

for de tyffe Staters Bedkommende: G. Bergmann: Die Vorschriften über das Schiffsregister, Berlin 1884; med Hensyn til fransk Ret se Lov 10. Juli 1885; Annuaire de la législation Française 1885 Pag. 84 flg.

En Selvfølge er det vel, at Skibe aldrig kunne yde blot tilnærmelsesvis saa solid Sikkerhed som faste Ejendomme. Endog bortset fra Muligheden af deres Udelæggelse eller Bestadigelse ere de udsette for paa Rejsen at paadrage sig en Række Hæftelser, som i selve Skibsfartens egen Interesse maa gaa forud for alle viljebestemte Hæftelser; jfr. om Søpanterrettighederne i Solovens Kap. 11 §§ 267—284. Laan i Skibe ville derfor ikke spille en tilnærmelsesvis lignende Rolle for Søfarten som Laan i faste Ejendomme for Landbruget; og overhovedet vil Udlaan i Skibe ikke være nogen regelmæssig Frugtbar-gørelse af Kapitaler, idet de, som søge dem frugtbargjorte ad den Vej, snarere ville anbringe dem i Reberisforetagender.

Men om end Indførelse af registreret Underpanteret i Skibe saaledes ikke kan forventes at ville have nogen overmaade stor Virkning i Retning af at stifte Søfarten rigeligere og billigere Driftskapital, tør man dog under ingen Omstændigheder driste sig til at fratænde den al Betydning i saa Henseende. Tværtimod maa man erkjende, at den under alle Omstændigheder er et Skridt i Retning af at lette og hjælpe paa Skibskrediten; og derfor bør ingen Nation ville nægte sine Reberier den Støtte.

Det samme bør da ogsaa være Tilfældet med den danske Lovgivning, tilmed da det nordiske Søfartsmøde i Gøteborg Mar 1883 udtalte sig derfor; og ligesom den danske Sølovskommissions Forslag af 30. Marts 1882 indeholder dermed stemmende Regler, saaledes er Indførelsen deraf ogsaa paabudt i Udcastet til Solov for samtlige de tre nordiske Lande.

Kommissionen drister sig derfor til at gaa ud fra, at denne Ordning ogsaa vil blive fastholdt af den danske Lovgivningsmagt. Vel er Betydningen deraf, som alt ovenfor antydet, efter vor Ret endda ikke fuldt saa stor, som i de Lande, der ikke i Forvejen kende Underpant i Skibe, da de i dansk Ret kunne underpantsettes som andet Løsøre ved tinglæst Pantebrev. Men at dette er en i Henseende til Skibe høist uheldstgørende Stiftelsesmaade, kan enhver sige sig selv, naar det betænkes, at Pantebrevet, hvis Skibet er i Sameje, skal læses ved samtlige Medrederes personlige Bærning. Og selv om det er ffet, vil Panthaveren dog som Følge af, at f. Eks. en eller flere af Ejerne kunne flytte ind i en anden Jurisdiktion, uden at det meddeles ham, og Panteretten paa den Maade gaa til

Grunde, ingenlunde føle sig saa betrygget i Henseende til sin Ret i Skibet, som naar Pantsettelsen deraf er antegnet paa Skibsregistret. Der er derfor ingen Tvivl om, at denne Stiftelsesmaade er i alle Henseender at foretrække, og har den danske Ret tidligere haft en for Skibsfarten gunstigere Ordning, saa bør den nu ikke komme til det modsatte Resultat ved at fastholde en forældet Retstilstand, men reformere den paa en almen anerkendt hensigtsmæssig Maade, for at den danske Reber, saa vidt Lovgivningen angaar, kan virke under lige gunstige Raar med andre Lande.

Men nu er det paa den anden Side givet, at der findes de Lande, som Sverige, Finland, Dussland, Frankrig, hvor man kun kender Registrering som Stiftelsesform for Panteret, ikke for Ejendomsret i Skibe og Skibsparter. Er der da ikke Grund til at blive staaende ved denne mere begrænsede Gennemførelse af den privatretlige Registrering? Dette skønnes dog heller ikke at være saa.

Det er givet, at det for selve Skibskreditens Skyld vil være et Gode, at der ogsaa indføres Registrering af Adkomstbreve paa Skibe og Skibsparter som Stiftelsesform for Ejendomsrettigheder i dem; thi Laanet vil blive des billigere, jo større Sikkerheden er; og denne vokser, jo mere Laangiveren kan være forvisset om, at Pantet ikke lider af Ulyldighed som Følge af, at det ikke tilhører Pantsetteren. Denne Forvisning bliver igen saa meget større og utvivlsommere, naar sidsnævntes Adkomst kan godtgøres gennem en sammenhængende Række registrerede Adkomster, mellem hvilke ingen anden retsghldig kan være indført, medens Sikkerheden i høj Grad mangler ifølge den gældende Ret, hvorefter end ikke Skødes Udstedelse er nødvendig til Ejendomsrets Erhvervelse over Skibe og Skibsparter; jfr. S. R. T. 1868 S. 314; U. f. R. 1870 S. 1098; 1884 S. 526; Motiver til norsk Udcast til Solov S. 5; og man følgerig er udsat for, at selv den, der er legitimeret ved en sammenhængende Række Skøder, dog ikke er Gjer.

Selv bortset fra dette Hensyn til Skibskrediten er det dernæst en ubetinget Zettelse for Skibes og Skibsparters Omsætning, som derfor er egnet til at forhøje disses Salgsverdi, at have en muligt positiv, klar og utvivlsom Regel for, hvorledes og hvornaar Ejendomsretten over dem overføres, hvilken fuldstændig mangler i den gældende Ret. Og, som alt paavist, paalægges der derhos ikke Borgerne nogen ny Byrde ved den opstillede Regel, der kun knyt-