

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