskikkede dommere. De om kæremål i borgerlige sager gældende regler finder iøvrigt

med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.

Stk. 2. Justitsministeriet kan tillade, at landsrettens afgørelse påkæres til Højesteret under samme betingelser, som gælder for landsrettens afgørelser i anledning af kære overfor en underretsafgørelse.

Stk. 3. Chefen for skibsregistret kan omgøre en af ham truffet bestemmelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger, eller den oprindelige bestemmelse gik ud på, at en begæring ikke kunne tages til følge. Hermed får afgørelsen ikke tilbagevirkende kraft fra den oprindelige anmeldelse.

Stk. 4. Afgørelser truffet af distriktskontorer udenfor København om førelse af fartøjsfortegnelsen kan påklages til skibsregistret indenfor samme frist, som fastsat i stk. 1. Skibsregistrets afgørelse kan indbringes for landsretten efter samme regler, som fastsat i stk. 1.

§ 54.

Stk. 1. Hvis et dokument er blevet urigtig gengivet i skibsregistret, skibsmappen eller distriktsmappen, eller ikke er blevet indført i registret, eller det er indført med en fejlagtig anmeldelsesdato, har den forurettede krav på rettelse og erstatning af statskassen for det lidte tab.

Stk. 2. Har nogen, inden rettelse er sket, ved aftale erhvervet ret over skibet i tillid til skibsregistrets eller skibsmappens indhold, bliver det ved dom at afgøre, om selve retten skal tilkendes den forurettede eller den godtroende erhverver, således at der ydes den anden part erstatning. Sagen anlægges ved Østre Landsret og rettes mod skibsregistret på det offentliges vegne.

§ 55.

Stk. 1. Udover de i § 54 omhandlede tilfælde ydes der af statskassen erstatning for tab, der er lidt som følge af, at en ret er fortrængt i medfør af § 41, stk. 2, § 51 eller § 52.

Stk. 2. Herudover yder statskassen erstatning for tab, der skyldes forsømmelse, udvist af nogen, der medvirker ved skibsregistreringen.

D. Lovens gennemførelse.

§ 56.

Stk. 1. Ministeriet for handel, industri og

25 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

søfart fastsætter nærmere regler om lovens gennemførelse, herunder regler om registrenes indretning og førelse, om udfærdigelse af nationalitetsbeviser og om mærkning af skibe.

Stk. 2. Ministeriet for handel, industri og søfart træffer efter forhandling med finansministeriet bestemmelse om inddelingen i distrikter og godkendelse af toldkamre som distriktskontorer, samt toldvæsenets medvirkning iøvrigt ved registreringsforretningernes gennemførelse.

Stk. 3. Grønland udgør et særligt distrikt, sideordnet med de øvrige distrikter.

§ 57.

Stk. 1. Overtrædelse af denne lovs afsnit I A og II eller de i medfør af loven udstedte forskrifter straffes med bøde, såfremt de ikke i medfør af anden bestemmelse kan straffes med strengere straf. Sagerne behandles som politisager.

Stk. 2. Hvis nogen modvilligt undlader at opfylde de ham påhvilende pligter til registreringens gennemførelse, kan der under politisagen fastsættes en fortløbende bøde, der tilfalder statskassen, som tvangsmiddel til gennemtvungelse af pligten.

Stk. 3. Retten til at have eller få udfærdiget nationalitetsbevis eller de i § 19 omhandlede påtegninger på nationalitetsbeviset kan inddrages for et af retten fastsat tidsrum efter de i borgerlig straffelov §§ 78 og 79, som ændret ved lov nr. 286 af 18. juni 1951, fastsatte regler (for Grønlands vedkommende § 110 i kriminallov nr. 55 af 5. marts 1954).

Stk. 4. Hvis et skib sejler under dansk flag uden at være berettiget hertil, kan den eller de skyldige personer straffes efter reglerne i stk. 1. Endvidere kan skibet inddrages til fordel for statskassen, såfremt der foreligger et groft misbrug. Inddragelsen må respektere rettighedshavere, medmindre disse har medvirket til det ulovlige forhold.

§ 58.

Stk. 1. Denne lov gælder ikke for skibe, der er hjemmehørende på Færøerne.

Stk. 2. Særlige regler om registrering af skibe, hjemmehørende i Grønland, herunder om førelsen af fartøjsfortegnelser og adgang til at registrere skibe under den i § 44, stk. 1, fastsatte tonnagegrænse, kan fastsættes af ministeriet for handel, industri

og søfart efter forhandling med ministeriet for Grønland.

§ 59.

Denne lov træder i kraft den 1. januar 1958.

For Grønlands vedkommende fastsættes tidspunktet for lovens ikrafttræden ved kongelig anordning.

Samtidig ophæves lov om skibes registre-

ring af 1. april 1892 med ændringer af 4. maj 1927, jfr. lovbekendtgørelse nr. 103 af 4. maj 1927, med undtagelse af de i §§ 1 og 2 indeholdte regler om flagføring, lov nr. 68 af 27. marts 1929 om ændringer i nævnte lov, lov nr. 358 af 26. august 1941 om tillæg til nævnte lov, samt lov nr. 121 af 28. marts 1951 og lov nr. 363 af 22. december 1954 om ændringer i nævnte lov.

Bemærkninger til lovforslaget.

Den 4. juni 1952 nedsatte handelsministeriet en sagkyndig kommission til revision af den gældende lovgivning vedrørende skibes registrering.

Kommissionen har i september 1955 afgivet betænkning, indeholdende et udkast til ny skibsregistreringslov, om hvilket der — bortset fra det nedenfor nævnte spørgsmål om registrering af lystfartøjer — har været fuld enighed i kommissionen.

Nærværende lovforslag følger, bortset fra ændringer af formel og redaktionel karakter, det af kommissionen udarbejdede lovudkast. Dog er der efter stedfunden høring af de interesserede ministerier og organisationer foretaget nogle få mindre væsentlige ændringer i kommissionsudkastet, for hvilke der er redegjort nærmere nedenfor.

Om kommissionens arbejde og de hovedsynspunkter, der har været lagt til grund ved udarbejdelsen af lovudkastet, henvises til kommissionens betænkning. De af kommissionen udarbejdede udførlige motiver til lovudkastet er gengivet nedenfor.

Man skal endvidere henvide til det af kommissionen udarbejdede forslag til ændringer i søloven, der er fremsat som lovforslag samtidig hermed.

Til lovforslagets enkelte bestemmelser skal iøvrigt knyttes følgende bemærkninger:

Til § 8.

Man har — bl. a. for at undgå forveksling med overregistrator ved aktieselskabsregisteret — ikke fundet det hensigtsmæssigt at bruge betegnelsen: overregistrator for den embedsmand, der skal forestå skibsregistreringen, men har foretrukket benævnelsen: Chefen for skibsregistret.

Til § 41. stk. 1.

Da regelen ligesom tinglysningslovens § 27 også bør gælde overfor en erhverver ifølge transport af

et pantebrev, har man i et nyt punktum tydeliggjort dette.

Til § 43, stk. 2.

Som det fremgår af kommissionsbetænkningen har tolddepartementets repræsentant i kommissionen ikke kunnet tiltræde forslaget om, at lystfartøjer under 20 tons brutto fremtidig ikke skal kunne optages i fartøjsfortegnelsen. Idet man i det hele kan tiltræde den af kommissionens flertal anførte begrundelse for at afskaffe registrering af mindre lystfartøjer, har man også på dette punkt fulgt kommissionsforslaget.

Til § 51, stk. 3.

Under hensyn til at justitsministeriet har givet udtryk for afgørende betænkeligheder ved, at der, som foreslået af kommissionen, tillægges chefen for skibsregistret beføjelse til at afgøre tvistigheder mellem private parter i sager om præklusion m. v., har man ladet bestemmelsen i stk. 3, 2. punktum, udgå. Skulle der efter stedfunden indkaldelse i medfør af § 51 fremkomme indsigelser, må parterne henvises til at søge tvisten afgjort på sædvanlig måde, om fornødent ved at indbringe sagen for de ordinære domstole.

Til § 53, stk. 1.

Ifølge kommissionsforslaget skulle skibsregistrets afgørelser kunne påkæres til Østre Landsret. Justitsministeriet har imidlertid henstillet, at man ikke fraviger den almindelige fordeling af retssager mellem Vestre og Østre Landsret, og bestemmelsen er derfor på dette punkt ændret således, at sagerne behandles ved landsretten i den landsretskreds, i hvilken det pågældende skibs rederi er hjemmehørende. Justitsministeriet har endvidere givet udtryk for, at betegnelsen „kære“, bør forbeholdes tilfælde, hvor judicielle myndigheders afgørelser

indbringes for højere ret. I overensstemmelse hermed har man ændret ordlyden i stk. 1 således, at skibsregistrets afgørelser kan „indbringes“ for vedkommende landsret, idet man samtidig har tilføjet en bestemmelse om, at de om kæremål i borgerlige sager gældende regler med de fornødne lempelser finder tilsvarende anvendelse på indbringelsen for og behandlingen ved landsretten.

Til § 59.

Under hensyn til at en række praktiske detaljer i forbindelse med gennemførelsen af lovforslaget, herunder udarbejdelse af administrative forskrifter, tilvejebringelse af nye bøger og formularer, gennemgang af de ved tinglysningskontorerne førte personbøger m. m., nødvendigvis vil tage nogen tid, er tidspunktet for lovforslagets ikrafttræden foreslået fastsat til den 1. januar 1958.

Kommissionens bemærkninger til lovudkastet.

Idet man med hensyn til de almindelige synspunkter, kommissionen har lagt til grund for udarbejdelsen af lovforslaget, skal henvise til det i betænkningen foran anførte, skal i det følgende redegøres nærmere for kommissionens overvejelser med hensyn til nogle enkelte hovedspørgsmål af mere principiel karakter.

Tonnagegrænsen.

Kommissionen har indgående drøftet spørgsmålet om, hvilke tonnagegrænser der bør fastsættes med hensyn til pligten til at lade skibe registrere. Den gældende lovgivning — sølovens § 2, stk. 1, og skibsregistreringslovens § 7, stk. 1 — fastsætter registreringspligt for alle skibe, der måles til en registertonnage af 20 tons brutto og derover, en regel der fandtes tilsvarende i lov angående danske skibes registrering af 13. marts 1867.

Efter svensk lovgivning er registreringsgrænsen 20 tons netto, medens norsk lovgivning har 2 grænser, nemlig 25 tons brutto for dampskibe (herunder også motorskibe) og 50 tons for sejlskibe. Ved den forestående revision af den norske skibsregisterlov er det, såvidt vides, ikke hensigten at ændre 25 tons grænsen, hvorimod den særlige grænse for sejlskibe antagelig bliver ophævet. I Finland er der registreringspligt for handelsskibe på mindst 19 registertons netto.

Spørgsmålet om nedsættelse af registreringsgrænsen har tidligere været rejst blandt andet fra bankernes side, idet man gjorde gældende, at den

bestående retstilstand, hvorefter pant i skibe under 20 tons tinglyses som løsøre, måtte betragtes som utilfredsstillende, dels på grund af kravet om fornyet tinglysning, når pantets ejer flytter til anden retskreds, dels fordi løsørepant skal vige for privilegerede kreditorer.

For at imødekomme de fremsatte ønsker om en forbedring af pantsætningsmulighederne for skibe under registreringsgrænsen blev der i sin tid i handelsministeriet udarbejdet et lovudkast, hvorefter skibe mellem 10 og 20 tons brutto på begæring af ejeren skulle kunne optages i skibsregistret. Dette lovudkast blev dog af forskellige årsager ikke gennemført.

I Sverige er der adgang til på begæring at få skibe over 5 tons netto (siden 1. januar 1955, 3 tons) optaget i fartysregistret, hvilket efter indhentede oplysninger normalt kun finder sted for at muliggøre „in-teckning“ af pantehæftelser.

I Norge er der ved en lov, der trådte i kraft den 1. januar 1953, gennemført adgang til tinglysning af rettigheder vedrørende skibe under registreringsgrænsen, forsåvidt de pågældende skibe er mærkepligtige, hvilket dels gælder fiskefartøjer, der efter en lov fra 1917 underkastes mærkning ved foranstaltning af fiskerimyndighederne, dels motordrevne fartøjer, der ifølge en lov af 1948 skal mærkes og indregistreres hos politiet.

Kommissionen er nået til den opfattelse, at der ved revisionen af skibsregistreringsloven bør tilvejebringes mulighed for en bedre sikring af rettigheder i fartøjer under registreringsgrænsen. Kommissionen har herved lagt vægt på de navnlig fra bankside og fra repræsentanter for de ministerier, der formidler statens udlånsvirksomhed til fiskeriflåden, anførte betragtninger.

Til belysning af spørgsmålets praktiske rækkevidde har man fremskaffet den som bilag 1 optrykte statistiske oversigt over de i fartøjsfortegnelsen i oktober 1952 optagne fartøjer, fordelt efter antal og tonnagegrupper. Endvidere har man fra 2 retskredse — Frederikshavn og Frederikssund — fremskaffet udførlige oversigter over de på samme tidspunkt tinglyste løsørepantebreve i skibe, og har på grundlag heraf opstillet de som bilag 2 og 3 aftrykte skematiske oversigter, der viser omfanget og antallet af tinglyste hæftelser i fartøjer sammenholdt med det totale antal fartøjer, der er hjemmehørende i det pågældende område.

Disse oplysninger bekræfter antagelsen af, at der foreligger et betydeligt behov for adgang til sikring af panterettigheder i fartøjer på 5 tons og derover, og at en eventuel ordning bør omfatte alle fartøjer

over denne størrelse, for hvilke pantsætningspørgsmålet bliver aktuelt.

Kommissionen har dog ikke ment, at det ville være hensigtsmæssigt at foretage en almindelig sænkning af registreringsgrænsen, da dette ville bevirke en overfyldning af skibsregistret med fartøjer af relativ mindre værdi, for hvilke pantsætningspørgsmålet er uden praktisk betydning. Man er derfor blevet stående ved den i lovudkastets §§ 44—47 foreslåede ordning, hvorefter skibe over 5 tons på begæring kan optages i skibsregistret, og derefter — med en enkelt undtagelse — undergives ganske samme regler som registreringspligtige skibe.

På den anden side ville det være upraktisk og kunne føre til uklare retsforhold, hvis man havde 2 registrerings- eller tinglysningsordninger for samme gruppe af fartøjer, og man foreslår derfor i udkastets § 47, at adgangen til tinglysning efter reglerne i tinglysningslovens kap. 7 af rettigheder over skibe, som efter forslaget kan begæres optaget i skibsregistret, skal være udelukket efter lovens ikrafttræden.

Om de nærmere enkeltheder vedrørende den foreslåede registreringsordning, herunder navnlig spørgsmålet om sikring af rettigheder, der er stiftede før skibets optagelse i skibsregistret, henvises til bemærkningerne til lovforslagets §§ 44—47.

Den administrative ordning af skibsregistreringen.

Medens skibsregistrering i ældre tider foretoges lokalt ved toldkamrene i de enkelte søkøbstæder, blev der allerede ved lov angående danske skibes registrering af 13. marts 1867 indført et hovedregister, der førtes ved „Hoved- Skibsregistrerings- og Maalingskontoret“ i København. Registrering i dette register var udelukkende af offentlig karakter. Underpant i skibe kunne kun sikres ved tinglæsning efter de for almindeligt løsørepan gældende regler.

Ved lov om danske skibes registrering af 1. april 1892 opretholdtes den centraliserede registrering i det ved Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet i København (nu Skibsregistreringskontoret) førte skibsregister.

Dette register omfattede endvidere registreringer af civilretlig karakter i overensstemmelse med den samtidig gennemførte sølovs § 3, hvorefter retshandler om ejendomsret og panteret i registreringspligtige skibe eller skibspart skal registreres for at have gyldighed som sådanne.

Jævnside med hovedregistret i København opretholdtes et antal distriktsregistreringskontorer

ved toldkamrene i en række provinsbyer, hvor der foruden dagbog over de til registrering modtagne og videreekspererede dokumenter føres et skibsregister, hvori indføres afskrift af alt, hvad der ved skibsregistret i København er registreret og protokolleret vedrørende de i distriktet hjemmehørende skibe.

I Sverige er den offentligretlige registrering af skibe centraliseret i det i Kommerskollegium førte „fartygsregister“ medens „inteckning“ af pantet rettigheder i skibe finder sted ved Stockholms Rådhusret, uanset skibets hjemsted.

I Norge er skibsregistreringen derimod decentraliseret til de lokale tinglysningskontorer i samarbejde med toldkamrene. Dog føres der i skibsfartsdepartementet en matrikel over alle registrerede skibe, på grundlag af det som er indført i de lokale skibsregistre, der har pligt til at sende fornøden underretning til departementet. Endvidere føres der også lokalt en tilsvarende matrikel hos toldkassereren, omfattende alle registrerede skibe med hjemsted indenfor det pågældende distrikt.

Også i Finland er skibsregistreringen decentraliseret, idet „fartygsregistre“ føres af købstædernes magistrater. „Inteckning“ af panterrettigheder kan finde sted i samme registre.

Kommissionen er af den opfattelse, at den gennem en meget lang årrække bestående ordning af skibsregistreringen med et centraliseret register i København bør opretholdes. Denne ordning har vist sig særdeles hensigtsmæssig og effektiv i praksis og ønskes såvel af rederierhvervet som af bankkredse bevaret uændret.

Den offentligretlige side af registreringen kræver under alle omstændigheder, at der findes et centraliseret skibsregister — i det mindste som i Norge et genpartsregister. Derimod kunne rettighedsregistreringen i princippet meget vel henlægges til de lokale tinglysningsdommere, således som man har gjort det i Norge. Gennemførelsen af en sådan ordning ville imidlertid efter kommissionens opfattelse være et tilbageskridt og i strid med afgørende praktiske hensyn.

For det første ville en sådan ordning, når der af offentligretlige grunde alligevel måtte føres et nationalitetsregister over skibe, i stor udstrækning betyde dobbelt arbejde og dobbelt besvær for anmelderne ved registrering af adkomster til skibe, ligesom der med hensyn til skibsnavne, hjemsted, tonnage etc. nødvendigvis ville udkræves et omstændeligt og tidsspildende samarbejde mellem det offentligretlige register og tinglysningskontorerne. Dernæst ville en udstykning af rettighedsregistreringen vedrørende skibe til et stort antal tinglysningskontorer, af hvilke

mange kun yderst sjældent ville få dokumenter vedrørende skibe til behandling, ikke kunne betragtes som en rationel løsning og navnlig ikke frembyde samme sikkerhed og ensartethed i behandlingen af dokumenterne, som det centraliserede skibsregister, der betjenes af kvalificerede jurister med skibsregistrering som speciale.

Det har i praksis vist sig at være af stor værdi såvel for erhvervet som for sagførerne, at man altid kan få en god service og saglig vejledning hos det centrale skibsregister. Hertil kommer endelig, at landets geografiske forhold — i modsætning til Norges — med de bestående hurtige post- og telefonforbindelser mellem hovedstaden og de fjernere landsdele ikke på nogen måde kan motivere en decentralisering. Det må i denne forbindelse også erindres, at den norske handelsflåde er ca. 5 gange så stor som den danske.

En ordning i lighed med den svenske, hvorefter rettighedsregistreringen centraliseres i et særligt register, der føres ved en domstol men adskilt fra nationalitetsregistret — en ordning som iøvrigt efter det for kommissionen oplyste påtænkes gennemført med hensyn til registrering af luftfartøjer — frembyder efter kommissionens opfattelse adskillige af de samme praktiske ulemper i retning af dobbelt arbejde, som ovenfor anført med hensyn til den decentraliserede ordning, uden at man ville opnå de fordele, som kunne tænkes at være forbundet med en lokal registreringsordning.

De interesserede parter har lagt megen vægt på bevarelsen af den bestående ordning, hvorefter registreringen vedrørende større skibe er koncentreret på et enkelt sted. En sondring mellem den offentligtretlige og den privatretlige registrering (en skibsmatrikel og et rettighedsregister) ville være vanskeligt at forstå for mange af dem, der har brug for skibsregistret.

Kommissionen har derfor i lovudkastets § 8 foreslået, at registreringen fortsat henlægges til et for hele landet fælles skibsregister. Dette forestås af en overregistrator, der opfylder betingelserne for at være dommer, idet man samtidig foreslår overregistratorens afgørelser undergivet rekurs til Østre Landsret.

Kommissionen har indgående overvejet spørgsmålet om, hvorvidt og i bekræftende fald med hvilke arbejdsopgaver distriktskontorerne bør opretholdes, og har til belysning heraf indhentet et omfattende materiale vedrørende disse kontorers arbejde.

Der er i kommissionen enighed om, at førelsen af fartøjsfortegnelsen udenfor København som hidtil bør finde sted lokalt ved distriktskontorerne i de vigtigste søkøbstæder. Med hensyn til distrikt-

ternes medvirken ved den egentlige skibsregistrering er kommissionen nået til den opfattelse, at distriktskontorerne fremdeles har adskillig betydning som lokal oplysningskilde — dette gælder navnlig sådanne steder som f. eks. Esbjerg og Frederikshavn, hvor mange fiskefartøjer er hjemmehørende. Endvidere må man lægge stor vægt på den nytte, kontorerne gør med hensyn til registreringssagernes forberedelse og ekspedition. Dette gør sig navnlig gældende forsåvidt angår fiskefartøjer og småskibe, hvor kontorerens bistand er af særlig betydning især i forbindelse med de forskellige offentligtretlige spørgsmål, der skal klares ved en registrering, f. eks. afgivelse af nationalitetserklæringer, valg af bestyrende reder og lignende.

Den forenkling, der kan opnås ved en centralisering, modvirkes derfor af det besvær, som indsendelse af mangelfulde registreringsbegøring medfører.

Hvis et betydeligt antal mindre skibe — som det forventes — fremtidig bliver registreret i medfør af den i lovudkastets § 44 foreslåede fakultative registreringsordning, vil distriktskontorerens medvirken selsagt få øget praktisk betydning for den effektive afvikling af det store antal registrerings-sager af denne art, der i overvejende grad må antages at ville dreje sig om skibe hjemmehørende i provinsen.

Kommissionen mener derimod, at arbejdet ved distriktskontorerne kan forenkles væsentligt gennem afskaffelse af de ved disse kontorer hidtil førte skibsregistre, der ikke længere kan anses for at være af praktisk betydning, hvis blot det fornødne oplysningsmateriale vedrørende de pågældende skibe på anden måde er til stede ved kontorerne i en for publikum let tilgængelig form.

Det er derfor i lovudkastets § 12 foreslået, at der ved distriktskontorerne skal opbevares en særlig mappe for hvert af de i distriktet hjemmehørende skibe, indeholdende orienterende oplysninger om skibets data, ejerforhold og behæftelser m. v. til- ligemed genpart af de registrerede dokumenter.

Der henvises herom nærmere til bemærkningerne til forslaget § 12. Kommissionen forudsætter iøvrigt, at landets geografiske inddeling i registreringsdistrikter og spørgsmålet om placeringen af distriktskontorerne tages op til revision i forbindelse med lovforslagets gennemførelse, jfr. bemærkningerne til forslaget § 8.

Registrering af lystfartøjer i fartøjsfortegnelsen.

Under kommissionens overvejelser af mulighederne for gennemførelse af en forenkling i regi-

streringsarbejdet gennem en begrænsning af det omfang, i hvilket fartøjer under registreringsgrænsen fremtidig bør kræves optaget i fartøjsfortegnelsen, har spørgsmålet om behandlingen af lystfartøjer spillet en fremtrædende rolle og skal derfor gøres til genstand for mere udførlig omtale.

Efter de gældende regler skal lystfartøjer optages i fartøjsfortegnelsen, såfremt de kan betegnes som dæksfartøjer med lystfartøjskarakter. I denne forbindelse forstås ved „dæksfartøj“ ikke alene et fartøj, der i hele sin længde ved dæk er beskyttet mod søens indtrængen — egentlige dæksfartøjer — men også et fartøj, hvor længden af det eller de faste dæk overskrider den halve beregningslængde — halv-dæksbåde — uanset om fartøjet måles som dæksbåd eller åben båd, jfr. bekendtgørelse angående fartøjsfortegnelsen af 28. marts 1951, § 12 stk. 2.

De lystfartøjer, der herefter optages i fartøjsfortegnelsen, er i overensstemmelse med skibsregistreringslovens § 9 undergivet særregistrering som lystfartøjer, hvilket finder udtryk i udfærdigelsen af et særligt lystfartøjscertifikat, der skal have ombord tilligemed det sædvanlige nationalitetsbevis.

Udstedelsen af lystfartøjscertifikater sker på grundlag af en af ejeren afgivet erklæring på tro og love om, at fartøjet ikke vil blive benyttet til noget som helst erhvervs-mæssigt foretagende, fragt- eller passagerfart.

Indehavelsen af lystfartøjscertifikat er en betingelse for, at ejeren kan få tilladelse til at føre det særlige ved kgl. resolution af 15. august 1865 approberede yachtflag. Tilladelse til at føre yachtflag meddeltes tidligere direkte af statsministeriet. I de senere år har dog skibsregistreringskontoret i København og distriktskontorerne haft en stående bemyndigelse til på statsministeriets vegne at udfærdige yachtflagtilladelser ved en påtegning på lystfartøjscertifikaterne.

Kommissionen er af den opfattelse, at en meget væsentlig forenkling af førelsen af fartøjsfortegnelsen ville kunne opnås ved at afskaffe registrering af lystfartøjer og hermed også udstedelsen af lystfartøjscertifikater. Som det vil fremgå af bilag 1, findes der over 3 000 lystfartøjer optaget i den nuværende fartøjsfortegnelse, og det har i praksis — navnlig ved fartøjsfortegnelsen i Københavns-distriktet — vist sig at være særdeles vanskeligt at gennemføre en effektiv registrering af disse fartøjer, der er genstand for hyppige handler, og hvis ejere — vel oftest på grund af ukendskab til de gældende regler — i stor udstrækning er efterladende med hensyn til pligten til at anmelde ejerskifte, bopæls-

ændringer og andre lignende forhold til registreringsmyndighederne.

I Norge og Sverige er lystfartøjer ikke genstand for registrering ved offentlig myndighed (bortset for Norges vedkommende fra motordrevne småfartøjer, der skal registreres hos politiet) og dette forhold og den heraf følgende mangel på officielle legitimationspapirer for fartøjerne har efter de for kommissionen foreliggende oplysninger ikke voldt vanskeligheder ved lystfartøjers anløb af fremmede havne. Norske og svenske lystfartøjer vil ved sejlads til udlandet normalt være udstyret med et af vedkommende sejlklub udstedt certifikat, der i praksis anerkendes som tilstrækkelig legitimation.

Kommissionen er derfor af den opfattelse, at lystfartøjscertifikatet heller ikke for danske lystfartøjers vedkommende kan anses for nødvendigt ved anløb af havne i de lande, som danske fartøjer af den her omhandlede størrelse normalt kan tænkes at besejle.

Ved officiel forespørgsel gennem udenrigsministeriet til vedkommende myndigheder i Sverige, Norge og den vesttyske forbundsrepublik er det bekræftet, at lystfartøjscertifikat ikke udkræves for anløb af havne i disse lande, og at danske lystfartøjer, der er forsynet med et klubcertifikat, i praksis kan påregne de samme lempelser og fordele med hensyn til toldbehandling og lignende, som normalt tilstås lystfartøjer i de pågældende lande.

Under kommissionens behandling af spørgsmålet om lystfartøjers registrering er det imidlertid fra tolddepartementets side blevet anført, at den bestående registreringsordning har betydning for toldvæsenet, dels som grundlag for kontrol med at lystfartøjer, der indføres fra udlandet, bliver toldberigtiget, hvorved også toldens erhvervsbeskyttende virkning menes at komme i betragtning, og dels som grundlag for de lettelser i de almindelige toldformaliteter — herunder særlig fritagelse for ind- og udklarering i indenrigs fart — som tilstås lystfartøjer. Det er fra departementets side hævdet, at disse toldmæssige funktioner af lystfartøjsregistreringen må anses for at være af så stor betydning, at toldvæsenet, dersom registreringslovens regler om registrering af lystfartøjer ophæves, selv må søge gennemført en registrering af lystfartøjer. Tolddepartementets skrivelse er optrykt som bilag 6.

Kommissionen med undtagelse af tolddepartementets repræsentant må imidlertid mene, at de af tolddepartementet anførte argumenter ikke er tilstrækkelig vægtige til at motivere opretholdelsen af en iøvrigt unødvendig, men omstændelig og lidet effektiv registreringsordning, og man har derfor i

lovudkastets § 43, stk. 2, foreslået, at lystfartøjer ikke skal kunne optages i fartøjsfortegnelsen. Såfremt det af toldmæssige grunde måtte anses for nødvendigt at opretholde en ordening, hvorefter lystfartøjer skal være forsynet med et dokument, der godtgør deres egenskab af lystfartøj, skal kommissionen pege på den mulighed, at sådanne beviser efter nærmere af tolddepartementet fastsatte regler kan udfærdiges af de sejlklubber, til hvilke det skønnes forsvarligt at overlade udstedelsen af de omhandlede beviser.

Kommissionen har ikke nærmere undersøgt denne mulighed, idet gennemførelsen af en sådan ordening må bero på toldmæssige overvejelser.

Derimod vil lystfartøjer over 20 tons naturligvis som hidtil være at registrere, ligesom registrering af lystfartøjer under denne størrelse fremtidig vil kunne finde sted efter begæring i medfør af reglerne i lovudkastets § 44, hvis fartøjerne er over 5 tons brutto, men den hidtil gældende særregistrering af lystfartøjer med dertil knyttet udstedelse af lystfartøjscertifikat bortfalder.

Det skal endelig bemærkes, at statsministeriet har erklæret sig villigt til — såfremt registrering af lystfartøjer bortfalder — at søge spørgsmålet om yachtflagtilladelser, der som nævnt hidtil har været sammenkædet med lystfartøjscertifikatet, løst gennem udfærdigelse af en generel bestemmelse om lystfartøjers adgang til at føre yachtflag.

Endvidere har man ved forhandling med ministeriet for offentlige arbejder opnået, at en bestemmelse i de gældende havne- og brotakster, der forudsatte, at lystfartøjerne var udstyret med lystfartøjscertifikat, fra 1. april 1955 er blevet ændret således, at dette forhold ej heller stiller sig hindrende i vejen for afskaffelsen af nævnte certifikat.

Panthaverens stilling i forhold til forsikringen.

Kommissionen har overvejet, om der i den nye skibsregistreringslov bør optages bestemmelser, der forbedrer en panthavers stilling i forhold til den for skibet tegnede forsikring.

De i kommissionen repræsenterede panthaverkredse har herunder givet udtryk for, at man i loven præceptivt burde fastslå den grundregel, at den tegnede kaskoforsikring dækker eventuelle panthaverinteresser. Forsikringsaftalelovens § 54, stk. 1, hvorefter tingsforsikring tegnet uden angivelse af nogen bestemt interesse også anses tegnet til fordel for panthavere, gælder ikke ved søforsikring, idet den er fraveget i Dansk Søforsikringskonvention af 2. april 1934. Endvidere har man på-

peget det uheldige i, at en panthaver ikke er sikret i tilfælde, hvor panthaveren ikke selv kan fordr forsikringssummen udbetalt, fordi pantsætteren har handlet irregulært, eller fordi der er indtruffet ejerskifte.

Kommissionen har overvejet muligheden af at gennemføre en lovregel, der løser de nævnte spørgsmål og endvidere lovfæster visse andre regler, der hidtil i praksis er søgt fastslået gennem panthaverdeklarationer, således f. eks. spørgsmålet om adgang for panthaveren til at fastholde forsikringen for egen regning, når denne ville ophøre, fordi der foreligger restance med præmiebetalingen, eller forsikringen ikke er blevet fornyet af rederen ved den aftalte forsikringstids udløb, og om panthaverens samtykke til udbetaling af forsikringssummen.

Kommissionen har haft lejlighed til at drøfte de foreliggende spørgsmål indgående med repræsentanter for Foreningen af Danske Søassurandører og Krigsforsikringen for danske Skibe. Fra assurandørernes side har man herunder med styrke gjort gældende, at de foreliggende spørgsmål bedst vil kunne løses gennem panthaverdeklaration, på samme måde som det hidtil i stor udstrækning er sket, og at dette forhold ikke bør gøres til genstand for lovgivning.

Hvad særlig angår spørgsmålet om dækning af panthaverens interesse i tilfælde, hvor der foreligger irregulær adfærd fra forsikringstagerens side, ville det være stridende mod et indenfor det internationale forsikringsmarked almindeligt anerkendt princip at yde forsikringsmæssig dækning for noget, der kan betegnes som „wrongful act“. Heller ikke den fra kommissionens side fremsatte tanke om at lade forsikringen dække panthaveren ved ejerskift, er efter assurandørernes opfattelse gennemførlig idet man ved forsikring af et skib ikke alene tager hensyn til skibets tilstand, type og lignende, men også i høj grad til rederiets soliditet og almindelige renommé. Ved skibets salg til udlandet ville en sådan regel ej heller kunne få praktisk betydning.

Løvrigt har man fremhævet, at man ikke i dansk forsikringspraksis kan indtage et særstandpunkt, da reassurance i udlandet er almindelig i dansk søforsikring.

Kommissionen er under hensyn til de fra assurandørernes side fremførte synspunkter, hvortil rederrepræsentanterne i kommissionen har givet fuld tilslutning, af den opfattelse, at de her omhandlede spørgsmål må søges løst ved direkte forhandling mellem banker og andre panthaverinteresser og søassurandørerne. Der vil herunder kunne blive tale om at søge de hidtil benyttede panthaverdeklarationer, der er af et noget varierende

indhold, revideret, således at man såvidt muligt får en ensartet standarddeklaration. Heri har sø-assurandørernes repræsentanter under de stedfundne forhandlinger erklæret sig enige.

Kommissionen har herefter ikke ment at burde foreslå regler vedrørende forsikringsforholdet optaget i det foreliggende lovudkast.

Registrering af skibe hjemmehørende i Grønland.

Efter den gældende lovgivning har skibe, der må anses for hjemmehørende i Grønland, ikke kunnet undergives registrering.

Ifølge sølovens § 2, jfr. registreringslovens § 7, registreres kun skibe, der er hjemmehørende „her i riget“, og herved forstås efter sølovens § 313: „kongeriget, derunder ikke indbefattet Grønland“.

Efter hidtidig praksis er større skibe, der anvendes af statsministeriet og Den kgl. grønlandske Handel, blevet registreret med hjemsted i København, medens skibe, der benyttes lokalt, med få undtagelser ikke er registreret.

Efter at man er påbegyndt opbygningen af en grønlandsk fiskerflåde, er der imidlertid opstået et behov for en registreringsordning for skibe og fartøjer, hjemmehørende i Grønland. For øjeblikket findes der i Grønland ca. 150 skibe og fartøjer, tilhørende staten, og ca. 700 fiskekuttere og motorbåde i privat eje. Finansieringen af fiskerbefolkningens forsyning med fartøjer er hidtil sket gennem ydelse af statslån, jfr. bekendtgørelse af 6. juni 1953 om lån og tilskud til erhvervsformål i Grønland. Ved tekstanmærkninger på de årlige finanslove er det fastsat, at lån, der ydes i henhold til ovennævnte bestemmelser og med sikkerhed i aktiver i Grønland, uden tinglysning eller registrering har fortrinnsret fremfor senere erhververe i henhold til aftale eller retsforfølgning, indtil der måtte blive oprettet et tinglysningsinstitut og et skibsregistreringskontor i Grønland. Både af hensyn hertil og for at kunne tilvejebringe andre kreditmuligheder er det ønskeligt, at der gives adgang til registrering af panterrettigheder i skibe hjemmehørende i Grønland.

Man har tidligere i statsministeriet været inde på den tanke, at skibe hjemmehørende i Grønland vel skulle optages i det almindelige skibsregister, men at der dog skulle fastsættes særlige regler for, hvilke skibe der kunne anses for grønlandske. Ved en sådan ordning ville man have mulighed for at forbeholde adgang til at have et skib hjemmehørende i Grønland for de egentlige grønlandske interesser. Under hensyn til den ved den nye grundlov sted-

fundne ændring i Grønlands statsretlige stilling og i overensstemmelse med den almindeligt fulgte linje, hvorefter der for Grønlands vedkommende kun bør fastsættes særregler, hvis forholdene særlig taler herfor, er kommissionen i forståelse med statsministeriet af den opfattelse, at skibsregistreringsloven fuldt ud bør være gældende for Grønland, der i registreringsmæssig henseende bør behandles som et særligt distrikt, sideordnet med de øvrige distrikter, jfr. lovudkastets § 56, stk. 3.

Det vil dog af hensyn til Grønlands geografiske forhold utvivlsomt være nødvendigt at fastsætte særlige regler om registrering af skibe hjemmehørende i Grønland. Således kan der i betragtning af den langsomme postforbindelse mellem Grønland og København blive brug for særregler om en forhåndskonstatering af indsendte dokumenters prioritet, men også andre forhold — derunder f. eks. den administrative tilrettelæggelse af registreringsordningen i Grønland — vil kræve særregler, der efter kommissionens opfattelse bedst vil kunne fastsættes ved ministeriel bekendtgørelse efter nærmere forhandling mellem handelsministeriet og statsministeriet.

En hertil sigtende bemyndigelse er derfor foreslået optaget i lovudkastets § 58, stk. 2. Det følger iøvrigt af foranstående, at også reglerne om fartøjsfortegnelsen i lovudkastets § 43 og om fakultativ registrering af skibe i § 44 vil finde anvendelse i Grønland. Da den i § 44 foreslåede undergrænse for fakultativ registrering, 5 tons, muligt vil vise sig at være for høj for Grønlands vedkommende, idet der er ydet lån til skibe, der må antages at være under denne størrelse, i hvilken forbindelse det må erindres, at der ikke i Grønland er nogen mulighed for tinglysning af underpant i løsøre, har man i § 58, stk. 2 foreslået optaget hjemmel til administrativt at fastsætte en lavere tonnagegrænse.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser.

Til § 1.

Udkastets § 1, 1. pkt., svarer til skibsregistreringslovens § 7, stk. 1, jfr. sølovens § 2, stk. 1.

Reglerne om, hvilke betingelser ejeren af et skib skal opfylde, for at skibet kan sejle under dansk flag, findes i det af kommissionen udarbejdede forslag til ændringer i sølovens 1. kapitel. Man skal herom henviser til nævnte forslags § 1 og de dertil knyttede motiver.

Kommissionen ville som nævnt i betænkningen have anset det for mere rationelt og stemmende med

F. t. l. om skibsregistrering.

god lovteknik, at nationalitetsreglerne blev indarbejdet i skibsregistreringsloven, samtidig med at den gældende sølovs §§ 1—2 ophævedes.

Reglerne i sølovs § 1 bygger imidlertid på et fællesskandinaviske lovsamarbejde, der fandt sted i slutningen af forrige århundrede, omend nogen fuldstændig overensstemmelse mellem de svenske, norske og danske sølovsbestemmelser på dette område ikke har foreligget, og det er under det nordiske lovsamarbejde, hvori kommissionen har deltaget, navnlig fra svensk side blevet stærkt fremhævet, at man ikke burde bryde den nordiske retsenhed.

For at imødekomme dette synspunkt og da man ikke kan afvise, at den formelle ydre overensstemmelse mellem de nordiske sølove bør bevares som udtryk for det stedfundne samarbejde, har kommissionen undladt at stille forslag om en ændring af den i de gældende love fulgte systematik på dette område.

Spørgsmålet om, hvorvidt den hidtidige grænse for registreringspligten, 20 tons brutto, bør bibeholdes eller eventuelt nedsættes, har, som der nærmere er redegjort for i de indledende bemærkninger, været genstand for indgående drøftelser i kommissionen, der er nået til det resultat, at den gældende registreringsgrænse på 20 tons brutto bør fastholdes som almindelig regel, men at der i en vis udstrækning bør gives adgang til på begæring at få mindre fartøjer registreret.

I overensstemmelse med den ved lovudkastets udarbejdelse benyttede systematik gentager udkastets § 1 derfor den gældende regel om ubetinget pligt til registrering i skibsregistret af danske skibe, der har en registertonnage af 20 tons brutto eller derover, medens regler om registrering af mindre skibe i fartøjsfortegnelsen og om adgang til på begæring at få sådanne skibe optaget i skibsregistret findes i udkastets afsnit II, §§ 43—47.

Til § 2.

Reglerne i § 2 svarer delvis til den gældende skibsregistreringslovs § 7, stk. 1, jfr. sølovs § 2, stk. 1, 2. punktum.

Den foreslåede undtagelse af krigsskibe fra registreringspligten gælder kun søværnets egentlige krigsskibe, herunder transportfartøjer og lignende, men derimod ikke de under forsvarsministeriet henhørende skibe, der er bestemt til varetagelse af civile formål, f. eks. fyr- og vagervæsenets og lodsvæsenets skibe og fartøjer, og ej heller civile skibe, der midlertidigt chartres til troppetransport eller lignende formål.

Efter sølovsforslagets § 1 vil der, som nævnt i bemærkningerne til denne bestemmelse, principielt intet være til hinder for, at skibe tilhørende danske statsborgere med fast bopæl i udlandet kan optages i skibsregistret. Da det imidlertid kan forekomme, at sådanne skibe efter stedets lovgivning skal eller kan registreres i det pågældende land, uanset at ejeren er dansk, har man for at undgå dobbeltregistrering af skibe udtrykkeligt foreskrevet, at skibe, der er optaget i udenlandske skibsregistre, ikke kan registreres, og sådanne skibe vil da — uanset at ejeren er dansk — være afskåret fra at føre dansk flag. Såfremt den danske ejer, hvis skib er blevet registreret i opholdslandet, senere ønsker skibet overført til dansk skibsregister, må der efter reglerne i § 7, stk. 1, præsteres sædvanlig attest om skibes udslettelse af det udenlandske skibsregister og i det hele gås frem i overensstemmelse med reglerne om registrering af skibe, der indføres fra udlandet. Konklusionen af reglen i stk. 1 bliver, at et skib, som er optaget i det danske register, må slettes her, når det optages i udenlandsk skibsregister.

Efter den gældende lovs § 7, stk. 1, sidste punktum, kan handelsministeriet bestemme, hvorvidt svømmende materiel, der kun i uegentlig forstand kan betegnes som skibe, såsom ikke-selvbevægende uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende, bør optages i registret.

Det må anses for upraktisk, at afgrænsningen af, hvad der er skibe, beror på en dispensationspraksis. Man har derfor på grundlag af foreliggende erfaringer søgt så udtømmende som muligt at fastslå, hvad der i relation til registreringen skal anses som skibe, og hvad der ikke skal anses som skibe. Man lovfæster herved i hovedsagen den allerede fastslåede praksis. Da der imidlertid kan forekomme materiel, som man ikke nu er opmærksom på, har man ved tilføjelserne „og andet lignende materiel“ i § 2, stk. 2, og „og lignende“ i stk. 3, givet registreringsmyndigheden anvisning på at sammenligne nye materieltyper, som måtte dukke op, med de i loven opregnede eksempler. Det må herefter bero på overregistrators skøn under rekurs til Østre Landsret, til hvilken kategori sådanne tilfælde skal henregnes.

De i stk. 3 nævnte skibe er vel fritaget for anmeldelsespligten i medfør af § 1, men de skal i medfør af § 43 optages i fartøjsfortegnelsen. Dog kan ejeren — såfremt skibet er over 5 tons brutto — begære det registreret, jfr. § 44, stk. 1.

Til § 3.

Medens den gældende skibsregistreringslov i

§§ 39—41 fastsætter en frist af 8 dage for indgivelse af anmeldelse vedrørende overdragelse af ejendomsretten til registreret skib, ejerens dødsfald, arveudlæg m. m., indeholder loven ikke nogen regel om anmeldelsesfrist med hensyn til nybyggede eller fra udlandet erhvervede skibe.

Kommissionen anser det for nødvendigt i alle tilfælde at have en frist, inden hvis udløb anmeldelse skal være foretaget. Har man ikke det, kan man ikke med bestemt fastslå, hvornår der foreligger en overtrædelse af lovens regler. Reglerne i udkastets § 57, stk. 1 og 2, om strafansvar ville også få et ubestemt indhold, hvis der ikke fastsættes en frist. En frist på 8 dage vil i mange tilfælde være for kort, og man er derfor blevet stående ved en frist på 30 dage, som efter de foreliggende erfaringer er tilstrækkelig. Skulle fristen ikke slå til, kan overregistrator efter udkastets § 3, stk. 2, forlænge fristen. Hermed suspenderes også strafansvaret efter § 57.

Reglen betyder iøvrigt, at erhververen af et skib uden at ifalde strafansvar kan vente i indtil 30 dage med at anmelde skibet til registrering, men efter reglen i udkastets § 17 kan skibet ikke sættes i fart, før det er registreret og forsynet med nationalitetscertifikat og vil ej heller være berettiget til at føre dansk flag, jfr. § 57, stk. 4.

Til § 4.

Kommissionen har søgt at præcisere den i den gældende skibsregistreringslovs § 11 hjemlede — og i praksis jævnligt benyttede — adgang til foreløbig registrering af skibe under bygning her i riget. Kommissionen har med repræsentanter for skibsværfterne og for statens skibstilsyn nærmere drøftet spørgsmålet om, på hvilket stadium af skibets bygning en sådan foreløbig registrering tidligst bør kunne ske. Dette spørgsmål har ligeledes været genstand for en indgående behandling på de nordiske møder. Der har herunder været enighed om, at det hidtil benyttede kriterium, at skibet skulle være opspåntet, ikke bør bibeholdes, da det har vist sig mindre egnet blandt andet med hensyn til visse nye skibsbygningsformer. Fra skibsværfternes side har man ment, at der bør lægges vægt på, at en vis mængde af arbejdet med skibets bygning er udført, f. eks. at en vis procentdel af skibsstålet er opsat. Kommissionen har dog blandt andet af hensyn til den fremtidige udvikling indenfor skibsbygningen ment, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at give lovreglen en alt for teknisk udformning, og er efter at have overvejet forskellige af-

fattelser blevet stående ved den i udkastet foreslåede formulering: at skibets bygning skal være såvidt fremskredet, at skibet på betryggende måde kan identificeres. Det følger heraf, at skibets bygning må være begyndt på selve byggepladsen, og at der i det mindste må foreligge en sådan sammenføjning af materiale til skibets konstruktion, at det kan identificeres. I almindelighed vil dette indebære, at skibets kendingsmål — længde, bredde og dybde — skal kunne fastslås.

Med hensyn til spørgsmålet om, i hvilket omfang materialer bestemt til skibets bygning kan betragtes som hørende til dette og omfattes af registrerede rettigheder, henvises til bemærkningerne til § 48.

I overensstemmelse med gældende praksis har man i udkastets § 4, stk. 2, udtrykkeligt foreskrevet, at der skal foreligge skriftligt samtykke fra skibsværftet, hvis bygherren begæres registreret som ejer. Hvis værftet ønskes registreret som ejer af et skib under bygning, hvilket blandt andet kan være af praktisk betydning, hvor det drejer sig om nybygninger for udenlandsk regning, må bygherrens skriftlige samtykke hertil fremlægges.

Kommissionen har endvidere overvejet, hvorvidt der bør gives adgang til foreløbig registrering af skibe, der bygges i udlandet.

Også dette spørgsmål har været diskuteret på de nordiske møder, hvor der var enighed om, at der utvivlsomt foreligger en vis praktisk trang til en sådan regel. På den anden side er man klar over, at en registrering af skib under bygning i udlandet ikke i almindelighed kan forventes respekteret ved fremmede domstole, og derfor ville kunne skabe en falsk forventning om sikkerhed.

Kommissionen har derfor undladt at stille forslag om almindelig adgang til registrering af skib under bygning i udlandet, men foreslår i stedet i stk. 3, at det ved kgl. anordning skal kunne bestemmes, at sådan registrering under tilsvarende betingelser skal kunne foretages. Man har herved villet holde mulighed åben for en begrænset anvendelse af foreløbig registrering af skibe, der bygges i udlandet, f. eks. i de øvrige skandinaviske lande. Før en kgl. anordning herom udfærdiges, forudsættes det gennem en noteveksling eller lignende aftale fastslået, at det pågældende lands domstole vil anerkende en registrering af denne art.

Man har ikke fundet anledning til at opretholde begrebet „foreløbig registrering“ af skibe købt i udlandet og udstyret med midlertidigt nationalitetscertifikat, som omhandlet i den gældende lovs § 12, da der i praksis må stilles de samme krav ved en sådan registrering som ved den endelige registrering.

Til § 5.

De nærmere enkeltheder vedrørende registreringsanmeldelsen indhold omhandles i den gældende lovs §§ 13—14. Disse regler er meget udførlige og omfatter navnlig krav, som er af kontorteknisk art. Udkastet indskrænker sig til at fastslå grundreglerne, idet den tekniske udformning må ske administrativt i medfør af reglen i udkastets § 56.

Anmelderens adkomst til skibet må normalt dokumenteres ved fremlæggelse af bilbrev (hvis skibet er nybygget), og iøvrigt ved skøde eller lignende endeligt adkomstdokument. Anvendelse af betingede skøder er dog ikke udelukket, men deres indhold må være endeligt fastsat, jfr. § 35, stk. 1. Heraf følger, at et dokument, der indeholder betingelser af mere uvis karakter, kan afvises. Uanset at skødet er betinget, anses erhververen som ejer i forhold til det offentlige, jfr. § 23, stk. 4.

Har skibet været registreret i udlandet, må sælgerens adkomst nærmere dokumenteres, hvilket dog — i overensstemmelse med hidtidig praksis — normalt vil kunne ske ved fremlæggelse af en attest fra den udenlandske registreringsmyndighed, hvoraf fremgår, at sælgeren i salgsøjeblikket var ejer af skibet. Overregistrator afgør om den fremlagte adkomst er tilstrækkelig, jfr. § 10, stk. 2.

Er adkomsten eller dokumentationen derfor mangelfuld, og det skønnes, at mangelen ikke kan afhjælpes, kan der eventuelt med præklusiv virkning foretages en indkaldelse af de interesserede personer, jfr. reglerne herom i § 51.

Kommissionen har overvejet, hvorvidt det kan anses for nødvendigt at påbyde registrering af et skibs hjemsted. Da det imidlertid er international sædvane, at et skib har et registreret hjemsted, der angives ved påmaling på skibet og anføres i certifikater og andre skibspapirer, og da skibets hjemsted i visse tilfælde har praktisk betydning for eksempel for størrelsen af de havneafgifter, der skal erlægges, har man ment at burde bibeholde de gældende regler på dette område og har i sølovsforslagets § 4 foreslået optaget en udtrykkelig regel herom. Det valgte hjemsted må være en geografisk lokalitet, hvor der findes en havn, anløbsbro, eller hvad der kan ligestilles hermed. Om ændring af navn eller hjemsted henvises til § 24.

Reglerne i stk. 4 og 5 om, at registrerede skibsnavne tydeligt skal adskille sig fra hverandre, og om adgang for overregistrator til at nægte registrering af skibsnavne, der griber ind i et af et andet rederi benyttet særpræget navngivningssystem, svarer til bestemmelserne i §§ 1 og 2 i lov nr. 358 af 26. august 1941.

Reglen i stk. 6 er ny. Et skibsnavn kan som

hovedregel først anmeldes i forbindelse med anmeldelsen af skibet til registrering. Da det imidlertid i praksis har vist sig, at en reder ofte af hensyn til de traditionelle dåbsceremonier ved stabelafløbningen vil være interesseret i så tidligt som muligt at sikre sig et bestemt navn til en nybygning, har man anset det for rimeligt, at det tillades ejeren at anmelde et skibsnavn allerede i forbindelse med foreløbig registrering af skibet i medfør af § 4, eller på et tidspunkt hvor betingelserne for at foretage en foreløbig registrering er tilstede eller ville være tilstede, hvis skibet byggedes på dansk værft. Ved en sådan anmeldelse opnår ejeren straks samme beskyttelse for skibsnavnet som ved den endelige registrering.

Reglerne om skibsnavne gælder ikke med hensyn til de i fartøjsfortegnelsen optagne skibe, jfr. § 43, stk. 5. Reglen i stk. 4 gælder ej heller for skibe mellem 5 og 20 tons, der på begæring optages i skibsregistret, jfr. § 44, stk. 2.

Overregistrator må uden særlig lovhjæmmel kunne nægte at registrere navne, hvor dette kommer i strid med anerkendte offentligretlige og privatretlige grundsætninger.

Til § 6.

Reglerne i § 6 er nye, jfr. dog den gældende lovs § 7, stk. 2, om anmeldelse af en fuldmægtig.

For at lette ekspeditionen ved registreringen og for at tilvejebringe en praktisk brugbar oplysningskilde for publikum er det ønskeligt, at der med hensyn til skibe, der ejes af et selskab, en stiftelse eller en forening, i skibsregistret optages en udtrykkelig angivelse af, hvem der kan sælge eller pantsætte skibet. Den til skibsregistret således anmeldte tegningsregel giver en fast legitimation ved anvendelsen af registreringslovens regler, uanset om den for så vidt angår et aktieselskab afviger fra den af selskabet til aktieselskabsregistret anmeldte tegningsregel.

Reglen i stk. 1, 2. punktum, hvorefter en direktion i et selskab betragtes som korresponderende reder, tilsigter at undgå uklarhed ved dispositioner over skibet og eventuel divergens på dette punkt mellem anmeldelser til henholdsvis aktieselskabsregistret og skibsregistret. Den korresponderende reders beføjelser afhænger iøvrigt af aftalens indhold, hvorimod den bestyrende reders beføjelser er reguleret af bestemmelserne i sølovens 2. kapitel. Man har derfor foretrukket at forbeholde betegnelsen „bestyrende reder“ for partrederforholdet.

Reglen i stk. 1., sidste punktum, om den bestyrende reder er iøvrigt en gentagelse af sølovens § 10, stk. 1, men det er fundet hensigtsmæssigt at med-

tage denne regel i skibsregistreringsloven, hvor den naturligt hører hjemme.

Der er efter hidtidig praksis intet til hinder for, at et firma eller aktieselskab anmeldes som direktion og korresponderende reder for et rederiaktieselskab, og denne praksis kan fortsættes på grundlag af udkastets regler.

§ 6, stk. 2, fastsætter som en naturlig konsekvens af reglen i aktieselskabslovens § 17, hvorefter et selskab, der ikke er registreret, ikke som sådant kan erhverve rettigheder eller indgå forpligtelser, at et aktieselskab ikke kan registreres som ejer af et skib, før det er optaget i aktieselskabsregistret. Med ordene „som dansk“ har man villet præcisere, at udenlandske aktieselskaber ikke kan have skib indregistreret under dansk flag, selvom de er berettiget til at udøve virksomhed her i landet gennem en henværende filial, der er anmeldt til aktieselskabsregistret efter reglerne i aktieselskabslovens §§ 74—79, medmindre handelsministeriet i medfør af forslaget § 1, 2. punktum, har givet tilladelse til at fravige sølovens nationalitetsbetingelser. Derimod er der intet til hinder for, at selvstændige datterselskaber af udenlandske aktieselskaber registreres som ejere af skibe under dansk flag, for så vidt de iøvrigt opfylder betingelserne herfor.

Reglen i stk. 3 om anmeldelse af en her bosiddende fuldmægtig er, i modsætning til reglen i den gældende skibsregistreringslovs § 7, stk. 2, ikke obligatorisk i tilfælde, hvor ejeren har bopæl i udlandet, da kommunikationen med nærliggende fremmede lande under normale forhold er så hurtig og let, at der ikke er praktisk brug for en særlig repræsentant her i landet. Reglen tænkes derfor kun bragt i anvendelse, hvor der må antages at kunne opstå reelle vanskeligheder for registreringsmyndigheden ved at opnå forbindelse med rederen. Reglen vil også — som efter hidtidig praksis — kunne anvendes, hvis ejeren sejler med skibet, f. eks. som fører, og ikke har nogen fast adresse. Den anmeldte fuldmægtig er ansvarlig for, at de rederen i medfør af loven påhvilende pligter efterkommes, og kan med bindende virkning for ejeren foretage anmeldelser til skibsregistret om alle registreringsmæssige forhold af offentligretlig karakter.

Omvendt vil foreskrevne meddelelser og pålæg af registreringsmyndigheden kunne rettes til fuldmægtigen og tiltale efter omstændighederne rejses mod denne, hvis fuldmægtigen har tiltrådt anmeldelsen om fuldmagt. Ved registreringen bør der derfor stilles krav herom. Derimod kan fuldmægtigen ikke som følge af anmeldelsen efter § 6, stk. 3, forpligte ejeren i privatretlige forhold vedrørende skibet. Dette må bero på almindelige fuldmagtsregler. § 6-fuld-

mægtigen kan ikke uden videre betragtes som en „stillingsfuldmægtig“ efter aftalelovens § 10, stk. 2. Anvendelse af en § 6-fuldmægtig fritager ikke uden videre ejeren for strafansvar efter § 57. Dette må bero på en konkret bedømmelse.

Til § 7.

Reglen i stk. 1 er ny, men i overensstemmelse med praksis. Stk. 2 svarer til den gældende lovs § 48, stk. 1.

Da der må lægges den største vægt på at undgå, at et skib, der optages i dansk skibsregister, samtidig findes registreret i udenlandsk register, fastsættes det i stk. 1, som almindelig ordensforskrift, at der ved registrering af et skib, der erhverves fra udlandet, altid må tilvejebringes attest fra vedkommende udenlandske registreringsmyndighed om, at skibet er udslettet af det pågældende register, eller at det ikke har været optaget i registret. Dette gælder også nybygninger ved udenlandsk værft, der, selvom de bygges for dansk regning, kan have været underkastet en foreløbig registrering i det pågældende lands register. Da der kan forekomme tilfælde, hvor fremskaffelsen af udslettelsesattest ikke er mulig eller er forbundet med meget store vanskeligheder, har man dog fundet det påkrævet, at overregistrator bemyndiges til i særlige tilfælde at registrere skibet, uanset at der ikke er fremskaffet udslettelsesattest. Der kan i sådanne tilfælde eventuelt blive spørgsmål om at anvende reglerne om præklusiv indkaldelse i forslaget § 51.

I overensstemmelse med den gældende skibsregistreringslovs § 48, således som denne er ændret ved lov nr. 68 af 27. marts 1929, jfr. sølovens § 3, stk. 3, bestemmes det i stk. 2, at der ved registrering af et skib, der er erhvervet fra et land, der har tiltrådt den internationale konvention af 1926 om kontraktmæssige panterrettigheder og andre på aftale grundede sikkerhedsrettigheder i skibe, altid skal fremskaffes attest fra vedkommende registreringsmyndighed om de i udlandet registrerede rettigheder, der derefter overføres til dansk skibsregister, for så vidt de efter deres art og indhold kan registreres her i landet. Den attest, der fremlægges, må hidrøre fra et register, hvor registrering finder sted efter fartøjer — ikke efter personer. Om den retsstilling, der tilkommer sådanne fra udenlandsk register overførte rettigheder og om registrering af ældre rettigheder over skibe, der erhverves fra et land, der ikke har tiltrådt konventionen, henvises til bemærkningerne til § 40, stk. 3 og 4. Den bestående ordning har ikke givet anledning til praktiske vanskeligheder, idet erfaringen viser, at skibe,

der købes i udlandet, kun yderst sjældent er behæftet med panterrettigheder.

Det bemærkes, at panteretskonventionen hidtil er ratificeret af følgende stater: Danmark, Belgien, Spanien, Estland, Ungarn, Brasilien, Portugal, Frankrig, Norge, Finland, Sverige, Monaco, Polen, Rumænien, Italien og Syrien. Den er altså ikke ratificeret af fremtrædende søfartslande som England, USA, Tyskland og Holland.

Til § 8.

Reglen er delvis ny, men svarer iøvrigt til skibsregistreringslovens §§ 3 og 7, stk. 1, jfr. sølovens § 2, stk. 1.

Som nævnt i de indledende bemærkninger har kommissionen ikke ment at burde ændre den ordning, der — forsåvidt angår den offentligretlige registrering — har været gældende siden gennemførelsen af skibsregistreringsloven af 13. marts 1867, hvorefter registreringen centraliseres i et for hele landet fælles skibsregister.

Under hensyn til at overregistrators virksomhed efter lovforslaget vil få en juridisk karakter i lighed med den, der efter tinglysningsloven tilkommer en tinglysningdommer, navnlig derved, at overregistrators afgørelser kan påkæres til Østre Landsret, jfr. § 53, har man udtrykkeligt foreskrevet, at overregistrator skal opfylde betingelserne for at være dommer.

Kommissionen har, som det nærmere vil fremgå af de indledende bemærkninger, ment at burde foreslå distriktskontorordningen opretholdt, med i det væsentlige samme opgaver som hidtil. Landet er for tiden i henhold til handelsministeriets bekendtgørelse nr. 302 af 16. december 1927 inddelt i 14 registreringsdistrikter, (der bortses herved fra det færøske registreringsdistrikt, der siden gennemførelsen af lov af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre udgør et selvstændigt færøsk skibsregistreringsområde). Forsåvidt angår registreringsdistrikt nr. 1 fungerer skibsregistreringskontoret i København som distriktskontor.

Da den geografiske inddeling af landet i registreringsdistrikter og placeringen af distriktskontorerne næppe længere kan anses for helt rimelig og hensigtsmæssig under hensyn til den siden 1927 stedfundne udvikling indenfor skibsfarten, forudsætter kommissionen, at der i forbindelse med lovforslagets gennemførelse overvejes en omlægning af distrikterne, jfr. iøvrigt bestemmelserne i § 56, stk. 2 og 3.

Til § 9.

Reglen er i det væsentlige overensstemmende med den gældende skibsregistreringslovs § 16, og

svarer iøvrigt til tinglysningslovens § 14, stk. 1 og 3.

De ved distriktsregistreringskontorerne udenfor København hidtil førte dagbøger, jfr. skibsregistreringslovens § 5, stk. 4, er i realiteten kun at betragte som journaler til hvis førelse ingen retsvirkninger er knyttet. Man har ikke ønsket i loven at stille krav om deres bibeholdelse, da de kunne give anledning til misforståelser hos publikum, jfr. bemærkningerne til § 12 nedenfor om det tilsvarende problem med hensyn til distriktsregistre.

Efter gældende regler, jfr. handelsministeriets bekendtgørelse nr. 50 af 23. februar 1952, er adgangen til at indlevere dokumenter til indførelse i registreringsdagbogen begrænset til den ved nævnte bekendtgørelse fastsatte ekspeditionstid, der slutter kl. 15, lørdag dog kl. 13.

Til § 10.

Reglerne i § 10 svarer delvis til den gældende lovs § 17, stk. 2 og 3, og § 20.

De foreskrevne regler om afvisning og frister har en anden karakter end de regler, der findes i § 37 i afsnit B om rettighedsregistrering. Reglerne i afsnit A er begrundet i offentligretlige hensyn. Den i dette afsnit pålagte anmeldelsespligt må kunne gennemtvinges, omend der må vises et rimeligt hensyn til, at det tager en vis tid at få forholdet berigtiget. Opfylder de anmeldelsespligtige ikke deres pligt, kan de drages til ansvar efter § 57.

Ved anvendelsen af frister i medfør af § 37 indtræder der ikke tilsvarende retsvirkninger. Oversiddelsen medfører alene afvisning og derfor kun civilretlige konsekvenser.

Til § 11.

Reglerne om skibsregistrets indretning findes i den gældende lovs § 4, II.

Kommissionen har overvejet, om det ville være praktisk, at skibsregistret, der hidtil har været ført i fastbladsprotokoller, fremtidig indrettedes som løbladsprotokoller, på samme måde som tingbøgerne. Forvaltningsnævnets sekretariat har i sin rapport til kommissionen fremsat forslag herom. Man er enig heri, men har dog ment, at det ikke er nødvendigt at give regler om dette rent tekniske spørgsmål i selve loven. Spørgsmålet overlades derfor til administrativ afgørelse, jfr. § 56, stk. 1.

Til § 12.

Efter skibsregistreringsloven af 1. april 1892 § 24 skulle de registrerede dokumenter i fuldstændig afskrift indføres i skibs-, skøde-, og pantebrevsprotokollen (jfr. lovens § 4 III). Ved lov nr. 121 af 28. marts 1951 bemyndigedes handelsministeren

imidlertid til at fastsætte, at indførelsen af registrerede dokumenter i nævnte protokol erstattes med indlæggelse af bekræftede eller fotostatiske kopier af dokumenterne i chartekker, der opbevares i brandsikrede bokse eller rum. Denne ordning er gennemført ved handelsministeriets bekendtgørelse nr. 162 af 28. marts 1951, der samtidig bestemmer, at genparten af de til registrering indleverede dokumenter skal affattes på autoriseret genpartspapir.

Udkastets § 12 opretholder den i 1951 indførte ordning, der iøvrigt helt ud svarer til tinglysningslovens aktsystem. Handelsministeren kan efter udkastets § 36 fastsætte nærmere regler om pligten til at indsende genparten eller fotokopier af de til registrering anmeldte dokumenter.

Reglerne i § 12, 2. og 3. punktum, om opbevaring af dokumentgenparten eller fotokopier i en særlig mappe for hvert skib ved det distriktskontor, i hvis distrikt skibet er hjemmehørende, er i realiteten stemmende med nugældende regler, jfr. skibsregistreringslovens § 29. Forslaget betyder dog en meget væsentlig forenkling af distriktskontorenes arbejde, idet der ikke som hidtil ved disse kontorer skal føres særlige distriktsregistre, hvori det i hovedsagsregistret optagne afskrives in extenso, men alene i en særlig „distriktsmappe“ opbevares genparten af de vedrørende skibet registrerede dokumenter, som endnu henstår udslettet i skibsregistret. Herudover skal distriktsmappen angive de i § 11 nævnte oplysninger om skibet. Dette må ske i en klar og overskuelig form.

Ved afskaffelsen af de ved distriktskontorerne førte registre, og hermed også af adgangen til at opnå udskrifter af distriktsregistrene, bortfalder efter kommissionens opfattelse den risiko, der hidtil har bestået for, at publikum vildledes ved at handle i tillid til et ikke a jour ført distriktsregister, uden at mulighederne for lokalt at erholde orienterende oplysninger om et registreret skibs data, ejerforhold, behæftelser m. v. forringes i forhold til den gældende ordning.

Til § 13.

De gældende regler om rederiregistret findes i skibsregistreringslovens §§ 25—28, jfr. § 4, IV.

Rederiregistret har hidtil været ført i særlige protokoller og har ifølge de gældende bestemmelser indeholdt detaljerede oplysninger om rederiets indehavere, bestyrelsesmedlemmerne og bestyrende reder, hvilke angivelser betragtes som forpligtende for rederiet overfor tredjemand i henseende til retshandler vedrørende rederiforretningen, jfr. lovens § 25. I lovudkastet har man derimod ikke tillagt indførelsen i rederiregistret særlige retsvirkninger,

idet det må anses for upraktisk at arbejde med to sæt legitimationsregler, knyttet henholdsvis til skibsregistret og rederiregistret.

Rederiregistret må nærmest betragtes som et hjælpemiddel til at skaffe sig orientering om, hvilke her i landet registrerede skibe et rederi ejer, og kommissionen forudsætter, at rederiregistret, som også foreslået af forvaltningsnævnets sekretariat, eventuelt fremtidigt vil kunne føres som et kartotek.

Til § 14.

Udkastet opretholder den i den gældende lovs § 9 påbudte særregistrering forsåvidt angår fiskefartøjer og stenfiskefartøjer, jfr. herved reglerne i saltvandsfiskeriloven af 19. december 1951, § 2, og lov om kystfredning af 18. maj 1906, § 9.

Med hensyn til særregistrering af lystfartøjer og udfærdigelse af lystfartøjscertifikater henvises til den i de indledende bemærkninger indeholdte nærmere redegørelse vedrørende spørgsmålet om lystfartøjers registreringsmæssige stilling.

Til § 15.

Reglerne om registrering af de af rederierne benyttede særlige skorstensmærker og kontorflag blev indført ved lov nr. 358 af 26. august 1941 om tillæg til skibsregistreringsloven.

Disse regler har efter kommissionens opfattelse virket tilfredsstillende, og de i udkastets § 15 nu foreslåede regler er i det store og hele overensstemmende med bestemmelserne i loven af 26. august 1941. Kommissionen har dog i betragtning af, at der her er tale om beskyttelse af rent private, forretningsmæssige interesser, hvor intet offentligt hensyn spiller ind, ikke ment, at anmeldelsen til skibsregistret af de benyttede mærker og flag behøver at være obligatorisk, således som det er tilfældet efter 1941 loven. Misbrug med hensyn til uregistrerede mærker og flag vil eventuelt kunne rammes af konkurrencelovens bestemmelser.

Adgangen til registrering af skorstensmærker og kontorflag står efter udkastet kun åben for de rederier, der har skib optaget i skibsregistret. Der vil efter udkastets regler intet være til hinder for, at timechartrede skibe — som det er international kutyme indenfor skibsfarten — vil kunne føre timechartrerens mærke og flag, så længe certepartiet er gældende.

Til § 16.

Efter skibsregistreringslovens § 26, jfr. bekendtgørelse om skibes registrering af 28. marts 1951, § 15, foretages der hver 14 dag offentliggørelse i Statstidende af de i rederiregistret indførte angivelser vedrørende rederierne og disses indehavere og

ledelse. Ifølge praksis offentliggøres endvidere afgang og tilgang af skibe og stedfundne ejerskifter samt ændringer med hensyn til de registrerede skibes navn, hjemsted, tonnage og type. Endelig offentliggøres alle stedfundne registreringer vedrørende skorstensmærker og kontorflag.

Da de omhandlede periodiske offentliggørelser har vist sig at være af praktisk betydning både for erhvervslivet og en række myndigheder, finder kommissionen, at offentliggørelse i Statstidende bør finde sted i samme omfang som hidtil. Endvidere bør der i lighed med tinglysningspraksis ske kundgørelse med hensyn til registrerede pantebreve, jfr. udkastets § 37, stk. 1, eventuelt i tilslutning til Tingbladet.

Til § 17.

Den foreslåede regel er stemmende med praksis, hvorefter et registreringspligtigt skib ikke tillades at gå i fart uden at være forsynet med nationalitetscertifikat eller sejltiladelse, jfr. også gældende lovs § 7, stk. 5.

Til § 18.

Medens der i den gældende lovgivning sondres mellem nationalitets- og registreringscertifikat for registreringspligtige skibe og nationalitetsbevis for de i fartøjsfortegnelsen registrerede skibe, har man — iøvrigt i overensstemmelse med norsk lovgivning — ment at kunne forenkle reglerne, således at der både for større og mindre skibe udfærdiges et nationalitetsbevis. Herved opnår man at kunne benytte samme blanket i alle tilfælde.

Reglerne i stk. 1, 2. punktum, om nationalitetsbevisets indhold og om indhugning af kendingsbogstaver samt angivelse af navn og hjemsted ved påmaling eller anden påmærkning afviger ikke væsentligt fra gældende regler, jfr. skibsregistreringslovens § 30, som ændret ved lov nr. 363 af 22. december 1954. De er i udkastet gengivet i en mere koncentreret form. De nærmere enkeltheder herom vil kunne fastsættes administrativt i medfør af udkastets § 56, stk. 1.

§ 18, stk. 2, svarer ganske til skibsregistreringslovens § 32, som affattet ved lov af 22. december 1954.

Til § 19.

De foreslåede bestemmelser opretholder gældende regler og praksis, jfr. skibsregistreringslovens § 9, stk. 2, vedrørende udfærdigelse og udlevering af fiskeri- og stenfiskercertifikater for skibe, der i medfør af udkastets § 14 er genstand for særregistrering. Certifikaterne vil som hidtil kunne meddeles som en påtegning på nationalitetsbeviset.

De nærmere regler om disse påtegningers form, om tildeling af havnekendingsnumre og stenfiskernumre samt om skibenes mærkning med disse numre, kan fastsættes administrativt i medfør af udkastets § 56, stk. 1.

Til § 20.

Allerede skibsregistreringsloven af 1867 gav — i overensstemmelse med hævdunden praksis — regler om danske konsulaters adgang til udstedelse af midlertidige nationalitetscertifikater for skibe, der erhverves fra udlandet og overtages i udenlandske havne. Regler herom findes nu i den gældende skibsregistreringslovs § 12, jfr. Instruks for udenrigstjenesten af 21. september 1932, § 68.

Da disse regler jævnlig benyttes i praksis, og da de har virket tilfredsstillende, har kommissionen foreslået, at de opretholdes. De nærmere regler om udfærdigelse af midlertidige nationalitetsbeviser vil i medfør af udkastets § 56, stk. 1. kunne fastsættes administrativt efter samråd med udenrigsministeriet.

Til § 21.

Medens et registreringspligtigt skib som hovedregel ikke bør kunne gå i fart uden at være forsynet med nationalitetsbevis eller midlertidigt nationalitetsbevis, jfr. § 17 og 20, kan der dog forekomme tilfælde, hvor det af praktiske grunde må anses for påkrævet, at der haves hjemmel til at lade skibet foretage en enkelt rejse eller gå i fart indenfor et kortere tidsrum forsynet med en midlertidig registreringsmæssig sejltiladelse. Behovet for en sådan sejltiladelse kan således være tilstede, når et skibs nationalitetsbevis er blevet indkaldt for at blive berigtiget, eller hvis der er mangler, som må antages at kunne afhjælpes ved anmeldelsen af et nyerhvervet skib, idet skibet i modsat fald i sådanne tilfælde måtte ligge uudnyttet hen.

Den gældende skibsregistreringslovs § 10, stk. 4, bemyndiger handelsministeriet til under særlige omstændigheder at udstede en sejltiladelse for et skib, gældende for indenrigsfart indenfor et tidsrum af ikke over 3 måneder eller for en enkelt rejse mellem dansk havn og nærliggende fremmede havne. Endvidere kan ministeriet meddele toldkamrene bemyndigelse til under særlige omstændigheder at udstede en toldseddel for et skib for en enkelt rejse i indenrigsfart.

Disse regler har ikke virket fuldt tilfredsstillende i praksis. Da nationalitetsbeviser udstedes af overregistrator, er der ingen grund til at henlægge udstedelsen af de midlertidige sejltiladelser til handelsministeriet. Beføjelsen til at udstede sådanne tilladelser, der i overensstemmelse med det ovenfor

i bemærkningerne til § 18 anførte bør betegnes: midlertidigt nationalitetsbevis, foreslås derfor henlagt til overregistrator. Det har i praksis været nødvendigt at fortolke den gældende regel, hvorefter sejltilladelser kun kan gives for rejser til og fra nærliggende fremmede havne, meget lemfældigt. Denne begrænsning foreslås derfor slettet.

De i udkastets § 21, foreslåede regler er iøvrigt i overensstemmelse med hidtil gældende praksis.

Til § 22.

Reglerne i stk. 1 svarer for nationalitetsbevisets vedkommende til skibsregistreringslovens § 34, stk. 1.

Reglen i stk. 2, om inddragelse af midlertidige nationalitetsbeviser er ny. Om inddragelse af nationalitetsbeviser, der fremtidig kun kan ske ved retskendelse, henvises til udkastets § 57, stk. 3.

Til § 23.

Fristen for anmeldelse af ændringer i de vedrørende et skib registrerede forhold er efter den gældende lovs §§ 37—41 fastsat til 8 dage. Denne frist vil i mange tilfælde være for kort. I overensstemmelse med udkastets § 3 foreslås anmeldelsesfristen fastsat til 30 dage med adgang for overregistrator til i fornødent fald at forlænge fristen. Oversiddelse af fristen medfører ansvar efter § 57.

Anmeldelsespligten omfatter ændringer vedrørende samtlige de i §§ 5—6 omhandlede forhold, herunder for eksempel ændringer af bestyrelse eller direktion i et selskab, ansættelse af ny bestyrende reder i et partrederi, ændring af ejerens bopæl, ejerens navneforandring og lignende.

Reglen i stk. 3 stemmer med reglen i den gældende lovs § 39, stk. 1 og 2. Reglen medfører ikke, at overdrageren skal foretage selvstændig anmeldelse, hvis erhververen foretager det fornødne i så henseende.

Af offentligretlige grunde er det nødvendigt at have en klar regel med hensyn til hvem, der skal stå som ansvarlig i forhold til det offentlige. Man har derfor fundet det påkrævet i stk. 4 udtrykkeligt at foreskrive, at den, der erhverver et skib ifølge betinget adkomst, anses som ejer i forhold til det offentlige, og således vil have anmeldelsespligt efter stk. 3 under forudsætning af, at dokumentet efter sin art og sit indhold kan registreres som adkomst, jfr. bemærkningerne til § 32.

I tilfælde af tvangsauktion anses ændring i adkomstforholdene for sket, når hammerslag er meddelt, selv om skøde endnu ikke er udstedt. I disse tilfælde kan der blive spørgsmål om at meddele frist efter stk. 1.

Hvis en skibsejer afgår ved døden, eller hvis han går konkurs, opstår der i forhold til registreringen forskellige vanskeligheder.

For det første må der tages stilling til, om boet skal betragtes som en ny ejer, således at de almindelige krav i udkastets § 1 skal være opfyldt i forhold til boet. Dette kan der ikke være tale om at kræve, når skifteretten eller executores står for administrationen af boet, som hermed står under offentlig kontrol. Hvis derimod boet overtages til privat skifte, er der ikke nogen tilsvarende kontrol, og der haves ingen sikkerhed for, at boet afsluttes inden en vis frist (bortset fra spørgsmålet om berigtigelse af arveafgift m. v.). Det kan endda tænkes, at arvingerne fortsætter som rederi i overensstemmelse med de indbyrdes arveforhold. Det må derfor principielt kræves, at de privatskiftende arvinger skal sidestilles med nye ejere, således at der registreres udskrift af skifteprotokollen, der viser arvingernes overtagelse af boet til privat skifte. Kan forholdet ikke berigtiges inden for den sædvanlige frist af 30 dage, jfr. stk. 1, må der søges om forlængelse af fristen. Hvad der gælder om privatskiftende arvinger må også gælde i forhold til den efterlevende ægtefælle for så vidt angår skibe, som den afdøde ægtefælle var registreret ejer af.

For det andet opstår der spørgsmål om, hvorvidt både påbegyndelsen og afslutningen af skiftet skal registreres. Dette spørgsmål er ikke klarlagt i tinglysningslovens tilsvarende regler i §§ 12 og 13. Det fremgår af det lige anførte, at der må ske en registrering af det private skiftes begyndelse. Der må dernæst også foretages registrering, hvis arvingerne fortsætter fællesskabet vedrørende skibet, men med andre anparter end arvefordelingen medfører, eller hvis en enkelt eller nogle af arvingerne overtager skibet. Det er derimod ikke nødvendigt, at der foretages nogen registrering, hvis arvingerne fortsætter i overensstemmelse med forholdet mellem de respektive arveparter. Det er dog anbefalelsesværdigt at foretage en registrering, for eksempel på grundlag af en erklæring afgivet af arvingerne om den indbyrdes fordeling, idet der ellers kan opstå vanskeligheder, hvis en af arvingerne senere vil have registreret en ret vedrørende sin anpart. Dernæst kan det også have betydning for arvingerne at få fastslået, at deres sameje omfattes af de regler, der gælder for partrederier. Træffes der ikke sådan aftale, fortsætter fællesskabet efter de for interessenskabers gældende regler, det vil sige med solidarisk hæftelse for samtlige arvinger.

Af offentligretlige grunde må man kræve, at der sker registrering af påbegyndt konkursbehandling

eller offentligt skifte, og anmeldelsespligt er derfor pålagt skifteretten (executor). Boets overdragelse af skibet til arvinger eller trediemand må naturligvis registreres.

Skulle der ikke — som foreskrevet i stk. 6 — være givet meddelelse til skibsregistret om skiftets påbegyndelse, vil dette dog ikke hindre registrering af en overdragelse fra skifteretten eller executor (som må forevise sin executorbevilling). Der kan efter kommissionens mening ikke være noget til hinder for på begæring af skifteretten at registrere en konkursbegæring (selvom der endnu ikke er afsagt dekret) med de civile retlige konsekvenser efter udkastets § 31.

Til § 24.

Efter skibsregistreringslovens §§ 35—36 er ændring af et skibs navn eller hjemsted en bevillings-sag. I praksis tillades dog navne- og hjemstedsforandring, uden at særlig begrundelse herfor skal foreligge, når blot navne reglerne i lov nr. 358 af 26. august 1941, §§ 2—3, er iagttaget. Derimod kræves både ved navne- og hjemstedsforandring samtykke fra eventuelle panthavere i skibet.

Der kan næppe påvises nogen grund til, at der udkræves tilladelse fra registreringsmyndighederne til ændring af et skibs navn eller hjemsted. Ændringer bør naturligvis registreres, og i forbindelse med registrering af navneændringer kan det konstateres, om reglerne i udkastets § 5, stk. 4 og 5 er iagttaget. Panthavere kan heller ikke have interesse i at hindre sådanne ændringer. Hvis de blot får meddelelse om navneændringer, har man taget tilstrækkelige hensyn til panthavernes interesse. Efter gældende praksis bliver tilladelse til sådanne ændringer derfor altid givet. Herefter synes en særlig godkendelse at være uden betydning.

Til § 25.

Den gældende skibsregistreringslovs §§ 44—45 indeholder detaljerede regler om berigtigelse af nationalitetscertifikatet, når der er registreret ændringer i de forhold, hvorom certifikatet indeholder oplysninger.

Kommissionen foreslår de nærmere regler vedrørende sådan berigtigelse af nationalitetsbeviser henskudt til administrativ fastsættelse. Der vil herunder kunne blive tale om at delegere beføjelsen til at give påtegning om visse ændringer, for eksempel om førerskifte, til distriktskontorer, mønstringskontorer eller konsulater.

Til § 26.

Reglen i stk. 1 svarer til den gældende lovs § 57,

27 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev. lovforslag).

stk. 1, medens stk. 2 i hovedsagen er overensstemmende med § 58, første punktum.

At et skib, der ikke længere er i dansk eje, bør slettes af det danske skibsregister, såsnart forholdet kommer til overregistrators kundskab, er et naturligt komplement til nationalitetsreglerne i sølovens § 1, og nødvendigt ud fra de offentligretlige ordenshensyn, der ligger til grund for registreringen af skibe.

Endvidere må det, som omhandlet i bemærkningerne til § 2, være en følge af reglen om, at skibe, der er optaget i udenlandsk skibsregister, ikke kan registreres, at et skib, der tilhører en i udlandet fast bosiddende dansk statsborger, og som optages i opholdslandets skibsregister, må slettes af det danske register.

En forudsætning herfor må det dog selvsagt være, at den pågældende ejer har en reel tilknytning til det pågældende land, i hvis register skibet optages, og at det ikke blot drejer sig om en proforma-registrering.

Om de særlige problemer, der opstår i forbindelse med udslettelsen, hvis der på skibet er registreret panterrettigheder eller andre rettigheder, henvises til bemærkningerne til § 29.

De nævnte offentligretlige hensyn tilsiger ligeledes, at skibe, der er forlist, forsvundet, ophugget eller kondemneret, slettes af skibsregistret. I stk. 2 har man — i modsætning til den gældende lovs § 58 — ikke medtaget det forhold, at et skib prisedommes, da der kan tænkes at forekomme tilfælde f. eks. under en krig, hvor udslettelse af et dansk skib på grundlag af en udenlandsk prisedom kunne være skadelig for det pågældende rederis retsstilling, når der senere eventuelt rejses krav om tilbagelevering af skibet eller ydelse af erstatning for dette.

Til § 27.

Efter den gældende lovs § 58, 2. punktum, skal anmeldelse om de begivenheder, der medfører udslettelse, ske inden 8 dage efter, at den anmeldelsespligtige har modtaget meddelelse om det pågældende forhold — for så vidt angår ophugning inden 8 dage efter at denne er fuldført.

I overensstemmelse med de offentligretlige hensyn, der ligger bag udslettelsesreglerne, bør anmeldelse af et skib til udslettelse ske så tidligt som muligt, og den foreslåede bestemmelse pålægger derfor ejeren at gøre anmeldelse umiddelbart efter, at han er blevet bekendt med det pågældende forhold. Nogen absolut frist har man derimod ikke ment at kunne foreskrive. Reglen i stk. 1, 2. punktum, om forsvundne skibe er i realiteten ganske stemmende med den gældende lovs § 58, stk. 2, in fine.

Reglen i stk. 2 gentager tilsvarende bestemmelser i den gældende lovs § 62, 1. punktum.

Til § 28.

Reglen i stk. 1 er ny, men præciserer iøvrigt kun — hvad der stedse har været antaget i praksis — at adgangen til at eje skib under dansk flag må være knyttet til skibets optagelse i dansk skibsregister.

I overensstemmelse med gældende praksis er hertil føjet en regel om, at retten til skibets navn også fortabes ved udslettelse. Man har dog suppleret denne regel med en bestemmelse, hvorefter navnet på ejerens begæring kan forbeholdes for et tidsrum af 3 år fra udslettelsen. Den sidstnævnte regel tilsigter at imødekomme og beskytte den interesse, et rederi under de siden 1941 gældende navneregler, jfr. udkastets § 5, stk. 4—6, kan have i at bevare retten til et af rederiet traditionelt benyttet skibsnavn.

Efter den gældende skibsregistreringslov skal et skib straks udslettes af skibsregistret, når det er overgået i fremmed eje, eller der foreligger andre udslettelsesgrunde. En undtagelse herfra findes i § 57, stk. 2, der indeholder en — med sølovens § 5, stk. 1, stemmende — speciel regel om skibsparters overgang i fremmed eje med den konsekvens, at skibet mister retten til at sejle under dansk flag. I dette tilfælde kan udslettelsen opsættes i 4 måneder for at give mulighed for tilvejebringelse af en sådan ordning af forholdet, at skibet bevarer sin danske nationalitet.

I praksis har det imidlertid vist sig, at det også i andre tilfælde end med hensyn til partrederier kan være hensigtsmæssigt at have hjemmel til at udsætte udslettelsen, medens mulighederne for en berigtigelse af nationalitetsforholdet undersøges nærmere.

Med hensyn til forliste skibe er det meget almindeligt, at spørgsmålet om skibets bjergning og istandsættelse først kan løses nogen tid efter forliset, og det ville følgelig være uhensigtsmæssigt både i forhold til ejeren, eventuelle panthavere og registreringsmyndighederne at forcere udslettelsen af et sådant skib, så længe der er en rimelig udsigt til, at bjergning vil ske.

Lignende betragtninger gør sig gældende med hensyn til skibe, der er forsvundet, f. eks. under en krig, men hvor muligheden for, at de atter kommer til veje, stadig er til stede.

Kommissionen har derfor ment, at der bør gives overregistrator en videregående adgang til efter eget skøn at kunne udsætte udslettelsen, og foreslår i stk. 3 en i overensstemmelse med disse synspunk-

ter formuleret regel, der tillige indeholder hjemmel til i forlistilfælde og med hensyn til forsvundne skibe at fastsætte en passende frist, indenfor hvilken skibet må være bjerget eller bragt til veje, hvis udslettelse skal undgås.

Til § 29.

Hvis et skib, der i henhold til reglerne i § 26 skal udslettes af skibsregistret, er behæftet med pantetigheder eller andre rettigheder, opstår der en konfliktsituation mellem på den ene side hensynet til de anmeldte rettighedshaveres interesse i skibet som pante- og fyldestgørelsesobjekt og på den anden side de offentligtretlige ordenshensyn, der ligger til grund for udslettelsesreglerne.

Den gældende registreringslov yder i denne situation kun panthaverne og andre rettighedshavere ringe beskyttelse. § 59 fastslår ganske vist, at udslettelsen er uden indflydelse på de i henhold til §§ 46—49 og 52 registrerede rettigheder og rådighedsindskrænkninger — dog at pantegæld straks forfalder til udbetaling, hvis skibet udslettes af skibsregistret på grund af dets overgang til fremmed eje, jfr. sølovens § 5, stk. 2 — men tilstedeværelsen af sådanne registrerede rettigheder er ikke til hinder for, at udslettelse kan ske ganske omgående, eventuelt uden rettighedshaverens vidende, og uden at der levnes ham tid til at træffe skridt til sikring af sin ret, f. eks. ved at gøre arrest i skibet.

Den attest om udslettelsen, der på begæring udstedes af skibsregistreringskontoret, vil indeholde oplysninger om de ved skibets udslettelse endnu eksisterende, registrerede rettigheder, og herigenem vil der formentlig være skabt fornøden sikkerhed for panthaverne i de tilfælde, hvor et skib sælges til et land, der har tiltrådt den internationale panteretskonvention. Som nævnt i bemærkningerne til § 7 er det imidlertid kun et meget begrænset antal stater af søfartsmæssig betydning, der hidtil har tiltrådt denne konvention, og kommissionen er derfor af den opfattelse, at der ved lovens revision bør søges gennemført en bedre sikring af panthavernes interesser, når et skib udslettes af skibsregistret. Dette vil dels være af den største betydning for skibenes realkreditmæssige stilling, som kommissionen mener bør styrkes, dels må en bedre sikring af de her i landet registrerede rettighedshavere anses for rimelig på baggrund af den ret udstrakte beskyttelse, loven hidtil har ydet udenlandske rettighedshavere, når skibe fra lande, der ikke har tiltrådt panteretskonventionen, overgår til dansk flag, jfr. den gældende lovs § 48, stk. 2, (som ændret ved lov af 29. marts 1929).

Kommissionen har meget indgående drøftet for-

skellige mulige løsninger af det her foreliggende problem. Man har herunder blandt andet haft opmærksomheden henvendt på de i Norge gældende lovregler, hvorefter et skib, på hvilket der hviler hæftelser, ikke kan udslettes af skibsregistret, før hæftelserne er bortfaldet. I stedet indføres en foreløbig bemærkning på skibets folio om den foreliggende udslettelsesgrund med den virkning, at skibet ikke længere kan føre norsk flag, og at skibsnavnet bliver frit.

Denne ordning, der ifølge foreliggende oplysninger fra Norge praktisk talt ikke har fundet anvendelse ved skibes overgang til fremmed flag, hvorimod den er anvendt i nogen udstrækning med hensyn til forliste skibe, har efter kommissionens opfattelse den uheldige virkning, at skibe — således som det forekommer i Norge — kan forblive henstående i skibsregistret i en lang årrække, efter at de er ophørt med at eksistere, eller uanset at de nu sejler under et andet lands flag, hvilket ud fra de tidligere anførte offentligretlige ordenshensyn må anses for meget uheldigt.

Hvis man indførte en regel svarende til den norske, ville man dog næppe kunne nægte på begæring at give en udskrift af skibsregistret, der indeholdt oplysning om den stedfundne foreløbige notering af den foreliggende udslettelsesgrund, og en sådan attest ville mulig blive misforstået og endog kunne tjene som grundlag for at få skibet registreret i fremmed register.

Af de anførte grunde og idet erfaringen har vist, at skibe, der sælges til udlandet, næsten altid er fri for hæftelser i salgøjeblikket, har kommissionen ikke ment at burde gå nogen af de nævnte veje, men er nået til den opfattelse, at det vil være tilstrækkeligt, men tillige betyde en meget væsentlig forbedring af panthaverens og andre rettighedshaveres stilling i udslettelsessituationen, hvis der indføres en regel om, at rettighedshaverne, inden udslettelse kan finde sted, skal have underretning herom, således at udslettelsen ikke kan foretages, før der er forløbet en passende frist, medmindre rettighedshaverne har givet samtykke til udslettelsen. Der gives herved rettighedshaverne en rimelig mulighed for at gøre deres ret gældende, inden det er for sent.

Panthaverne kan ikke forbedre deres retsstilling i denne henseende ved at få registreret et salgsforbud, uanset at dette iøvrigt er muligt efter § 32. Dette må være en nødvendig konsekvens af udkastets regler, idet § 29 ellers ville blive illusorisk ved indsættelse af standardvilkår gående ud på salgsforbud. Et sådant registreret salgsforbud har derimod fuld retsvirkning ved salg af skibet i indlandet.

Fristen foreslår kommissionen — i lighed med anmeldelsesfristen i § 3 — fastsat til 30 dage fra meddelelsens afsendelse at regne, dog således at fristen suspenderes, når rettighedshaveren godtgør at have foretaget retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet, forudsat at en sådan retsforfølgning iøvrigt fremmes uden uforment ophold.

Derimod har man ikke ment at burde gentage reglerne i den gældende registreringslovs § 59, 2. punktum, om at udslettelsen skal være uden indflydelse på de registrerede rettigheder og rådighedsindskrænkninger, dog at pantegælden straks forfalder til udbetaling. Der er efter kommissionens opfattelse en afgørende forskel mellem udkastets regler og den gældende lov, der i § 46, stk. 1, fastsætter, at en panteret kun kan *stiftes* ved registrering, hvoraf logisk følger, at man må have en positiv regel, hvis man vil fastslå, at et skibs udslettelse af registret skal være uden indflydelse på de registrerede rettigheder. Efter lovudkastet har registreringen derimod — på ganske samme måde som tinglysning vedrørende rettigheder over fast ejendom — kun betydning som retsværn overfor trediemand, medens selve rettigheden iøvrigt lades uberørt, hvis skibet udslettes af skibsregistret.

Reglen om, at pantegælden forfalder ved skibets udslettelse, hører efter kommissionens opfattelse hjemme blandt andre forfaldsgrunde i pantebrevsteksten, og bør optages i den standardpantebrevsformular, som det er hensigten at lade udarbejde.

Ud fra de anførte synspunkter, er reglerne i udkastets § 29 formuleret. Efter stk. 1, skal meddelelse sendes, ikke blot til indehavere af registrerede rettigheder, men også til indehavere af rettigheder, der er anmeldt til registrering i det øjeblik, skibet begæres udslettet af skibsregistret. 30-dages fristen kan der efter udkastet ses bort fra, hvis de anmeldte rettighedshavere har givet samtykke til udslettelsen, hvis det godtgøres, at rettighederne er bortfaldet, eller hvis ejeren stiller betryggende sikkerhed.

Efter stk. 2 kan udslettelse dog ikke finde sted, hvis det oplyses, at en anmeldt rettighedshaver har iverksat retslige skridt til gennemførelse af sin ret over skibet. Ved „retslige skridt“ må — i overensstemmelse med tilsvarende udtryk i forældelsesloven — forstås alle mulige retsskridt, altså også anmeldelse i konkursbo, forbud, arrest o. s. v. Af udtrykket „hvis det oplyses . . .“ følger, at den rettighedshaver, der er interesseret i at hindre udslettelsen, selv må dokumentere overfor overregistrator, hvilke retslige skridt han har foretaget.

Af ordene „til gennemførelse af sin ret . . .“

følger, at også enhver, der prøver at få sin ret fastslået — f. eks. en medejer — må være omfattet af bestemmelsen.

Efter stk. 2 in fine, ophører suspensionen af fristen, hvis retsforfølgningen ikke fremmes uden uforholdent ophold, eller ved endelig afgørelse nægtes fremme. Første led af denne regel må forstås på samme måde som forældelseslovens § 2. Ved udtrykket „endelig afgørelse“ må, i overensstemmelse med den i proceslæren anvendte terminologi, forstås en afgørelse, som ikke uden særlig tilladelse kan appelleres.

Bortsælges et skib ved tvangsauktion til en ud-lænding, følger det af de gældende regler om tvangsauktion over løsøre, jfr. retsplejelovens § 552, at eventuelle panterrettigheder i skibet bortfalder.

Der vil derfor i denne situation ikke blive spørgsmål om at anvende reglerne i § 29, stk. 1 og 2, i forhold til panterrettigheder.

Reglen i stk. 3 om, at udslettelsesattesten skal give oplysning om de rettigheder, der ved skibets udslettelse henstår på skibets blad i skibsregistret, er, som ovenfor nævnt, stemmende med gældende praksis og betyder efter kommissionens opfattelse en vis beskyttelse for rettighedshaverne.

Dette gælder først og fremmest ved et skibs overgang til et land, der har tiltrådt den internationale panteretskonvention; men også ved overgang til en række andre lande, hvis registreringsregler — uanset at landene ikke har tiltrådt konventionen — kræver fremlæggelse af udslettelsesattest, når et fra udlandet erhvervet skib skal registreres, vil tilstedeværelsen i denne attest af udførlige oplysninger om eventuelle hæftelser faktisk ofte betyde en sikring af disse rettigheder.

Kommissionen har overvejet forholdet mellem reglen i sølovens § 20, stk. 2, og de i udkastet nu foreslåede regler om skibes udslettelse af skibsregistret. Efter nævnte bestemmelse i søloven udfordres samtlige medrederes samtykke til salg af en skibspart, hvis salget kan medføre, at skibet taber retten til at føre dansk flag. Uden sådant samtykke er overdragelse af skibsparten ugyldig, selv om den sker ved tvangssalg.

Den anførte regel må imidlertid efter kommissionens opfattelse forstås som alene tagende sigte på at sikre medrederens materielretlige stilling og kan ikke være til hinder for, at skibet udslettes af skibsregistret, såfremt medrederen ikke rettidigt reagerer efter at have modtaget den i udkastets § 29, stk. 1, foreskrevne meddelelse om, at udslettelse vil finde sted. Det samme må gælde i det i sølovens § 20, stk. 3, omhandlede tilfælde.

I forbindelse med udkastets § 29 har kommissionen endvidere drøftet spørgsmålet om retsstillingen for eventuelle panthavere, såfremt et skib, der er udslettet som forlist, senere bjerges og bliver registreret påny. Der er indenfor kommissionen enighed om, at skibet i et sådant tilfælde må betragtes som nyt og følgelig må kunne registreres, uden at der gives anmærkning om eventuelle tidligere panterrettigheder. Disse består ganske vist fremdeles, hvis ikke der er truffet en ordning med udbetaling af erstatning eller lignende, men det gennem registreringen skabte retsværn overfor trediemand er faldet bort, da skibet blev udslettet.

I de fleste tilfælde vil der forlængst være truffet en ordning i forhold til disse rettighedshavere. Er dette ikke tilfældet, bør de selv sørge for at varetage deres interesser ved en ny registrering.

Ved bedømmelsen af panthaverens stilling må det imidlertid erindres, at den, der har bjerget skibet, må antages at kunne udøve tilbageholdsret over dette og eventuelt også vil kunne have søpanteret for bjergeløn. Spørgsmålet har iøvrigt næppe større praktisk betydning, da panterrettighederne i det forliste skib i de fleste tilfælde vil være ophørt på et tidligere tidspunkt, f. eks. ved dækning gennem forsikringssummen.

Til § 30.

Den foreslåede regel er stemmende med den gældende lovs § 7, stk. 6. Det samme princip — at skibsregistret „fanger“ — genfindes i udkastets § 45, stk. 2, med hensyn til skibe, der på begæring er optaget i skibsregistret.

Til § 31.

Den gældende lovs §§ 46—49 og 52, indeholder nærmere regler om adgangen til registrering af begrænsede rettigheder i og rådighedsindskrænkninger vedrørende skib eller skibspart. Efter disse regler er det forudsat, at registrering kun kan ske med hensyn til panterrettigheder, arrest, udlæg, udpantning, konkurs og umyndiggørelse. I praksis har man imidlertid for at imødekomme erhvervs-livets behov registreret også andre rettigheder eller rådighedsindskrænkninger, f. eks. forkøbsrettigheder og forbud mod salg.

Ifølge § 51 opnår den pågældende rettighed ved registreringen fortrinsstilling i forhold til private, viljesbestemte, uregistrerede rettigheder over skibet med undtagelse af søpanterrettigheder og den i sølovens § 17 omhandlede panteret, jfr. iøvrigt bemærkningerne til § 33.

Ved fast ejendom gælder ifølge tinglysningslovens § 1 den hovedregel, at alle rettigheder skal tinglyses for at opnå beskyttelse overfor aftaler om ejendommen og mod retsforfølgning.

I overensstemmelse med kommissoriet har kommissionen overvejet, hvorvidt man i skibsregistreringsloven bør optage en til tinglysningslovens § 1 svarende generel regel om registrering af alle rettigheder over et skib, eller om man skulle begrænse registreringsadgangen til visse i loven udtrykkeligt opregnede rettigheder.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at adgangen til registrering for at imødekomme det praktiske livs behov bør udvides i forhold til gældende lov, således at det bliver muligt at registrere brugsrettigheder, forkøbsrettigheder, salgsforbud og visse andre rådighedsindskrænkninger f. eks. forbud mod en vis anvendelse af skibet. Dog mener man ikke at en hvilken som helst rettighed over skibet bør kunne registreres. Det kunne føre meget vidt og skønnes ikke nødvendigt ud fra praktiske hensyn at tillade registrering af f. eks. almindeligt holdte konkurrenceklausuler og servitutlignende bestemmelser.

Kommissionen har derfor ved formuleringen af lovudkastet valgt den fremgangsmåde, at man i § 31 vel giver en i nøje overensstemmelse med tinglysningslovens § 1 affattet regel om registreringens nødvendighed for at opnå retsværn overfor andre registrerede rettigheder og retsforfølgning, men samtidig i § 32 begrænser registreringsadgangen til kun at vedrøre fire arter rettigheder, nemlig: ejendomsret, panteret, brugsret og rådighedsindskrænkninger.

Reglerne i udkastets § 31, stk. 1 og 2, er, som nævnt i realiteten af ganske samme indhold som tinglysningslovens § 1 og betegner noget afgørende nyt i forhold til den gældende skibsregistreringslovs system, hvorefter registreringen er nødvendig for at den pågældende rettighed kan anses for gyldig stiftet i privatretlig henseende, jfr. § 39, stk. 2, og § 46, stk. 1. Efter udkastets regler vil registreringen derimod alene betyde, at der skabes et retsværn for den pågældende ret, medens selve rettighedens materielretlige status iøvrigt ikke påvirkes af registreringen.

Reglen i stk. 3 om registrering af umyndiggørelse og lavværgemål er stemmende med gældende lovs § 52 og tinglysningslovens § 1, jfr. § 13, stk. 2 og 3. Det følger af hovedreglen i stk. 1, at også andre generelle rådighedsindskrænkninger som konkurs og likvidation må registreres, såfremt vedkommende bo omfatter registrerede skibe. Om registrering af privat og offentligt skifte samt hensidder i uskiftet bo henvises iøvrigt til bemærkningerne til § 23.

Til § 32.

Reglen i stk. 1 er affattet i overensstemmelse med tinglysningslovens § 10, stk. 1, første led, men indskrænker, som tidligere bemærket, adgangen til registrering til kun at angå ejendomsret, panteret, brugsret og rettigheder, der begrænser ejerens adgang til at råde over skibet i en eller flere nærmere angivne retninger, jfr. bemærkningerne til § 31.

Kommissionen har drøftet, hvorvidt der bør være adgang til registrering af en betinget adkomst til et skib, hvilket kan frembyde visse vanskeligheder i forhold til de offentligretlige formål, som registreringen forfølger. Dette gælder navnlig ved salg af skib til udlandet, hvor der kunne være fare for dobbelt registrering, og hvor et betinget skøde kunne benyttes til omgåelse af nationalitetsreglerne.

Man er imidlertid af den opfattelse, at adgangen til registrering af betingede skøder ikke bør afskæres, da der, uanset at de erfaringsmæssigt kun anvendes meget sjældent ved skibshandler, kan tænkes tilfælde, hvor anvendelsen af betingede skøder imødekommer et praktisk behov. Når man samtidig i § 23, stk. 4, foreskriver, at den, der ved betinget adkomst erhverver ret til et skib, altid vil være at anse som ejer i forhold til det offentlige, skulle vanskeligheder med hensyn til registreringens offentligretlige side ikke kunne forekomme, jfr. iøvrigt bemærkningerne til § 23, stk. 4. Et skib, der erhverves betinget fra udlandet, kan altså registreres, hvis det er udslettet af det udenlandske register, og et skib, der er solgt betinget til udlandet, skal udslettes af det danske register, jfr. herved bemærkningerne til § 26.

Kommissionen har ikke fundet anledning til at gennemføre den i tinglysningslovens § 10, stk. 4, hjemlede begrænsning, hvorefter et skøde for at kunne tinglyses som adkomst ikke må være knyttet til anden betingelse end købesummens berigtigelse indenfor en nærmere angivet frist. Denne regel skyldes hensynet til ikke at overfylde tingbogens adkomstrubrik med lysning af betingede adkomster, der senere må slettes, fordi betingelsen ikke kan opfyldes. Dette hensyn virker ikke med samme vægt på skibsregistreringens område. Det følger imidlertid af bestemmelsen i udkastets § 35, stk. 1, at et dokument, der skal registreres, må være endeligt fastsat, og overregistrator må derfor kunne afvise et dokument, der indeholder betingelser af mere uvis karakter f. eks. et dokument, der betinger ejendomsoverdragelsen af nærmere besigtigelse af skibet på bedding eller lignende.

Efter den gældende skibsregistreringslov kan registrering af brugsrettigheder ikke finde sted. Af offentligretlige grunde er det ikke nødvendigt at påbyde registrering af brugsrettigheder over skib.

Tidsbortfragtning forekommer imidlertid i stor udstrækning, navnlig indenfor visse kategorier af skibe, og er ofte af langvarig karakter — for tankskibe er 5- eller 10-årige tidscertepartier ikke ualmindelige. Kommissionen er derfor nået til den opfattelse, at det af hensyn til eventuelle panthavere, såvel som for at give indehaverne af brugsrettigheder beskyttelse overfor senere erhververe, vil være principielt rigtigt, at der åbnes adgang til registrering af brugsrettigheder.

Kommissionen har overvejet, om man i lighed med tinglysningslovens § 3 også for skibes vedkommende burde begrænse adgangen til registrering til brugsrettigheder af en vis længere varighed f. eks. 6 måneder og derover.

Da brugsrettigheder over skibe er langt sjældnere forekommende end ved fast ejendom, og da en erhverver ikke af skibets karakter kan slutte sig til, om skibet er undergivet en brugsret, har man dog ikke ment at kunne drage nogen parallel fra fast ejendom og foreslår derfor, at der gives adgang til registrering af brugsrettigheder uden hensyn til disses varighed.

Hvis parterne ikke ønsker brugsretten registreret, vil der ikke være noget til hinder for i aftalen om brugsretten at indsætte et udtrykkeligt forbud mod registrering. En ophørt brugsret vil kunne udslettes ex officio i medfør af udkastets § 38, stk. 1, hvis den kan anses for bortfaldet ifølge sit indhold.

Kommissionen har endvidere overvejet, hvorvidt der i udkastet bør optages regler om forholdet mellem tilbageholdsret og panteret i skibe. I praksis er det antaget, at registreret pant må vige for et skibsværfts tilbageholdsret i forbindelse med udførte reparationer. Dette resultat støttes af en højesteretsdom (U.f.R. 1933 — 11), der dog næppe kan betragtes som helt afgørende.

En række domme om det tilsvarende problem på andre områder, navnlig vedrørende motorkøretøjer, synes at lægge en vis vægt på, om der ved den udførte reparation er skabt en forøget værdi, i hvilken reparatøren bør have sikkerhedsret.

Det er under kommissionens drøftelse af spørgsmålet blandt andet blevet anført, at den bestående tilstand, hvorefter en tilbageholdsret eventuelt kan fortrænge en panteret, på uheldig måde forringer muligheden for at opnå lån i skibe, hvilket virker hæmmende på tilgangen af yngre, mindre kapitalstærke redere.

Panthaverne bør efter denne opfattelse have mulighed for at udøve en medbestemmelsesret med hensyn til, i hvilket omfang et skib skal underkastes reparation og klasseeftersyn, og man anser

det for urimeligt, at et værft kan iværksætte omfattende reparationer i tillid til, at værftet kan udøve en tilbageholdsret forud for ældre, registrerede panterettigheder. Ud fra disse betragtninger bør tilbageholdsretten registreres for at kunne opnå beskyttelse i forhold til senere erhververe af rettigheder over skibet.

Fra anden side indenfor kommissionen er det heroverfor anført, at den, der disponerer skibet, bedst kan overse, hvilke reparationer der skal foretages, og bør kunne træffe afgørelse herom uden indblanding fra panthavernes side. En regel om registrering af tilbageholdsret vil formentlig ikke kunne godkendes af fremmede domstole, og derfor være uden betydning i tilfælde, hvor skibe reparerer i udlandet. Det ville efter denne opfattelse i det hele taget være et brud på de almindelige retsregler, der hidtil har været anset for gældende på dette område, om man ved en positiv lovbestemmelse nægtede værfterne tilbageholdsret, og konsekvensen heraf kunne muligt blive, at værfterne nægtede at udføre arbejdet eller gjorde arrest i skibet, hvilket næppe ville være i panthavernes interesse.

Der er endvidere i kommissionen blevet henvist til de vanskeligheder, der ville være forbundet med at fastslå, på hvilket grundlag registrering af en tilbageholdsret i givet fald skulle finde sted. Kommissionen har haft lejlighed til at drøfte spørgsmålet med repræsentanter for skibsværftsindustrien, der har givet udtryk for, at man ønskede retten til tilbageholdelse af et skib bibeholdt uændret, idet denne ret erfaringsmæssigt er af afgørende betydning som et middel til at sikre betalingen for udførte reparationsarbejder særlig overfor udenlandske redier, som værfterne ikke normalt har som kunder. Spørgsmålet har været behandlet på internationale møder, hvor værfter i de førende skibsbygningslande var repræsenteret, og der var her fuld enighed om tilbageholdsrettens betydning.

Værfterne i et land, der ophævede denne ret, ville blive meget dårligt stillet i konkurrencen med andre landes værfter.

Kommissionen er på grundlag af den stedfundne diskussion nået til enighed om, at der ikke i lovudkastet bør optages regler vedrørende tilbageholdsret over skibe, der ændrer den bestående retstilstand på dette område.

Reglen i § 32, stk. 2, svarer til tinglysningslovens § 2 og gældende praksis. Reglen er udtrykkeligt begrænset til at angå negotiable pantebreve, jfr. her ved gældsbrevslovens § 11, stk. 2, nr. 3, hvorefter gældsbreve, der giver pant i registreret skib, er at betragte som omsætningsgældsbreve.

Til § 33.

Den gældende lovs § 46, stk. 2, undtager fra reglen om registreringens nødvendighed de i sølovens kap. 11 omhandlede søpanterrettigheder, jfr. sølovens § 3, stk. 2, samt de i sølovens § 17 nævnte panterrettigheder, der efter omstændighederne kan tilkomme en korresponderende reder eller en medreder i et partrederi.

Det er ikke helt klart, om det efter de gældende regler kan anses for udelukket at registrere en søpanteret, omend dette er antaget i praksis.

Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at registrering af søpanterrettigheder bør undgås, blandt andet under hensyn til vanskeligheden ved at afgøre, på hvilket grundlag registrering i det enkelte tilfælde skal kunne foretages, hvis der ikke foreligger dom for det krav, der er udstyret med søpanteret. I så fald kan dommen om søpantekravet registreres.

I overensstemmelse hermed fastsætter udkastets § 33 udtrykkeligt, at søpanterrettigheder og de i sølovens § 17 nævnte panterrettigheder ikke kan registreres, men uden registrering har den i søloven angivne retsstilling, jfr. for søpanterrettighedens vedkommende § 269, stk. 1. Efter sølovens § 17 går medrederpant forud for ældre kontraktmæssig pant i skibsparten, men står tilbage for søpanterrettigheder såvel som for kontraktmæssig pant i hele skibet.

Til § 34.

Den foreslåede regel er i hovedsagen stemmende med tinglysningslovens § 12, stk. 1. Udtrykket „offentlig retshandling“ omfatter blandt andet skifte- retsafgørelse og tvangsauktion.

Til § 35.

Reglerne i stk. 1 svarer i princippet til tinglysningslovens § 10, stk. 3.

Om betingede skøder henvises til bemærkningerne ovenfor til § 32.

Legitimationsreglen i stk. 2 er i overensstemmelse med tilsvarende bestemmelse i tinglysningslovens § 10, stk. 1. Den dækker følgelig også det tilfælde, at et pantebrev kvitteres.

Til § 36.

Tinglysningslovens §§ 9—10 indeholder en række detaljerede regler angående dokumenternes indretning, om bevis for udstederens identitet og myndighed og for dokumenternes og forelagte bevisligheds ægthed, samt om dokumentgenparter.

Kommissionen har fundet, at disse regler under hensyn til deres praktiske og mere kontortekniske karakter mest hensigtsmæssigt kan fastsættes administrativt.

Om opbevaring af genparter af det registrerede dokument i skibsregistrets akt og eventuelt tillige ved det distriktskontor, i hvis distrikt skibet er hjemmehørende, henvises til § 12.

Til § 37.

Stk. 1 fastslår, at rettighedsregistrering, ligesom hidtil, skal ske på samme måde og med benyttelse af samme dagbog og register som fastsat i afsnit A med hensyn til nationalitetsregistreringen. Også reglerne i afsnit A om opbevaring af genparter, dels ved skibsregistret dels eventuelt tillige ved vedkommende distriktskontor, og om kundgørelse i Statstidende af det vigtigste indhold af registreringen finder anvendelse ved rettighedsregistrering i medfør af afsnit B.

Reglen i stk. 2 om afvisning af dokumenter, der ikke opfylder de i §§ 32—36 fastsatte betingelser for registrering, er i princippet overensstemmende med tinglysningslovens § 15, stk. 2.

Om den principielle forskel mellem reglerne i udkastets § 10, jfr. også § 23, om afvisning og fastsættelse af frist for berigtigelse af mangler og de tilsvarende regler i § 37, stk. 2 og 3, henvises til bemærkningerne til §§ 10 og 23.

Hvis der foreligger en mangel, som skønnes at kunne afhjælpes, kan overregistrator efter stk. 3 fastsætte en frist for fremskaffelsen af de fornødne bevisligheder. Der bør i et sådant tilfælde foretages en foreløbig notering i skibsregistret om det anmeldte dokument med oplysning om den fastsatte frist for mangrigelse af manglerne, men denne notering udløser ikke de sædvanlige følger af en registrering som f. eks. kundgørelse i Statstidende eller, hvis det anmeldte dokument vedrører adkomstforholdet, berigtigelse af nationalitetsbeviset.

Reglen i stk. 4, om indførelse af en kortfattet angivelse af dokumentets indhold på skibsbladet og om dettes nærmere inddeling er i princippet stemmende med reglen i tinglysningslovens § 17, idet man dog ikke har fundet det nødvendigt at medtage en række detaljer af kontorteknisk karakter, der vil kunne fastsættes administrativt i medfør af § 56, stk. 1, der bemyndiger handelsministeren til blandt andet at give nærmere regler om skibsregistrets indretning og førelse.

Der henvises iøvrigt til bemærkningerne til § 11 vedrørende skibsregistrets indretning.

Reglerne i stk. 5 om meddelelse af anmærkning er stemmende med gældende praksis og tinglysningslovens § 15, stk. 4. Efter tinglysningspraksis er det ikke nødvendigt at give anmærkning om foranstående hæftelser ved tinglysning af udlæg, og det samme må gælde ved registrering af udlæg i skibe.

Til § 38.

Skibsregistreringslovens § 56 indeholder regler om udslettelse af registrerede pantebrev, der forelægges med en i sin form behørig kvittering eller som er kendt døde og magtesløse.

De i udkastets § 38 foreslåede regler er overensstemmende med gældende praksis og i princippet svarende til tinglysningslovens § 11.

I udkastets stk. 2 har man, i modsætning til tinglysningslovens § 11, stk. 2, udtrykkeligt nævnt „bevis for mortifikation“, da mortifikation ikke kan betragtes som en ophørsgrund, og derfor ikke kan anses for dækket af udtrykket „ophørt ifølge retsbeslutning“.

Reglen i stk. 2 gælder kun negotiable dokumenter, og der vil følgelig intet være til hinder for, at et skadesløsbrev — som det også hidtil har været praksis — udslettes på grundlag af en løs kvittering, medmindre skadesløsbrevet indeholder en udtrykkelig bestemmelse om, at det originale dokument skal fremlægges i kvitteret stand ved udslettelsen.

Til § 39.

Den foreslåede regel er stemmende med praksis, jfr. endvidere tinglysningslovens § 17, stk. 4, og § 18, stk. 1, sidste punktum.

Til § 40.

Reglen i stk. 1 om, at prioritetsvirkningen regnes fra anmeldelsen af dokumentet til registrering, er i overensstemmelse med den gældende lovs § 21, stk. 1, og tinglysningslovens § 25.

Da der, som nævnt i bemærkningerne til § 9, ikke kan tillægges distriktskontorenes behandling af de til registrering modtagne dokumenter nogen privatretlig betydning, er prioritetsvirkningen alene knyttet til indførelsen i den hos overregistrator førte dagbog også i de tilfælde, hvor dokumentet indleveres til registrering gennem et distriktskontor udenfor København.

Om skibsregistrets ekspeditionstid henvises til bemærkningerne til § 9.

Hvis flere dokumenter anmeldes samme dag, regnes de efter den gældende lovs § 21 som samtidige. For adkomster gælder dog efter § 39, stk. 5, den særlige regel, at registreringen ikke kan fuldbyrdes, før retsforholdet mellem anmelderne er opgjort ved overenskomst eller dom.

Efter tinglysningslovens § 25, sidste punktum, gælder som almindelig hovedregel, at de på samme dag anmeldte dokumenter ligestilles.

Kommissionen er af den opfattelse, at tinglysningslovens regel næppe umiddelbart kan overføres til skibsregistreringen, da man, for såvidt det drejer

sig om dokumenter, der vedrører adkomstforholdene, af offentligretlige grunde må have forholdet bragt i orden.

Man har overvejet en regel, hvorefter de samme dag anmeldte dokumenter begge afvises, hvis der foreligger uklarhed i adkomstforholdet, men mener dog ikke, at denne vej er farbar, da man herefter kan risikere, at et senere anmeldt tredje dokument registreres med prioritet forud for de to afviste dokumenter.

Man er sluttelig blevet stående ved den i stk. 2 formulerede regel, hvorefter de samme dag anmeldte dokumenter principielt betragtes som ligestillede, men således at man, hvis dette ville medføre en uklarhed i adkomstforholdet, registrerer begge dokumenter sideordnet med fastsættelse af en frist efter reglen i § 37, stk. 3, for fremskaffelse af de fornødne bevisligheder til klarlæggelse af forholdet.

Overholdes fristen ikke, må de stridende rettighedshavere, der ved fristens fastsættelse har haft anledning til at søge striden afgjort ved domstolene eller på anden måde, finde sig i at blive udslettet af registret.

Det siger sig selv, at der ved registreringen må gives begge adkomstdokumenterne anmærkning om den samtidige registrering af det modstridende dokument.

Registreringen må i et sådant tilfælde — som nævnt i bemærkningerne til § 37 — have karakter af en foreløbig notering i skibsregistret, der ikke iøvrigt kan medføre de sædvanlige virkninger af en adkomstregistrering som f. eks. offentliggørelse i Statstidende, berigtigelse af nationalitetscertifikatets ejerrubrik eller udslettelse af registret, hvis et af de anmeldte dokumenter angår salg af skibet til en person, der ikke opfylder nationalitetsbetingelserne.

Reglen i stk. 3 om retsstillingen for de rettigheder, der overføres fra udenlandsk register i medfør af § 7, stk. 2, er stemmende med den gældende skibsregistreringslovs § 48, stk. 1, (som ændret ved lov af 27. marts 1929) og sølovens § 3, stk. 3.

Er skibet erhvervet fra et land, der ikke har ratificeret den internationale panteretskonvention, må panterrettigheder efter den gældende lovs § 48, stk. 2, for at bevare deres gyldighed registreres inden 3 måneder, efter at skibet er registreret her i riget. Denne regel, der er en videreførelse af en århundredgammel praksis, støttet på en højesteretsdom fra 1846, blev lovfæstet i 1892.

Efter gældende norsk lov kan i et sådant tilfælde rettigheder, der har været registrerede i udenlandsk register, kun registreres i norsk register med ejerens samtykke.

F. t. l. om skibsregistrering.

Kommissionen har overvejet at bevare den gældende regel, der iøvrigt ikke har haft nogen betydning i praksis, dog således at man for at advare senere erhververe af rettigheder over skibet skulle foreskrive, at der ved registreringer indenfor 3 måneders fristen gives en generel anmærkning om, at forholdet til rettigheder opstået før skibets optagelse i dansk skibsregister ikke er undersøgt.

Da der imidlertid i den 3 måneders periode, hvor en sådan generel anmærkning har virkning, ville opstå en såvel for rettighedshaveren som for skibets ejer usikker situation, der ville kunne vanskeliggøre nødvendige dispositioner med hensyn til skibet, har kommissionen foretrukket at formulere en regel i lighed med den i norsk ret gældende, hvorefter rettigheder, der har været registreret i udenlandsk register, kun kan registreres i skibsregistret med ejerens samtykke, og da med retsvirkning efter reglerne i § 40, stk. 1 og 2. Man har herved også haft for øje, at de i § 40, stk. 4 omhandlede tilfælde drejer sig om rettigheder, der er registrerede i lande, der ikke har tiltrådt den internationale konvention, og som derfor næppe kan have krav på nogen særlig hensyntagen fra konventionslandenes side.

Til § 41.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at man for at forbedre den sikkerhed, rettighedshaveren opnår gennem registreringen, bør tillægge denne samme gyldighedsvirkning, som ved fast ejendom kommer godtroende omsætningserhververe tilgode. Efter den gældende lovs regler er der ikke til registreringen knyttet en sådan virkning, jfr. § 39, stk. 2: „Under forudsætning af, at adkomstbrevet har gyldighed som sådant, erhverves ejendomsretten over skib eller skibspart ved dets registrering.“

De foreslåede regler svarer ganske til tinglysningslovens § 27. Hvis en registreret ret fortrænges i medfør af reglen i stk. 2, ydes der — ligesom efter tinglysningsloven — erstatning af statskassen for det litte tab, jfr. udkastets § 55, stk. 1.

I stk. 3 er der dog taget forbehold med hensyn til rettigheder, der er overført fra udenlandsk register i medfør af reglen i § 7, stk. 2 eller § 40, stk. 4, idet kommissionen ikke kan anse det for forsvarligt, at statskassen påtager sig at garantere med hensyn til sådanne i udlandet stiftede rettigheder, da man ikke med sikkerhed vil kunne bedømme disse rettigheders fulde rækkevidde eller have kendskab til de indsigelser, der eventuelt kunne fremsættes imod dem.

28 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag).

Til § 42.

Den foreslåede regel om meddelelse af bekræftede genparter stemmer med gældende praksis, jfr. skibsregistreringslovens § 6, stk. 1, og tinglysningslovens § 17, stk. 5. I overensstemmelse med sidstnævnte bestemmelse er det for at gøre udskrifterne mere overskuelige og begrænse arbejdet ved deres udarbejdelse fastsat, at udskrifter kun skal indeholde de ved udstedelsen anmeldte rettigheder, som ikke er udslettede.

Om udslettelsesattester henvises til § 29, sidste stk.

Til § 43.

Reglerne om optagelse i en særlig fartøjsfortegnelse af skibe, der måles til en mindre registrertonnage end 20 tons brutto, findes i den gældende skibsregistreringslovs § 8, der i stk. 1 udtrykkelig fastslår, at reglerne om stiftelse af rettigheder i registreret skib ikke finder anvendelse på de i fartøjsfortegnelsen optagne skibe og fartøjer. Derimod gælder de i sølovens § 1 fastsatte nationalitetsbetingelser også for optagelse i fartøjsfortegnelsen. Ejerskifte skal anmeldes inden 30 dage, efter at det har fundet sted, men registrering af ejerforholdet har — som anført — ingen privatretlig virkning.

Fartøjsfortegnelsen er i modsætning til skibsregistret decentraliseret, idet den føres lokalt af distriktsregistreringskontorerne; for registreringsdistrikt nr. 1 (København) føres fartøjsfortegnelsen nu af skibsregistreringskontoret (tidligere af statens skibstilsyn), jfr. lov af 28. marts 1951.

Fartøjsfortegnelsen er opdelt i 6 afdelinger for henholdsvis passagerfartøjer, lastfartøjer, fiskefartøjer, stenfiskerfartøjer, lystfartøjer og pramme og omfattede ved en i efteråret 1952 foretagen optælling ca. 11 000 fartøjer, se bilag 1. De nærmere regler om fartøjsfortegnelsen er i medfør af lovens § 8, sidste stk., fastsat administrativt og findes nu i handelsministeriets bekendtgørelse af 28. marts 1951.

Da det af hensyn til særregistreringen af fiskefartøjer og stenfiskerfartøjer, der ved særlig lovgivning, jfr. bemærkningerne til § 14, er påbudt også forsåvidt angår fartøjer under 20 tons, vil være nødvendigt at opretholde registrering i en særlig fartøjsfortegnelse for disse kategorier af skibe, og da offentligretlige ordenshensyn også taler for, at i hvert fald de større og mere værdifulde tonnagegrupper af fartøjer under 20 tons af enhver type underkastes sådan registrering, foreslår kommissionen fartøjsfortegnelsen opretholdt i det store og hele på samme måde som hidtil.

I de indledende bemærkninger er der gjort udførligt rede for de i kommissionen stedfundne over-

vejelser vedrørende spørgsmålet om registrering af lystfartøjer. Som anført er kommissionens flertal nået til den opfattelse, at registrering i fartøjsfortegnelsen af lystfartøjer under 20 tons vil kunne afskaffes, og en udtrykkelig bestemmelse herom er derfor optaget i § 43, stk. 2.

Uanset at udtrykket „registrering i fartøjsfortegnelsen“ af systematiske grunde er benyttet i udkastet, vil optagelse i fartøjsfortegnelsen som hidtil kun have offentligretlig betydning.

Ifølge stk. 1 gælder pligten til registrering i fartøjsfortegnelsen ikke blot skibe under 20 tons, men også de i § 2, stk. 3, omhandlede pramme, lægtene, uddybningsmaskiner, flydekraner og lignende på 20 tons eller derover, der vel anses for skibe i lovens forstand, men er undtaget fra anmeldelsespligt til skibsregistret i medfør af § 1, forsåvidt de ikke er forsynet med maskineri til fremdrivning.

Det må endvidere fremdeles være en betingelse for optagelse af et skib i fartøjsfortegnelsen, at dets ejer opfylder de i sølovsforslagets § 1 fastsatte nationalitetsbetingelser.

Efter udkastet skal skibet anmeldes til fartøjsfortegnelsen i det distrikt, hvor det hører hjemme. Skibets hjemsted vil i almindelighed være den havn, hvor ejeren har bopæl, men der kan dog forekomme tilfælde, hvor denne regel ikke kan gennemføres.

Nærmere regler om fastsættelse af hjemsted forudsættes givet administrativt.

Efter de gældende regler skal alle passagerfartøjer, hvorved forstås fartøjer, som i henhold til skibstilsynslovgivningen skal være forsynet med fartøjscertifikat som passagerfartøj, optages i fartøjsfortegnelsen, medens lastfartøjer kun skal optages, hvis de er forsynet med helt gennemgående dæk eller måles til 4 tons brutto eller derover.

For stenfiskerifartøjer gælder ingen undergrænse, idet lov om kystfredning kræver mærkning af alle fartøjer, der i erhvervsøjemed anvendes til at borttage sten, ler, sand eller grus fra søterritoriet. Det samme gælder visse grupper af fiskefartøjer, der benyttes til fiskeri i farvande, der omfattes af særlige fiskerikonventioner, medens den almindelige undergrænse for optagelse af fiskerifartøjer i fartøjsfortegnelsen iøvrigt — i overensstemmelse med saltvandsfiskeriloven — er, at skibet har en længde af 6 meter eller derover regnet fra forkant af forstævn til agterkant af agterstævn.

Kommissionen finder det ønskeligt, at der fastsættes mere ensartede tonnagegrænser med hensyn til pligten til optagelse i fartøjsfortegnelsen, men dette har ikke været muligt blandt andet på grund af de nævnte lovbestemmelser og fiskerikonventioner. Da det på den anden side af praktiske grunde

er nødvendigt at have hjemmel til at fastsætte visse undergrænser for adgang til registrering i fartøjsfortegnelsen, foreslår kommissionen i stk. 2, at det overlades til handelsministeriet at bestemme, at visse grupper af mindre skibe ikke kan optages i fartøjsfortegnelsen.

I stk. 3 foreslås den gældende decentralisering af fartøjsfortegnelsen opretholdt, således at fartøjsfortegnelsen føres af distriktskontorerne, i København af overregistrator. Afgørende for, i hvilket distrikts fartøjsfortegnelse et skib skal optages, er skibets hjemsted, jfr. stk. 1.

Kommissionen er af den opfattelse, at der er forbundet store praktiske fordele ved at lade fartøjsregistreringen ske lokalt. Registreringsmyndighederne får herigennem bedre mulighed for at skaffe sig overblik over den lokale fartøjsbestand og føre fornøden kontrol med registreringspligtens opfyldelse, og for publikum kan det ligeledes være en fordel, at registrerings spørgsmål og udstedelse af nationalitetsbeviser kan ordnes lokalt. Hvis man centraliserede fartøjsfortegnelsen hos overregistrator, ville den alligevel kun kunne føres med betydelig bistand fra distriktskontorerne, og således medføre forøget arbejde. Erfaringen viser, at publikum må have sagkyndig bistand i registrerings spørgsmål. Der må ofte foretages berigtigelser og skaffes yderligere oplysninger, som forudsætter sagkundskab. Ved en centralisering vil man blot opnå, at centralorganet alligevel må henvende sig til de lokale toldmyndigheder for at få en række spørgsmål klarlagt. Omvendt kan der ikke være nogen betænkelighed ved at overlade førelsen af fartøjsfortegnelsen til distriktskontorerne, uanset at disse ikke råder over juridisk uddannet personale, da der ikke til denne registrering er knyttet nogen civilretlige virkninger. Iøvrigt vil den i § 44 foreslåede adgang til fakultativ registrering i skibsregistret af skibe mellem 5 og 20 tons formentlig bevirke, at et større antal — skønsmæssigt 1 500 til 2 000 — af de større og mere værdifulde fartøjer i denne kategori overføres til skibsregistret, således at den tilbageværende bestand, når tillige registreringen af lystfartøjer falder bort, i højere grad end hidtil vil bestå af relativt små fartøjer af gennemsnitlig lavere værdi, der anvendes rent lokalt.

Ifølge stk. 5 finder bestemmelserne i lovudkastets afsnit I med de fornødne lempelser tilsvarende anvendelse ved registrering i fartøjsfortegnelsen.

Dette gælder dog ikke en række nærmere angivne regler, således § 4 om foreløbig registrering og navne-reglerne i § 5, stk. 4—6, § 7, stk. 2, og § 28, stk. 2, der ikke vil kunne praktiseres med hensyn til det meget store antal fartøjer, der her er tale om, og

heller ikke kan anses for at være af betydning på dette område.

Ligeledes har man undtaget reglerne i §§ 8—13 om registreringsens foretagelse, der efter deres indhold alene vedrører skibsregistret, samt reglerne i § 15 om skorstensmærker og kontorflag og i § 16 om kundgørelse i Statstidende, idet disse regler heller ikke kan anses for at have praktisk betydning for de her omhandlede skibe.

Endelig følger det af sagens natur, at reglerne i §§ 29—30 og reglerne om rettighedsregistrering i §§ 31—42 ikke kan finde anvendelse på de i fartøjsfortegnelsen registrerede skibe.

Da de nærmere regler om fartøjsfortegnelse indretning og førelse m. v. nødvendigvis må være ret udførlige og omfatte en række detaljer af kontorteknisk og intern karakter, foreslås disse regler — ligesom det er tilfældet efter den gældende skibsregistreringslov — henskudt til fastsættelse ved ministeriel bekendtgørelse. Der vil herunder kunne blive spørgsmål om at gennemføre en forenkling på visse punkter; blandt andet vil man finde det hensigtsmæssigt, at lastfartøjsfortegnelsen og pramfortegnelsen slås sammen.

Til § 44.

Som anført i de indledende bemærkninger foreslår kommissionen, som noget helt nyt i forhold til den gældende lov, at der for at imødekomme ønsket om en bedre sikring af panterrettigheder i skibe under 20 tons brutto gives adgang til, at de i § 43 omhandlede skibe på ejerens begæring optages i skibsregistret, for så vidt de er målt til eller ved foreløbig registrering skønnes at ville blive målt til en registertonnage af 5 tons brutto eller derover.

Derimod har man ikke medtaget fartøjer af under 5 tons brutto, dels fordi der efter de forestagne undersøgelser vedrørende pantsætning af mindre skibe ikke kan antages at foreligge noget større behov for pantsætning af disse fartøjer, som ikke skulle kunne imødekommes på tilfredsstillende måde ved tinglysning efter løsrereglernerne som hidtil, dels og navnlig fordi en egentlig registrering af sådanne små fartøjer måtte forventes at ville støde på meget betydelige praktiske vanskeligheder, da man ikke i almindelighed kan regne med, at der kan fremskaffes klare adkomstdokumenter, der kan tjene som grundlag for registreringen.

Ifølge stk. 2 gælder reglerne i afsnit I om registreringen og dennes retsvirkninger også med hensyn til de i medfør af § 44 registrerede mindre skibe. Den eneste undtagelse herfra er reglen i § 5, stk. 4, om, at et skibsnavn kun kan registreres, hvis det tydeligt adskiller sig fra andre registrerede skibsnavne.

Kommissionen finder det i og for sig uheldigt at give de fakultativt registrerede skibe en særstilling på dette område, men har dog, i betragtning af de praktiske vanskeligheder reglens gennemførelse kunne forårsage, såfremt et større antal skibe under 20 tons — hvad man forventer — begæredes registreret, og under hensyn til derom fra fiskerikredse fremsatte ønsker foreslået, at nævnte regel i § 5, stk. 4, ikke skal finde anvendelse på disse skibe.

Kommissionen er endvidere opmærksom på, at det for skibe af 5 tons brutto og derover også må forudses, at fremskaffelsen af tilstrækkelig klar adkomst kan frembyde vanskeligheder, idet den omstændighed, at de har været optaget i fartøjsfortegnelsen, ikke uden videre kan antages at udgøre fornøden dokumentation for ejendomsretten med henblik på optagelse i skibsregistret.

Det vil herefter utvivlsomt i et ikke ringe antal tilfælde blive nødvendigt inden registreringen at benytte den i § 51 omhandlede fremgangsmåde.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at optagelsen af et ikke-registreringspligtigt skib i skibsregistret i medfør af § 44 ikke bør kunne bevirke, at skibet i andre henseender underkastes den for skibe over 20 tons gældende lovgivning, f. eks. med hensyn til skibstilsyn, sømæringsbestemmelser og lignende.

Til § 45.

Da et skib af ordensmæssige grunde ikke bør kunne være registreret samtidig både i skibsregistret og i fartøjsfortegnelsen, hvilket ville skabe uklarhed med hensyn til, hvilke retsregler registreringen medfører, bestemmes det i stk. 1, at et skib, der begæres optaget i skibsregistret i medfør af § 44, skal slettes af fartøjsfortegnelsen, hvis det forinden har været registreret i denne.

Ifølge stk. 2 kan tilbageførelse af et en gang registreret skib til fartøjsfortegnelsen ikke finde sted. Ifølge stk. 3 gælder reglerne i stk. 1 og 2 også i det tilfælde, at et skib som følge af ommåling til en bruttotonnage af 20 tons eller derover er blevet registreringspligtigt, jfr. iøvrigt bemærkningerne til § 30.

Til § 46.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at der ved gennemførelsen af den i § 44 foreslåede adgang til fakultativ registrering af skibe under 20 tons bør gøres mindst muligt indgreb i de for skibets optagelse i skibsregistret stiftede rettigheder. Man har derfor ved reglerne i udkastets §§ 46—47 søgt at træffe foranstaltninger til sikring af sådanne rettigheder, herunder særligt de rettigheder der for dette tidspunkt har været genstand for tinglysning efter reglerne i tinglysningslovens kap. 7.

§ 46, stk. 1 fastslår den hovedregel, at de før optagelsen (d. v. s. anmeldelsen, jfr. princippet i § 40, stk. 1) i skibsregistret stiftede rettigheder bevarer deres gyldighed overfor trediemand, såfremt de herom gældende regler er iagttaget. Herefter må ikke blot tidligere tinglyste rettigheder, men også rettigheder, der ikke har kunnet være genstand for tinglysning efter tinglysningslovens kap. 7 som f. eks. ejendomsrettigheder, udlæg eller håndpanterrettigheder, respekteres efter skibets registrering. I stk. 2 foreskrives det til sikring heraf, at overregistrator ved registreringen af dokumenter vedrørende skibe, der begæres optaget i skibsregistret i medfør af § 44, skal give en generel anmærkning om den mulige tilstedeværelse af ældre, uregistrerede rettigheder. Denne regel gælder ikke for nybyggede skibe, men kun for skibe der har været optaget i fartøjsfortegnelsen, før de på begæring blev registreret i skibsregistret.

Kommissionen må lægge afgørende vægt på, at de i medfør af tinglysningslovens kap. 7 tinglyste rettigheder, der allerede ved tinglysning har opnået en vis beskyttelse, ikke blot sikres gennem den før nævnte generelle retsanmærkning, men at disse rettigheder såvidt muligt ved registreringsmyndighedernes foranstaltning overføres til skibsregistret samtidig med den fakultative registrering af skibet.

En hertil sigtende regel er derfor foreslået i § 46, stk. 1, idet man forudsætter, at der ved et samarbejde mellem overregistrator og samtlige tinglysningskontorer inden lovforslaget's ikrafttræden søges tilvejebragt en fuldstændig oversigt — i kartoteksform eller på anden hensigtsmæssig måde — over de i personbøgerne på tidspunktet for lovens ikrafttræden indførte rettigheder vedrørende skibe. På grundlag af dette materiale vil overregistrator kunne overføre de omhandlede rettigheder til skibsregistret, efterhånden som de ved lovens ikrafttræden i fartøjsfortegnelsen optagne skibe måtte blive anmeldt til registrering i medfør af § 44.

Med denne foranstaltning i forbindelse med reglen i § 47 om, at tinglysning efter tinglysningslovens kap. 7 af rettigheder over skibe, som kan registreres i medfør af § 44, er udelukket efter lovens ikrafttræden, skulle der være skabt en betydelig grad af sikkerhed for, at tinglyste rettigheder over de omhandlede skibe vil blive registreret allerede i forbindelse med skibets registrering.

Andre ældre rettigheder over skibet kan ifølge § 46, stk. 1 på indehaverens begæring optages i skibsregistret, såfremt de stadig må antages at have betydning og iøvrigt kan være genstand for registrering.

Til § 47.

Som nævnt ovenfor foreslår kommissionen i § 47, at adgangen til tinglysning efter reglerne i tinglysningslovens kap. 7 af rettigheder over skibe, som kan begæres registreret i medfør af § 44, bør være udelukket efter lovens ikrafttræden.

Reglen tilsigter at muliggøre den i § 46 omhandlede overførelse af ældre, tinglyste rettigheder, hvilket ikke ville være praktisk gennemførligt, hvis der også efter lovens ikrafttræden kunne finde tinglysning sted med hensyn til skibe, der omfattes af § 44. Reglen forenkler tinglysningsdommernes opgave på dette område, idet disse efter lovens ikrafttræden vil kunne afvise alle dokumenter vedrørende et skib, når de har forvisset sig om, at fartøjet er 5 tons brutto eller derover uden i det enkelte tilfælde at behøve at henvende sig til overregistrator for at undersøge, om skibet er registreret.

Medens en ny pantlover normalt vil have mulighed for at gennemtvinge, at skibet begæres optaget i skibsregistret, og hans panteret derefter sikres gennem registrering, frembyder de i tinglysningslovens § 48 omhandlede retspanterrettigheder, arrest og tinglyst skifteekstrakt samt umyndiggørelse og lavværgemål, i denne forbindelse et særligt problem.

Hvad umyndiggørelse og lavværgemål angår, kan det dog ikke anses for udelukket, at værgen kan begære skibet registreret i medfør af § 44 og i forbindelse hermed få dekretet om umyndiggørelse eller lavværgemål registreret, og på tilsvarende måde må *skifteretten* kunne sikre retten ifølge en skifteekstrakt, der omfatter et skib. I forhold til *kreditorer* opstår særlige vanskeligheder, fordi de ikke kan gennemtvinge skibets registrering. Problemet er dog ikke det samme for udlægshavere og arresthavere.

Udlæg kan ikke tinglyses efter tinglysningslovens kap. 7 og giver derfor ikke anledning til vanskeligheder i denne forbindelse.

Hvad derimod angår arrest vil det efter kommissionens opfattelse ikke frembyde større betænkelighed at afskære adgangen til tinglysning, hvor arresten gøres af realkreditorer, idet disse som panthavere må formodes at have sørget for at få skibet registreret, og arrest vil da uden videre kunne registreres på normal måde. Også de personlige kreditorer vil i mange tilfælde have samme mulighed for registrering af en arrest, idet der er en formodning for, at den debitor, der udsættes for en arrest, i forvejen har udnyttet sine kreditmuligheder ved pantsætning, og i den anledning har måttet begære skibet registreret efter § 44. Imidlertid tør man ikke udelukke, at der undtagelsesvis kan blive spørgsmål

om at gøre arrest i et ubehæftet skib, og kommissionen har derfor overvejet forskellige muligheder for at sikre en sådan arrest.

Man har dels været inde på den tanke at oprettholde adgangen til tinglysning af arrest i skibe, der registreres fakultativt. Denne løsning må man dog anse for uheldig, idet den vil medføre, at tinglysningskontorerne får to grænser at påse, dels 5 tonsgrænsen med hensyn til pantsætning, dels 20 tonsgrænsen med hensyn til arrest, hvilket ville indebære betydelig risiko for fejltagelser, ligesom det formentligt ville være nødvendigt at tinglysningskontoret, før tinglysning kunne foretages, søgte oplysning i skibsregistret, hvis skibet var mellem 5 og 20 tons.

Man har endvidere overvejet at åbne adgang til notering af en arrest over skib mellem 5 og 20 tons i et særligt kartotek ved skibsregistret. Mod denne løsning kan imidlertid navnlig indvendes, at det ville blive svært ved en senere registrering af et sådant skib at fastslå, om nogen af de i kartoteket noterede arrester vedrørte det pågældende skib, idet ejer- og skibsnavn ikke ville frembyde nogen sikkerhed for identiteten. Hvis der i forbindelse med skibets registrering blev brug for at anvende en præklusiv indkaldelse efter reglen i udkastets § 51, ville denne også ramme arresten, og endelig kan det anføres imod den her diskuterede løsning, at notering af arresten i et kartotek ved skibsregistret ville kunne give arresthaveren en fejlagtig opfattelse af, at han havde opnået samme beskyttelse for sin ret som ved en egentlig registrering.

Kommissionen er sluttelig blevet stående ved den i § 47 foreslåede regel, hvorefter tinglysning af rettigheder af enhver art — altså også arrest — udelukkes efter lovens ikrafttræden for så vidt angår skibe, der efter bestemmelsen i § 44 kan optages i skibsregistret. Til støtte for dette standpunkt taler de foran anførte betragtninger med hensyn til de praktiske muligheder, der i adskillige tilfælde vil være for at få en arrest registreret, dels at det i praksis har vist sig, at tinglysning af arrest i virkeligheden er uhensigtsmæssig, da den dermed forbundne offentliggørelse vil alarmere andre kreditorer, som kan befrygtes at ville foretage udlæg, hvorved arresten fortrænges. Af de i København i 1953 foretagne ca. 600 arrester i løssøer blev kun 18 tinglyst, og disse tilfælde drejede sig hovedsagelig om arrest i fordringer, navnlig på udlændinge. Der har, så vidt det har kunnet oplyses, aldrig i København været lyst arrest i et skib af den her omhandlede størrelse. Iøvrigt er tinglysning i et sådant tilfælde overflødig, da der efter retsplejelovens § 617 kan etableres en rådigheds-

berøvelse, hvilket i praksis normalt vil ske ved meddelelse fra fogeden til toldvæsenet, hvorved skibet faktisk forhindres i at afsejle.

Ved den foreslåede regel opstår den anomali, der dog må anses for at være mindre væsentlig, at tinglysning af arrest herefter er udelukket for skibe i gruppen 5—20 tons, men stadig mulig for skibe under denne størrelse. Kommissionen må derfor anse det for rationelt, at tinglysning af arrest i skibe ved en kommende ændring af tinglysningsloven helt afskaffes.

Til § 48.

Den gældende skibsregistreringslov indeholder ingen almindelig regel om, hvad der som tilbehør omfattes af en registreret ret over et skib. Kun med hensyn til panteretten i et efter § 11 foreløbig registreret skib under bygning fastsættes det i § 47, stk. 1, at panteretten ved en bestemmelse i pantebrevet kan udvides til at omfatte de særligt til skibet anskaffede og til byggepladsen henførte materialer, når disse optages på en fortegnelse, der registreres og protokolleres sammen med pantebrevet.

I retspraksis er det tidligere antaget, at motorer og lignende måtte betragtes som tilbehør, når de var anbragt i fast forbindelse med skibet, svarende til begrebet „mur- og nagelfast“ ved fast ejendom. Ved en højesteretsdom fra 1933 (U. f. R. 1933—468) er det fastslået, at en motor, uanset at den let kunne fjernes, måtte betragtes som tilbehør, idet den var solgt til anbringelse i vedkommende fartøj og bragt „i den forbindelse med båden, som er den naturlige for sådant tilbehør“ jfr. noten til dommen. En sø- og handelsretsdom fra 1937 (U. f. R. 1937—334) der angår søpant, synes derimod i et tilfælde, hvor det pågældende tilbehør var installeret for en brugers (timecharters) regning at lægge vægt på synspunktet: større eller mindre fasthed i forbindelsen. Endelig kan nævnes, at det ved en højesteretsdom (U. f. R. 1946—867) er fastslået, at forskelligt tilbehør til et fartøj stadig måtte betragtes som sådant, selvom det var fjernet fra fartøjet og blev opbevaret i land.

De almindeligt benyttede pantebrevsformularer indeholder normalt en udtrykkelig bestemmelse om, at panteretten omfatter den i skibet værende motor, skibets stående og løbende rigning, sejl, ankre, kæder og andet til dets udrustning almindeligt og nødvendigt skibsinventar og tilbehør, samt endvidere for fiskefartøjers vedkommende skibets fiskeredskaber.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i overensstemmelse med tinglysningslovens §§ 37—38 i lovudkastet optages udførlige regler om tilbehør.

I § 48, stk. 1, har man derfor foreslået en i det væsentlige til tinglysningslovens § 37 svarende deklaratorisk grundregel om, hvad en registreret ret over et skib omfatter. Reglen nævner udtrykkeligt maskiner, kedler, motorer, radioudstyr, ekkolod fiskeredskaber, instrumenter og andet tilbehør, der er anskaffet på ejerens bekostning. Heraf følger, at f. eks. et Deccaanlæg eller lignende genstand, der er lejet, ikke omfattes af panteretten ifølge denne regel. Forudsætningen herfor må dog være, at det drejer sig om et reelt leje forhold og ikke et camoufleret ejendomsforbehold. Det er overfor kommissionen oplyst, at det i praksis undertiden forekommer, at radioanlæg, tankrensingsapparat og lign. materiel udlejes til rederier. Kul, olie og lignende, der er bestemt til at forbruges under rejsen, omfattes ikke af de registrerede rettigheder.

Det er endvidere i overensstemmelse med den tidligere nævnte højesteretsdom udtrykkeligt udtalt, at de i stk. 1 omhandlede genstande stadig betragtes som tilbehør, selvom de midlertidigt er adskilt fra skibet.

Stk. 2 indeholder en regel om, at materialer, der er anskaffet til et foreløbig registreret skib, omfattes af de registrerede rettigheder over skibet. Reglen er i modsætning til den gældende lovs § 47 præceptiv og gælder såvel i forhold til kreditorer som overfor omsætnings erhververe.

Kommissionen har overvejet, hvorvidt begrebet tilbehør i dette tilfælde kunne udstrækkes til også at omfatte materialer, der er indkøbt til en nybygning, men endnu ikke er transporteret til byggepladsen. Da man imidlertid må lægge vægt på, at de pågældende materialer er tydeligt individualiseret som vedrørende nybygningen, f. eks. ved påmaling af byggenummer, idet dette bør være afgørende for, om ejendomsretten kan antages at være gået over til bygherren, og under hensyn til nødvendigheden af at have en klar og praktikabel regel, har man dog ment at måtte begrænse reglen til kun at gælde de til skibet anskaffede materialer, der er individualiseret på byggepladsen og påmærket som vedrørende skibet.

I stk. 3 er optaget en til tinglysningslovens § 38 svarende præceptiv regel, hvorefter særlige rettigheder ikke kan stiftes eller forbeholdes over et skibs bestanddele eller det i stk. 1 nævnte tilbehør bortset fra fiskeredskaber. Det er herefter klart, at salg med ejendomsforbehold af de i stk. 1 omhandlede genstande ikke lovligt kan finde sted. Dette gælder f. eks. også et ekkolod, der nævnes udtrykkeligt i stk. 1, og derfor ikke kan betragtes som faldende ind under „fiskeredskaber“ i stk. 3.

Det er iøvrigt overfor kommissionen oplyst, at

salg af fiskeredskaber for tiden kun sjældent sker med ejendomsforbehold, men da man ikke kan se bort fra, at der kan komme til at foreligge et praktisk behov for at kunne tage et sådant ejendomsforbehold, eventuelt i forbindelse med distribution af fiskeredskaber gennem særlige indkøbsforeninger, og da sådanne redskaber næppe kan spille nogen rolle som pantsætningsobjekt, da de normalt kun vil have en kort levetid, har kommissionen ment at burde undtage fiskeredskaber fra den præceptive regel i stk. 3.

Til § 49.

Den gældende skibsregistreringslov indeholder ingen regler om en ejers adgang til ombytning af en ophørt panteret med en ny panteret, om notering af ejerant eller om oprykning for efterpant-havere. I praksis noteres vedtagelser i pantedokumenterne om oprykning og lignende vilkår i skibsregistret, og tinglysningslovens regler er i mangel af positive lovbestemmelser blevet anset for anvendelige med hensyn til skibe, omend der ikke foreligger nogen domspraksis, der stadfæster dette forhold.

Kommissionen er af den opfattelse, at der i den nye skibsregistreringslov bør optages regler, der regulerer de heromhandlede spørgsmål i overensstemmelse med tinglysningslovens § 40 og den foreliggende praksis.

Man har overvejet muligheden af at gå et skridt videre end tinglysningsloven og udelukke også den deri hjemlede begrænsede oprykning, men er kommet til det resultat, at der bør gives adgang til at træffe aftale om oprykning for efterstående panthavere i samme omfang, som hjemlet ved tinglysningslovens § 40, stk. 3, da der efter kommissionens opfattelse ved skibe endog foreligger et større behov for oprykning end ved fast ejendom, idet skibe hurtigere forringes i værdi, hvilket bør opvejes af en oprykning i prioritet.

Man finder det iøvrigt ønskeligt og hensigtsmæssigt, at der på dette område hersker størst mulig overensstemmelse mellem de regler, der gælder for pantsætning af fast ejendom og af skib.

Udkastets § 49, stk. 1 foreslås herefter affattet i det væsentlige ganske som tinglysningslovens § 40, stk. 1, første og andet punktum. Dog skal et ved en panterets bortfald opstået ejerant ikke noteres ex officio, men kun på ejerens udtrykkelige begæring, hvilket i overensstemmelse med praksis normalt vil ske ved registrering af et ejerantebrev.

Stk. 2 svarer til tinglysningslovens § 40, stk. 1, sidste punktum. Man har dog søgt at formulere reglen på en sådan måde, at det tydeliggøres, at

den ledige plads, i det omfang den ikke er bragt til ophør ved særlig retsforfølgning eller konkursbehandling, tilfalder eventuelle efterpanthavere og ikke ejerens almindelige kreditorer, idet man er af den opfattelse, at udtrykket „kreditorerne“ i tinglysningslovens § 40, stk. 1, må fortolkes på samme måde.

Reglen i stk. 3 svarer til tinglysningslovens § 40, stk. 2.

Det er almindeligt forekommende, at der begæres registreret en klausul om, at den, der har et ejerpantebrev i håndpant, skal have tilstillet retslige meddelelser vedrørende skibet. Denne klausul må medføre, at overregistrators meddelelser til panthavere ved ejerpantebreve kan fordes sendt til en af ejeren opgivet adresse. Dette gælder f. eks. meddelelser om navneændring, jfr. § 24, stk. 2, og om udslettelse af skibet, jfr. § 29, stk. 1, samt efter omstændighederne meddelelser i forbindelse med præklusiv indkaldelse, se § 51, stk. 2.

Reglerne i stk. 4 om oprykningens ret er en ordret gengivelse af tilsvarende regler i tinglysningslovens § 40, stk. 3.

Til § 50.

Som nævnt i bemærkningerne til § 49 finder kommissionen, at det vil være hensigtsmæssigt, at skibsregistreringslovens regler om det indbyrdes forhold mellem panthaverne såvidt muligt bringes til at stemme overens med tinglysningslovens tilsvarende regler.

I udkastets § 50 er derfor foreslået regler, der ganske nøje svarer til tinglysningslovens § 40, stk. 4—6. Den eneste forskel er, at man i stk. 2 har ændret grænsen for den højeste rente, der kan aftales uden efterpanthaverens samtykke, fra 5 pct. til 6 pct., idet man herved har taget hensyn til det væsentlig højere renteniveau, der gælder ved udlån mod pant i skibe.

Til § 51.

Den gældende skibsregistreringslov indeholder i § 18 regler om foretagelse af en præklusiv, offentlig indkaldelse med 3 måneders varsel i tilfælde, hvor adkomsten til et til registrering anmeldt skib må anses for mangelfuld. Den, der vil gøre indsigelse mod adkomsten, skal anlægge søgsmål til anerkendelse af sin ret og lade stævningens forkyndelse anmelde til registrering inden 30 dage.

I § 19 gives der anvisning på fremgangsmåden ved erhvervelse af ejendomsdom ved sø- og handelsretten i tilfælde, hvor adkomstbrevet til et skib eller en skibspart er bortkommet eller af andre årsager ikke kan fremlægges. Det varsel, der skal anvendes, hvis retten går med til at udstede offentlig

stævning til alle som formener sig ejendomsberettiget til skibet eller skibsparten, er også her mindst 3 måneder.

Medens indkaldelse efter reglerne i § 18 har været benyttet i en række tilfælde, er der, såvidt det har kunnet oplyses, aldrig forekommet noget tilfælde af søgsmål til erhvervelse af ejendomsdom efter § 19.

Mortifikation af pantebreve sker ifølge praksis i medfør af reglerne i lov om mortifikation af værdipapirer af 13. april 1938.

Kommissionen mener, at der stadig vil forekomme tilfælde, hvor der vil foreligge et praktisk behov for regler, hvorefter en adkomstmangel kan overvindes gennem en præklusionsprocedure. Dette vil ikke mindst gælde, såfremt den i § 44 foreslåede adgang til fakultativ registrering af skibe under 20 tons gennemføres, idet der utvivlsomt — navnlig i overgangstiden efter lovens ikrafttræden — vil forekomme adskillige tilfælde, hvor det bliver vanskeligt at fremskaffe tilfredsstillende adkomstdokumentation.

Reglerne bør derfor opretholdes, men kan efter kommissionens opfattelse forenkles og sammensmeltes til en regel, idet der ikke er nogen praktisk begrundelse for at have 2 sæt regler, som efter den gældende lovs §§ 18 og 19.

Når der, som foreslået i § 53, tillægges overregistrators afgørelser i henhold til skibsregistreringsloven juridici karakter under rekurs til Østre Landsret, finder man det naturligt, at også præklusionsagerne fremtidig skal kunne afgøres ved en af overregistrator afsagt kendelse.

I overensstemmelse med disse synspunkter er reglerne i udkastets § 51 affattet. Stk. 1 omfatter ifølge sin ordlyd enhver rettighed over et skib, som er indført i eller anmeldt til skibsregistret, og den foreslåede procedure vil således også kunne benyttes til udslettelse af panterettigheder.

Medens indkaldelsesfristen efter mortifikationsloven ved mortifikation af pantebreve normalt er 1 år, fastsætter tinglysningslovens § 20 en frist på mindst 3 uger ved indkaldelser, der sker med henblik på udslettelse af rettigheder, der må antages at have mistet deres betydning, eller som er forældede.

Da det praktiske liv ikke er tjent med alt for lange frister, må kommissionen anse en indkaldelsesfrist på 4 uger for passende. Indkaldelse skal efter stk. 2 ske een gang i Statstidende i et nummer, der udkommer den første i en måned. Endvidere skal overregistrator sende særskilt meddelelse i anbefalet brev til dem, der ifølge foreliggende oplysninger må antages at have interesse deri. Denne

regel svarer til tinglysningslovens § 20, stk. 2. Endelig kan overregistrator, hvor forholdene taler derfor, f. eks. hvor de interesserede parter må antages at være bosiddende i et andet land, lade foretage indkaldelse af de interesserede i et udbredt dagblad eller efter omstændighederne i radio.

I konsekvens af den foreslåede ordning med hensyn til karakteren af overregistratorers afgørelser fastsættes det i stk. 3, at en eventuel tvist, der måtte opstå i anledning af indkaldelsen, vil være at afgøre af overregistrator ved en kendelse efter forudgående forhandling af sagen i overensstemmelse med de for underretsbehandling gældende regler, jfr. retsplejelovens §§ 429—434.

Til § 52.

Af offentligretlige ordenshensyn må det anses for at være af betydning, at man til brug i særlige tilfælde har en mulighed for ex officio at kunne udslutte et skib, som må antages forlængst at være ophørt at eksistere.

Den foreslåede udsluttelsesregel er i princippet svarende til udrensningbeføjelsen i tinglysningslovens § 20, stk. 2, og der skal — ligesom efter tinglysningsloven — forinden udsluttelse kan ske, foretages en offentlig indkaldelse efter reglerne i § 51, forsåvidt det drejer sig om et i skibsregistret optaget skib.

Skibe, der er optaget i fartøjsfortegnelsen, til hvilken registrering der ikke er knyttet nogen civilretlig virkning, kan derimod udsluttes, uden at sådan indkaldelse har fundet sted, såfremt betingelserne for udsluttelse iøvrigt er til stede.

Kommissionen har overvejet, hvorvidt den foreslåede udsluttelsesregel burde udvides til også at gælde tilfælde, hvor et skib vel endnu eksisterer, men er taget fra ejeren f. eks. under en krigssituation, og bevisligt sejler under fremmed flag. Man har dog fundet det betænkeligt at gå så vidt.

Til § 53.

Som tidligere nævnt mener kommissionen, at overregistratorers afgørelser i henhold til skibsregistreringsloven bør betragtes som judicielle afgørelser ganske som en tinglysningsdommers kendelser, og i konsekvens heraf foreslås i § 53, at overregistratorers afgørelser af enhver, der har en retlig interesse heri, skal kunne påkæres til Østre Landsret indenfor en frist af 14 dage regnet fra den dag, da afgørelsen er meddelt vedkommende.

Kommissionen anser det for sagligt velbegrunnet, at sager vedrørende registrerings spørgsmål henlægges til Østre Landsret, blandt andet under hensyn

til at landsretten i forvejen behandler de med disse sager nært beslægtede tinglysningssager, og da det findes rimeligt at kære af overregistratorers afgørelser træffes af mindst 3 juridiske dommere.

Den særlige sagkundskab i søforhold, som Sø- og Handelsretten råder over, vil normalt ikke være af betydning ved behandlingen af de sager, der her kan blive tale om. Skulle der imidlertid undtagelsesvis komme til at foreligge en sag, hvor særlig sagkundskab i søforhold skønnes at være af betydning, er der i den foreslåede bestemmelse hjemmel til at tilkalde 2 søkyndige dommere, der udtages blandt de af justitsministeriet i medfør af retsplejelovens § 6, stk. 4, beskikkede dommere.

I stk. 2 foreslås det som en naturlig følge af den trufne ordning, at landsrettens afgørelser i registrerings spørgsmål med justitsministeriets tilladelse kan påkæres til Højesteret under samme betingelser, som gælder for andre landsretsafgørelser i anledning af kæremål i underretssager.

Den i stk. 3 foreslåede regel om adgang for overregistrator til at omgøre en af ham truffet bestemmelse, såfremt der fremkommer nye oplysninger, eller den oprindelige bestemmelse går ud på at afvise en begæring — dog uden tilbagevirkende kraft — er i realiteten stemmende med gældende tinglysningspraksis.

Reglen i stk. 4 om påklage af de af distriktskontorerne udenfor København i forbindelse med forelsen af fartøjsfortegnelsen trufne afgørelser til overregistrator, hvis afgørelse i sagen derefter eventuelt kan påkæres efter reglerne i stk. 1, er parallel med tilsvarende regler i retsplejelovens § 604 med hensyn til sognefogeders udpantningsforretninger

Til §§ 54—55.

Skibsregistreringsloven indeholder ingen bestemmelser om ydelse af erstatning af statskassen for tab som følge af fejlagtig registrering. Da kommissionen, som tidligere nævnt, ved lovudkastet har tilstræbt en forbedring af skibenes realkreditmæssige stilling, hvilket forudsætter, at der skabes den størst mulige tillid til den sikring af en rettlighed, der kan opnås gennem registrering i skibsregistret, må man anse det for nødvendigt, at der i lovudkastet optages erstatningsregler svarende til de i tinglysningsloven indeholdte regler vedrørende fast ejendom.

De i § 54 foreslåede regler svarer i realiteten ganske til tinglysningslovens § 34, stk. 1, første til tredje punktum. Reglen omhandler tilfælde af objektive fejl ved registreringen, som ikke skyldes nogen forsømmelse fra registreringsvæsenets side.

Reglerne i § 55, stk. 1, svarer til tinglysningslovens §§ 31—32 og må ses i sammenhæng med reglerne i udkastets § 41, hvorved der tillægges registrering i skibsregistret en lignende gyldighedsvirkning, som er knyttet til tinglysning vedrørende fast ejendom, jfr. bemærkningerne til § 41.

Reglerne i § 55, stk. 2, om erstatning for tab, der skyldes forsømmelse udvist af nogen, der medvirker ved skibsregistreringen, er stemmende med tinglysningslovens § 35.

Da der i de her omhandlede tilfælde vil kunne gøres regres gældende mod den pågældende embedsmand, forudsætter kommissionen, at der i lighed med den ved tinglysningsvæsenet gældende ordning tegnes fornøden ansvarsforsikring for overregistrator og det ved skibsregistreringen medvirkende personale.

Til § 56.

Gennemførelsen af loven vil — som berørt forskellige steder i de foregående bemærkninger — nødvendigvis kræve udfærdigelse af en række detailforskrifter af administrativ og kontorteknisk karakter, som efter kommissionens skøn mest praktisk kan samles i en eller flere ministerielle bekendtgørelser.

Foruden de i stk. 1 nævnte forhold må der, ligesom hidtil, gives nærmere vejledning vedrørende udenrigstjenestens medvirken i certifikatsspørgsmål og lignende, hvilket man forudsætter kan ske i cirkulæreform (konsularinstruks) efter nærmere aftale mellem handelsministeriet og udenrigsministeriet. På tilsvarende måde må der gennem justitsministeriet udsendes direktiver til tinglysningskontorerne angående tinglysningsvæsenets samarbejde med overregistrator med hensyn til overførsel af rettigheder over fakultativt registrerede skibe, jfr. bemærkningerne til § 46, stk. 1.

Reglen i stk. 2 svarer til den gældende lovs § 5, stk. 1 og 2, jfr. handelsministeriets bekendtgørelse nr. 302 af 16. december 1927. Der henvises iøvrigt til bemærkningerne til § 8.

Når skibe hjemmehørende i Grønland, som omtalt i de indledende bemærkninger, fremtidig skal inddrages under skibsregistreringen, vil det være nødvendigt at lade Grønland udgøre et særligt distrikt, sideordnet med de øvrige distrikter. Om fastsættelse af særlige regler vedrørende skibe hjemmehørende på Grønland henvises til § 58, stk. 2.

Til § 57.

Den gældende lov indeholder i §§ 63—68 en række detaljerede straffebestemmelser. Efter § 67 skal sager om overtrædelse af loven behandles ved Sø-

og Handelsretten, udenfor København ved søretterne. Handelsministeriet træffer i hvert enkelt tilfælde bestemmelse om, hvorvidt påtale skal finde sted.

Kommissionen finder, at straffebestemmelserne kan forenkles betydeligt, og at overtrædelserne, der normalt kun vil kunne medføre bødestraf, må kunne behandles som politisager ved de almindelige underretter, da særlig fagkundskab i søfartsforhold normalt ikke kan antages at være af betydning ved bedømmelsen af disse sager.

Da der erfaringsmæssigt kan forekomme tilfælde, hvor det volder vanskeligheder at få de pågældende til at foretage pligtig anmeldelse eller opfylde andre pligter til registreringens gennemførelse, foreslår man i stk. 2, at den, der modvilligt har undladt at opfylde sådanne forpligtelser, under politisagen kan idømmes en fortløbende tvangsbøde.

I stk. 3 er det i overensstemmelse med straffelovens almindelige regler fastsat, at inddragelse af nationalitetsbeviser eller de i § 19 omhandlede påtegninger på nationalitetsbeviser (fiskericertifikat, stenfiskercertifikat) kun kan ske ved rettens afgørelse, medens inddragelse af certifikater efter den gældende lovs § 63, sidste punktum, og § 64, sidste punktum, kan ske administrativt.

Reglen i stk. 4 om konfiskation til fordel for statskassen af et skib, der har sejlet under dansk flag uden at være berettiget dertil, under forhold der kan betragtes som groft misbrug, stemmer i princippet med den gældende lovs § 65.

Efter retspraksis med hensyn til konfiskation i medfør af toldlovgivningen må en registreret panteret vige for konfiskationskravet, jfr. højesteretsdom (U. f. R. 1925—598).

Kommissionen er af den opfattelse, at en sådan regel i hvert fald må anses for urimelig ved en forseelse som den her omhandlede, der har en ganske anden karakter end overtrædelser af toldlovgivningen. Man foreslår derfor, at inddragelsen skal respektere eventuelle rettighedshavere, herunder ejere, medmindre disse har medvirket til det ulovlige forhold.

Til § 58.

Efter lov af 23. marts 1948 om Færøernes hjemmestyre er skibsregistreringen at betragte som et færøsk særanliggende. Skibsregistreringsloven gælder således ikke umiddelbart for skibe hjemmehørende på Færøerne, men Færøerne, må i praksis behandles som udland i registreringsmæssig henseende f. eks. ved udslettelse af skibe, der sælges til Færøerne. Det må imidlertid anses for meget ønskeligt, at tilsvarende regler gennemføres på Færøerne.

Hvis de i lovudkastet indeholdte regler gennemføres på Færøerne, må dette ske ved en lagtingslov.

Som det vil fremgå af de indledende bemærkninger, mener kommissionen derimod, at Grønland i registreringsmæssig henseende bør betragtes som en del af riget og udgøre et særligt distrikt, jfr. § 56, stk. 3.

Da det på grund af Grønlands geografiske beliggenhed og de deraf følgende kommunikationsvanskeligheder vil være nødvendigt at fastsætte specielle regler om registrering af skibe hjemmehørende på Grønland, f. eks. med hensyn til konstatering af prioritetsvirkningen, foreslår man i stk. 2, at sådanne særlige regler skal kunne fastsættes af handelsministeriet i samråd med statsministeriet. Det samme gælder den administrative tilrettelæggelse af skibsregistreringen i Grønland, herunder førelsen af fartøjsfortegnelsen, der eventuelt bør kunne føres lokalt ved de større byer. Endvidere har man som nævnt i de indledende bemærkninger fundet det nødvendigt, at der haves hjemmel til at tillade fakultativ registrering af skibe under den i § 44 fastsatte 5 tons grænse.

Til § 59.

Kommissionen anser det for nødvendigt, at der ved fastsættelsen af tidspunktet for lovens ikrafttræden tages rimeligt hensyn til de betydelige forarbejder, der må udføres for at forberede overgangen til den i lovudkastet foreslåede ændrede registreringsordning, herunder navnlig indførelsen af adgang til fakultativ registrering af mindre skibe. For Grønlands vedkommende foreslås tidspunktet for lovens ikrafttræden fastsat ved kongelig anordning.

Samtidig med lovens ikrafttræden foreslås samtlige ældre lovbestemmelser vedrørende skibsregistreringen ophævet. Dog opretholdes indtil videre gyldigheden af flagbestemmelserne i den gældende skibsregistreringslovs §§ 1 og 2, idet kommissionen er af den opfattelse, at de i de nævnte bestemmelser indeholdte regler om skibes flagføring og om meddelelse af tilladelse til at føre splitflag eller det særlige postflag ikke hører naturligt hjemme i skibsregistreringsloven, men bør optages i en kommende flaglovgivning, der iøvrigt henhører under statsministeriets forretningsområde. Man har derfor ikke optaget de nævnte bestemmelser i lovudkastet.