

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 retlig karakter. Underpant i skibe kunne kun sikres ved tinglæsning efter de for almindeligt løsøre pant 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 samtidige 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 panterettigheder 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