

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 henvises 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