

§ 5 udtales den af Bestemmelserne i § 1 naturlig følgende Regel, at naar et danst Skib gaar over i Udlændings Gje, udslettes det af Skibsregistret. Den samme Regel maatte i og for sig ogsaa gælde, naar en Skibspart overgaar i Udlændings Gje, men da de andre danske Medejere vilde kunne lide et stort Tab, om Skibet uden videre skulde fortabe Retten til at fare under danst Flag, saasnart en Part i Skibet ifølge en tilfældig eller disse Medejere i alt Fald utilregnelig Begivenhed overgik i fremmed Gje, er det anset rigtigst at give dem en passende Frist til at tilvejebringe en saadan Ordning, at Udslettelsen af Skibsregistret kan undgaa. Ligesom der i det følgende Kapitel om Rederi, i § 20, gives Medredere Ret til at forhindre, at en Partreder vilkaarlig afskænder sin Skibspart eller en Del deraf til en Udlænding, saaledes giver Forslagets § 5 Hensind med et Skibs Udslettelse af Registret i 4, efter Omstændighederne i 5, Maanedre, naar en Skibspart er gaaet over i Udlændings Gje derved, at Ejeren er bleven udenlandst Borger, eller ved Arv eller Testament, idet der i den ovenfor nævnte § 20 i Rederikapitlet gives enhver Medreder Ret til, i det anførte Tilfælde, at begære den paagældende Skibspart solgt ved Auktion, naar Ejeren af den ikke selv inden 3 Maanedre har ordnet Sagen saaledes, at Skibet ikke taber sin Ret til at føre danst Flag. — Da en Skibspant-havers Retstillig maa antages som oftest at blive væsentlig forringet ved at Skibet sælges til Udlændet og saaledes ophører at være danst, idet hans Rettsfølgning derved i hvert Fald vil blive besværligere og kostbarere, selv om Pantoretten overhovedet anerkendes i Udlændet, har man fundet det billigt og rigtigst i sidste Stykke af § 5, at tilføje en Bestemmelse om, at Pantahaveren i Tilfælde af Skibets Udslettelse af Registret straks kan forlange sit Tilgodehavende betalt, om end Forsaldstiden efter Pantebrevet ikke er kommen.

Med Hensyn til at det i mange Tilfælde har Indflydelse paa Rettigheder og Forpligtelser, at et Skib anses at være uistandsætteligt (se bl. a. §§ 50, 57, 63, 66, 91, 98, 160, 199, 256), har man fundet det rigtigst i § 6 at give nærmere Regler for, hvad derved skal forstås. At et Skib er at anses som uistandsætteligt, naar det overhovedet ikke er muligt at reparere det eller naar dets Istandsettelse ikke kan udføres paa det Sted, hvor Skibet befinder sig, og det ej heller kan bringes hen paa noget andet Sted, hvor det kan istandsættes, forstås sig af sig selv. Naar dette udtales i § 6, er det forsaavidt,

hørtset fra den indstudte Bestemmelse om at saadan Uistandsættelighed skal konstateres ved lovlig Besigtigelse, nærmest som en Indledning eller Modsetning til det efterfølgende, at Skib ogsaa anses som uistandsætteligt, naar det ved lovlig Besigtigelse skønnes, at Skibet, om det end kan repareres, dog ikke er Istandsettelse værd. Hermed menes det samme, som i det særlig danske Udcast af 1882 var udtrykt ved Sætningen, „naar Skibet ikke efter Istandsettelsen vil faa i det mindste en ligesaa stor Værdi, som Beløbet af Istandsettelsesomkostningerne i Forbindelse med Værdien i bestadiget Tilstand.“ I saadant Tilfælde, hvor Skibet har lidt en sa stor Skade, at det vilde være økonomisk set urimeligt at foretage Istandsettelsen, bør der formentlig ikke være Tale om en saadan. Hvis man ikke vilde anerkende dette, men blive staaende ved, at Skibet ikkun da var at anse som uistandsætteligt, naar Istandsettelse var faktisk umulig, vilde deraf t. Eks. følge, at en Forsikrer kunde komme til at udbetale den hele Forsikringssum, forsaavidt Istandsettelsesomkostningerne maatte blive ligesaa store som denne, uden at kunne gøre Krav paa den Værdi, som Braget eller Skibet i bestadiget Tilstand maatte have, jfr. § 257, og at Rederen kunde blive nødt til at istandsætte af Hensyn til Befragteren, skøndt det kun kunde ske med Opoffelse af Bragets Værdi, jfr. § 160. I Grundtanken i denne Henseende er der nu vistnok heller ikke Uenighed i de forskellige Solove; men i flere saadanne, bl. a. den tyffe, den franste og den ældre svenske Sølov, er man, af Hensyn til det formentlig vanskelige i paa den Tid, da Spørgsmaalet om Uistandsætteligheden skal afgøres, at sælde nogen bestemt Dom om, hvilken Værdi Skibet vil have efter endt Reparation, gaaet den Vej, at se hen til Skibets tidligere Værdi (eller Forsikringssum) og statuere Uistandsættelighed, naar Istandsettelsesomkostningerne vilde overstige en vis Del, særligt  $\frac{1}{4}$  deraf. Det skønnes dog ikke, at det er umuligt eller mere vanskeligt for Erfarne og lagkundige Mænd at danne sig en fornuftig Mening om, hvilken Værdi det istandsatte Skib vil have, end at afgive Støn om Værdier og Omkostninger i saamange andre Tilfælde, og nægtes kan det formentlig ikke, at Reglen saaledes udtrykt som ovenanført i Lovforslagets § 6 i og for sig er korrekt, medens den omtalte Afgørelse paa Grundlag af et vist Forhold mellem de formentlige Istandsettelsesomkostninger og Skibets Værdi for Skaden har noget Billaarligt ved sig. Lovforslaget er derfor bleven staaende ved hin Regel, der ibrigt er hentet fra Konventionen for det Kjøbenhavnste