

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 fiskefartøjer 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