

ninger knyttet til ihændevarigheden af selve det fysiske dokument. Der er i dag ikke nogen forpligtelse for kreditor til at registrere transporten af pantebrevet til en ny kreditor. Den nye kreditors rettigheder vil fremgå af ihændevarigheden af pantebrevet med den efterfølgende transport.

Hvor det i dag ikke er nødvendigt, at registrere en overdragelse af et negotiable pantebrev, bliver det efter de nye regler nødvendigt som sikringsakt. Når et dokument kun eksisterer "digitalt", er en registrering af en efterfølgende transport nødvendig for at sikre sig mod retsforfølgning og andre aftaleerhververe, samt for at sikre skyldneren en mulighed for at kunne betale til rette kreditor med befriende virkning.

Overgangen til digitale negotiable pantebrev vil ske på en bestemt dato. Alle nye negotiable pantebrev med pant i skibe, udstedt efter denne dato, skal være digitale. Eksisterende negotiable pantebrev bevarer fortsat deres gyldighed og de hidtil gældende regler vil finde anvendelse for disse pantebrev. Eksisterende pantebrev i papirform skal dog omdannes til digitale pantebrev i forbindelse med ejerskifte, hvor pantet forfalder, ved udvidelse af pantet (inddragelse af et andet skib under pantet) og forhøjelse af pantebrevets beløbsgrænse, hvis ændringen sker efter den ovenfor beskrevne bestemte overgangsdato.

Registrering af skibe vil fortsat finde sted i skibsregistret. Dette skyldes bl.a., at det er administrativt hensigtsmæssigt og mest brugervenligt, at alle former for rettighedsregistrering i skibe sker hos den samme offentlige myndighed, Søfartsstyrelsen. Også i forhold til udenlandske myndigheder, som mange skibe, rederier og skibsregistret ofte er i kontakt med, vil det fremme tilliden såfremt registrering sker hos én myndighed.

### 2.2.3 Underpant i ejerpantebrev

Det er i dag muligt at stifte pant i skibe ved at håndpant sætte et ejerpantebrev. I og med at digitaliseringen medfører, at pantebrev fremover kun eksisterer digitalt, vil det ikke være muligt at foretage håndpant sætning. Det foreslås derfor, at det bliver muligt at stifte underpant i ejerpantebrev, hvor sikringsakten vil være registrering. Efter de nuværende regler i tinglysningsafgiftslovens § 12 vil der skulle betales afgift af en sådan registrering. Det er ikke hensigten, at ændringerne som følge af dematerialiseringen af pantebrev skal medføre en yderligere afgift. Det foreslås derfor at indsætte en undtagelse i tinglysningsafgiftsloven, hvorefter registrering af underpant i ejerpantebrev bliver afgiftsfri.

### 2.2.4 Ændring af retsvirkningstidspunktet

I dag regnes registreringens retsvirkninger fra den dag, hvor dokumentet er anmeldt. Det svarer til de gældende regler ved tinglysning af fast ejendom. Det er hensigten i første omgang at videreføre denne ordning, således at retsvirkningstidspunktet for papir-anmeldte og digitalt anmeldte dokumenter skal regnes fra den dato, dokumentet er anmeldt.

En afholdt brugerundersøgelse har vist, at en del af skibsregistrets brugere ønsker, at registrering af rettigheder så vidt muligt får retsvirkning fra det klokkeslæt, hvor skibsregistret modtager anmeldelsen. Det er en ordning, der kendes fra det norske internationale skibsregister, NIS. Det er denne ordning, der i sidste instans vil blive indført. På det tidspunkt, hvor det bestemmes, at de negotiable pantebrev og samtlige andre dokumenter skal anmeldes til skibsregistret i digital form, gør lovforslaget det muligt at fastsætte et særligt retsvirkningstidspunkt på klokkeslæt.

I særlige tilfælde vil det være nødvendigt – også efter overgangen til digital skibsregistrering – at modtage dokumenter i papirform. Der vil blive fastsat særlige regler for sådanne dokumenters retsvirkningstidspunkt.

### 2.2.5 Overgang til maskinel prøvelse

I dag sker prøvelsen af alle anmeldte dokumenter manuelt. I skibsregistret kontrolleres, at dokumentets eller anmeldelsens oplysninger er korrekte, samt at anmelders oplysninger ikke er i konflikt med andre registrerede rettigheder eller med gældende regler.

Det er målet, at prøvelsen i så vidt omfang som muligt skal ske maskinelt, og at anmelderen vil kunne få bekræftet, at det anmeldte er registreret, umiddelbart efter, at anmeldelsen er modtaget af skibsregistret. Naturligvis under forudsætning af, at der intet er til hinder for den ønskede registrering eller anmeldelse. Hvis dokumentet ikke kan registreres, vil anmelderen ligeledes modtage en meddelelse herom samt oplysning om grunden til, at dokumentet ikke kan registreres.

Det forventes, at prøvelsen i forhold til digitale anmeldelser vil blive mindre omfangsrig, end den er i dag, allerede fordi en indledende maskinel kontrol på det tidspunkt, hvor anmelder indtaster de nødvendige oplysninger, vil kunne reducere mængden af fejl væsentligt. Der er imidlertid ikke noget til hinder for, at en anmelder fortsat kan få skibsregistret til at gennemgå dokumenter, der tænkes brugt i en efterfølgende anmeldelse ved f.eks. salg til udlandet.

De dele af prøvelsen, som indeholder skøn, vil det ikke være muligt at varetage maskinelt, ligesom juridiske vurderinger, f.eks. i forbindelse med komplekse