

søge Nodhavn, samt Havaristibe, naar de atter udføre deres hele hertil indbragte Ladning, m. fl., jvfr. Lov af 4de Juli 1863 § 56, — Skibe, der i Forbiseiling kun løsse en ubetydelig Deel af Ladningen, Lystfartøier, m. fl., bemærkes.

#### Til § 2.

Det er forudsat, at § 44 i Forordningen af 1ste Februar 1797, hvorefter Den, hvis Skib maales, kan begjære Dvirghedens Nærvarelse ved Maalingen, for at denne kan tilsee Maalingens Rigtighed og attestere derom paa Maalebrevet, er bortfalden i Henhold til nærværende Forslags § 28, idet denne Bestemmelse deels har viist sig uden practisk Betydning, deels end mere vil tabe saadan efter den i nærværende Forflag befalede Revision af Maalingen (jvfr. § 18).

#### Til § 3.

Efter Forlaget i denne Paragraph vil der træde en ny Størrelse istedenfor den hidtidige Commercelæst som Udtryk for Drægtigheden. Naar man nemlig, som foreslaaet, slutter sig til det engelske System, synes det at være det rigtigste, ikke blot at indskrænke sig til at anvende den engelske Methode ved Maalingen, men ogsaa at adoptere den engelske „Ton“, især da den største Deel af den øvrige Verden, (Amerika, Belgien, Frankrig, Holland, Italien, Spanien, Østerrig) benytter en tilsvarende Betegnelse. Hvorledes de efter den hidtidige Commercelæst normerede Afgifter skulle erlægges i Forhold til den nye Eenhed fremgaaer med tilstrækkelig Klarhed af den tilføiede Sammenstilling mellem disse to Størrelser, og i saa Henseende behøves formeentlig intet yderligere Bud.

Der indbrændes for Liden alle Skibe det Kongelige Navneskiffer og Væstetallet, for indenlandtske Skibes Vedkommende ved Siden af Nationalitetsmærket „Dansk Eiendom“. Idet iøvrigt henvises til Bestemmelserne i Forflag til Lov om danske Skibes Registrering, hvorefter der vil være at give disse som Mærke foruden Betegnelsen af at være dansk Eiendom tillige deres Registreringsnummer, er det, hvad Maa-

lingsloven angaaer, anseet tilstrækkeligt, at Drægtighedstallet indhugges, og har man derhos, i Overensstemmelse med hvad der gjælder i de fleste Stater, formeent, at dette kun bør indhugges i indenlandtske Skibe. Ligesom den nuværende Paabrænding i fremmede Skibe har modt Uvillie og Modstand fra vedkommende Skibsføreres Side, saaledes synes den heller ikke at kunne yde nogen særlig Betryggelse mod Bedragerier eller Dmgaagen af de gjældende Bestemmelser, idet Ombygning og Forstørrelse af et Skib meget vel kan finde Sted uden at Bjælken, hvori Paabrændingen er, tages bort.

#### Til § 4.

For at formindste Antallet af de Paapirer, der skulle følge med et Skib, er det antaget rigtigt, saaledes som Tilfældet ogsaa er andetsteds navnlig i England, at forene Maalebrev og Nationalitetsbeviis i eet Document. Formularen for Maalebrevet vil derefter findes bestemt i Bilagene til Lovforlaget om danske Skibes Registrering.

#### Til § 5.

Denne Paragraphs Bestemmelse er uundgaaelig, naar den engelske Methode I. skal indføres, da denne ofte frembyder Bansteligheder og i nogle Tilfælde ikke vil kunne bringes til Anvendelse, naar Skibene ere fuldstændig indrettede og udrustede. Der maa nødvendigviis ogsaa have en Bestemmelse for, who der skal gjøre Anmeldelse til Maaling, og det maa synes bedre i alle Tilfælde at paalægge Skibsbyggeren denne Forpligtelse og ikke Den, for hvis Regning der bygges.

#### Til § 6.

Det er her bestemt, hvornaar de ikke under § 5 henhørende Skibe for første Gang ere hjemfaldne til Maaling. Bestemmelsen i andet Afsnit er foreslaaet af Hensyn til de hyppig i Nabostaterne, navnlig Sverig, for dansk Regning byggede Skibe, for at gjøre det muligt for Eierne at deelagtiggjøre deres der byggede Skibe i de med Maaling efter den engelske Methode forbundne Fordele.