

felse, eller t. Eks. paa Grund af Sammenstød, vil den Berettigede, selv om han i den Anledning maatte have en personlig Fordring imod Keder, Skipper eller andre, være lidet tjent med at skulle sagløge dem paa deres Hjemsted fremfor at kunne søge Skadesløsholdelse af Skibet paa Stedet. Og saa fremdeles. Dette, at Vedkommende kan holde sig til Skib eller Ladning med fortrinlig Ret, har i disse Forhold saa stor Betydning, at det ikke gaar an at betinge denne Ret af, at han ikke tillige har en personlig Fordring imod Skyldneren, det være sig ifølge særlig positiv Lovbestemmelse, saasom for Mandfabriks Vedkommende i Henseende til den dem tilkommende Hyre m. v., eller paa Grund af særlig Vedtagelse eller anden Forpligtelsesgrund. Som oftest ville de Vedkommende jatte mere Pris paa den reelle Sikkerhed og ikke ombytte den med en personlig Fordring. Unaturligt vilde det derfor være, om t. Eks. den Omstændighed, at Kederen personlig indestaar for Opfyldelsen af en Kontrakt, som Skipperen i denne sin Egenkab slutter, skulde betage Medkontrahenten den Søpanteret i Skib og Fragt, som det for at fremme en heldig Udvikling af Søfartslivet anses for rigtigt, for ikke at sige nødvendigt, i Almindelighed at give den, der kontraherer med Skipperen i Forhold, som angaa Skibet eller dets Rejse.

Naar Lovforslaget for Fordringer af den omhandlede Art giver Søpanteret, uden at nogen af de for Stiftelsen af kontraktmæssig Panteret foreskrevne Former behøver at iagttages, eller endog kan iagttages, og det fremdeles som en umiddelbar Følge af visse faktiske Forhold, uden at der kræves nogen Viljesiikendegivelse herom — bortset fra det særegne Bodmeriforhold —, er dette ikke noget nyt men i Virkeligheden en videre Udvikling af et Princip i den danske Søret, der først har givet sig Udslag i D. L. s 4—5, om Bodmeri, men derefter særlig i Frdg. 28de Decbr. 1792 om Fortrinsret i Fragt, Skib og Tilbehør m. v. for Mandfabriks Krav paa Hyre osv. og Skipperens Fordring for Udlæg. Lovforslaget er fremdeles forsaavidt i fuld Overensstemmelse med hele den nyere Sølovgivning, om der naturligvis end paa enkelte Punkter er nogen Forskellighed til Stede.

Da det ikke er heldigt for Omsætningen eller den almindelige Pantfætning af Skibe og svømmende Ladninger, at de paa forskellig Maade kunne være behæftede med Søpantegæld, hvorom der ikke er Udgang til at faa officiel Kundskab, er der paa den anden Side al Opfordring til ikke at indrømme Søpanteret i videre Omfang end det af de ovenfor

anthydede Grunde i Søfartens Interessse virkelig maa anses nødvendigt. Lovforslagets § 267 begrænser den derfor, ogsaa til de i de følgende §§ 268 og 276, henholdsvis forsaavidt angaar Søpanteret i Skib og Fragt og Søpanteret i Ladning, nævnte Fordringer. Iøvrigt gives Begrebet om Søpanteret i Paragraffen saaledes, at den hjemler Ret til fortrinnsvis Fyldestgørelse af Søpantet efter de offentlige Afgifter, hvorfor Pantet hæfter, men fremfor al anden Gæld. At de offentlige Afgifter, som hvile paa Pantet, maa betales forinden Pantekreditor kan forlange Fyldestgørelse deraf, er i Overensstemmelse med de almindelige Rettsregler. Der er derfor herved kun Anledning til at bemærke, at det næppe kan anses rigtigt, saaledes som det er flet i flere fremmede Sølove, at henføre offentlige Afgifter, saasom Skibs- og Havneafgifter, under Begrebet Søfordringer med Søpanteret fremfor alle andre Søfordringer; disse Afgifter ere nemlig ifølge deres Natur som Skatter i deres Væsen forskellige fra de af Sørætsforholdene udspringende, rent privatretlige, Fordringer. Til de „offentlige Afgifter“ henhøre iøvrigt ikke blot Skibs- og Toldafgifter, men ogsaa Ketsgebyrer, navnlig Skiftegebyrer m. v. i Tilfælde af Ejeren's Konkurs. Derimod gaar, som anført, Søpanteretten i Søpantet forud for „al anden Gæld“, altsaa ikke blot fremfor villiesbestemt Underpant i Søpantet — hvad der følger af sig selv — men ogsaa fremfor de privilegerede personlige Fordringer, som ifølge Konkursloven af 25de Marts 1872 § 33 jfr. § 39 have Fortrin fremfor villiesbestemt Underpant, og fremdeles fremfor de i Konkurslovens § 32 omtalte Tiendeafgifter. Dette vil formentlig findes naturligt, saa at nærmere Begrundelse deraf ikke behøves.

Lovforslaget skelner imellem de Fordringer, som have mod Kederen og hvorfor der gives Søpanteret i Skib og Fragt, og de Fordringer, som have imod Ladningssejere, Befragtere eller Modtagere af Ladningen, hvorfor der gives Søpanteret i denne. De første omhandles i §§ 268—275, de sidste i §§ 276—280; dertil slutte sig §§ 281—284, som indeholde nogle fælles Regler, særligt i §§ 283 og 284 om Søpanterettens Forældelse (Præscription).

I § 268 opregnes de Søfordringer, hvorfor der gives Søpanteret i Skib og Fragt. Foruden de her nævnte findes i flere fremmede Sølove blandt Søfordringerne optagne afskillige andre Krav, som man imidlertid har ment ikke burde henføres til dem. Forsaavidt angaar offentlige Afgifter, henvises til hvad der ovenfor er anført;