

§§ 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.