

Betingelsen herfor — Skibets Overgivelse i Panthaverens Besiddelse — er til Stede, er dog ligesuldt Registrering nødvendig for at Pantstætningen kan have Gyldighed overfor Tredjemand.

At de nugældende Regler angaaende Stiftelsen af Gjendomsret over og Panteret i Skib ere lidet heldige, derom kan der næppe være delte Meninger. Om Lovgivningen end omtaler Skibsstøder, saa have disse dog ikke nogen privatretlig Betydning, idet Gjendomsretten over et Skib overføres ved en formløs Overenskomst, efter Omstændighederne i Forbindelse med Besiddelsestagelse, uden Tinglæsning m. v. Njøberen har ikke Udgang til at erholde autentisk Oplysning om Sælgerens Adkomst eller om, hvorvidt han allerede maatte have disponeret over Skibet til andre, og ej heller er der Udgang til paa selve Stedet at bringe det til Publikums Kundskab, at Skibet nu er overgaaet til en ny Ejer. For Pantstætnings Bedkommende ere de gældende Regler om muligt endnu mindre tilfredsstillende. Om haandsaaet Pant turde det næppe være Umagen værd at tale, da det fortaar sig af sig selv, at der i det virkelige Liv kun aldeles undtagelsesvis vil blive Tale om en Transaktion, hvorved Skibets Ejer betager sig selv Brugen og Nyttens af Skibet. Men Underpanteret i Skib stiftes jo nu ved Pantebrevets Tinglæsning, vel at mærke ved Debitors personlige Bærning, der ingenlunde behøver at være det Sted, hvor Skibet er beliggende eller er registreret, og for at bevare sin Gyldighed maa Tinglæsningen fornøjes, naar Debitor flytter til en ny Jurisdiktion. For saa vidt man overhovedet vil bevare Udgangen til at rejse Penge ved at give Underpant i Skib, kan det derfor næppe betvivles, at der er Anledning til at ændre de med Hensyn til Stiftelsen af saadant Underpant gældende Regler; dette har man ogsaa erkendt i Norge, hvor der haves et lignende Institut med Underpant i Skib som i Danmark. Større Tvivl kan der derimod vistnok rejses, og har der været rejst, med Hensyn til det Spørgsmaal, om der er tilstrækkelig Grund til at bevare — eller indføre — en Underpanteret i Skibe og til at ordne et særegent Publicitetssystem for Stiftelsen af Gjendomsret over og Panteret i Skib. Det bemærkes i denne Henseende foreløbig, at medens den svenske Søløvskommission fra først af var stemt for at aabne Udgang til Stiftelse af kontraktmæssig Panteret i Skib — skønt der i Sverrig ellers ikke kendes noget til Underpant i Voksore — ved Indskrivning i Skibsregistret, hvilket vistnok for en stor Del var begrundet i en da tilstede-

værende almindelig Stemning i Sverige, der bl. a. havde givet sig Udtryk i en Udtalelse paa det samlede skandinaviske Søfartsmøde i Gøteborg 1883: „at det for Søfarten vilde være i høj Grad ønskeligt og i Almindelighed heldigt, om der blev indbrømt Indtegningsret i Fartøj“, — stillede den svenske Kommission i Tidens Løb sig mere og mere køligt overfor denne Tanke, om den just ikke bestemte sig fra den norske og den danske Kommission paa dette Punkt, og i Overensstemmelse med den svenske Højesterets Udtalelse blev da ogsaa det endelige Resultat, at den af Kommissionen indstillede Paragraf, der blot i Almindelighed indeholdt at „angaaende Indtegning i Fartøj er særligt bestemt“, udgik i det Rigsdagen forelagte og af dette vedtagne Søløvsforslag. De Grunde, hvorpaa Tvivlen fra svensk Side væsentlig har været støttet, ere de samme, som i Almindelighed gøres gældende, nemlig Tvivl om, hvorvidt der virkelig maatte være Trang til et Rettsinstitut som Underpanteret i Skib. Det fremhæves, at et Skib er et meget usikkert Pant, efter som det ikke alene er udsat for alle en Sørefjes Tilfældigheder, men til lige, og navnlig, fortrinnsvis maa tjene som Sikkerhed for mange privilegerede Krav, der kunne fremkomme ifølge Ulykkeshændelser og Nødtilfælde, saasom Bodmerilaan, Bjergningsomkostninger, Haverisfordringer, Erstatninger i Anledning af Sammenstød, Skippers og Mandstabs Fordringer paa Gyre m. m. For saa vidt det gøres gældende, at Søfartens og særlig Dampskibsfartens Udvikling gør det saare ønskeligt, at der aabnes Udgang til at rejse Paaen paa de steds i høj Grad stigende store Værdier, som repræsenteres af Skibene, ved at give en saa vidt muligt betrygget Panteret i disse, erindres hertil dels, at det maasse kan have sine Betæneligheder og opmuntre til en stundum ikke ret sund Overproduktion af Skibsrum, dels at de fornødne Pengemidler synes i mange Tilfælde bedre at kunne tilvejebringes under Formen af Aktieselskaber. Trods disse Indvendinger har man dog anset det for rigtigt, selv i Lande, hvor man ikke ellers anerkender Underpanteret i Voksore, at indføre et maritimt Hypotek; dette gælder saaledes om England, Holland, Belgien, Frankrig, Italien og til Dels Tyskland. Heri turde ligge et Vidnesbyrd om, at der er god Tøje til, som det særligt i Frankrig, under Forhandlingerne om den i 1874 udkomne Lov om Underpant i Skib af en vis Størrelse, blev hævdet, at lette Nederierne at rejse de til deres Forretningers Drift nødvendige Kapitaler ved at aabne dem Udgang til at give Pantestikkerhed for dem i deres Skibe.