

Tidsbortfragtning forekommer imidlertid i stor udstrækning, navnlig indenfor visse kategorier af skibe, og er ofte af langvarig karakter — for tankskibe er 5- eller 10-årige tidscertepartier ikke ualmindelige. Kommissionen er derfor nået til den opfattelse, at det af hensyn til eventuelle panthavere, såvel som for at give indehaverne af brugsrettigheder beskyttelse overfor senere erhververe, vil være principielt rigtigt, at der åbnes adgang til registrering af brugsrettigheder.

Kommissionen har overvejet, om man i lighed med tinglysningslovens § 3 også for skibes vedkommende burde begrænse adgangen til registrering til brugsrettigheder af en vis længere varighed f. eks. 6 måneder og derover.

Da brugsrettigheder over skibe er langt sjældnere forekommende end ved fast ejendom, og da en erhverver ikke af skibets karakter kan slutte sig til, om skibet er undergivet en brugsret, har man dog ikke ment at kunne drage nogen parallel fra fast ejendom og foreslår derfor, at der gives adgang til registrering af brugsrettigheder uden hensyn til disses varighed.

Hvis parterne ikke ønsker brugsretten registreret, vil der ikke være noget til hinder for i aftalen om brugsretten at indsætte et udtrykkeligt forbud mod registrering. En ophørt brugsret vil kunne udslettes ex officio i medfør af udkastets § 38, stk. 1, hvis den kan anses for bortfaldet ifølge sit indhold.

Kommissionen har endvidere overvejet, hvorvidt der i udkastet bør optages regler om forholdet mellem tilbageholdsret og panteret i skibe. I praksis er det antaget, at registreret pant må vige for et skibsværfts tilbageholdsret i forbindelse med udførte reparationer. Dette resultat støttes af en højesteretsdom (U.f.R. 1933 — 11), der dog næppe kan betragtes som helt afgørende.

En række domme om det tilsvarende problem på andre områder, navnlig vedrørende motorkøretøjer, synes at lægge en vis vægt på, om der ved den udførte reparation er skabt en forøget værdi, i hvilken reparatøren bør have sikkerhedsret.

Det er under kommissionens drøftelse af spørgsmålet blandt andet blevet anført, at den bestående tilstand, hvorefter en tilbageholdsret eventuelt kan fortrænge en panteret, på uheldig måde forringer muligheden for at opnå lån i skibe, hvilket virker hæmmende på tilgangen af yngre, mindre kapitalstærke redere.

Panthaverne bør efter denne opfattelse have mulighed for at udøve en medbestemmelsesret med hensyn til, i hvilket omfang et skib skal underkastes reparation og klasseeftersyn, og man anser

det for urimeligt, at et værft kan iværksætte omfattende reparationer i tillid til, at værftet kan udøve en tilbageholdsret forud for ældre, registrerede panterettigheder. Ud fra disse betragtninger bør tilbageholdsretten registreres for at kunne opnå beskyttelse i forhold til senere erhververe af rettigheder over skibet.

Fra anden side indenfor kommissionen er det heroverfor anført, at den, der disponerer skibet, bedst kan overse, hvilke reparationer der skal foretages, og bør kunne træffe afgørelse herom uden indblanding fra panthavernes side. En regel om registrering af tilbageholdsret vil formentlig ikke kunne godkendes af fremmede domstole, og derfor være uden betydning i tilfælde, hvor skibe reparerer i udlandet. Det ville efter denne opfattelse i det hele taget være et brud på de almindelige retsregler, der hidtil har været anset for gældende på dette område, om man ved en positiv lovbestemmelse nægtede værfterne tilbageholdsret, og konsekvensen heraf kunne muligt blive, at værfterne nægtede at udføre arbejdet eller gjorde arrest i skibet, hvilket næppe ville være i panthavernes interesse.

Der er endvidere i kommissionen blevet henvist til de vanskeligheder, der ville være forbundet med at fastslå, på hvilket grundlag registrering af en tilbageholdsret i givet fald skulle finde sted. Kommissionen har haft lejlighed til at drøfte spørgsmålet med repræsentanter for skibsværftsindustrien, der har givet udtryk for, at man ønskede retten til tilbageholdelse af et skib bibeholdt uændret, idet denne ret erfaringsmæssigt er af afgørende betydning som et middel til at sikre betalingen for udførte reparationsarbejder særlig overfor udenlandske redier, som værfterne ikke normalt har som kunder. Spørgsmålet har været behandlet på internationale møder, hvor værfter i de førende skibsbygningslande var repræsenteret, og der var her fuld enighed om tilbageholdsrettens betydning.

Værfterne i et land, der ophævede denne ret, ville blive meget dårligt stillet i konkurrencen med andre landes værfter.

Kommissionen er på grundlag af den stedfundne diskussion nået til enighed om, at der ikke i lovudkastet bør optages regler vedrørende tilbageholdsret over skibe, der ændrer den bestående retstilstand på dette område.

Reglen i § 32, stk. 2, svarer til tinglysningslovens § 2 og gældende praksis. Reglen er udtrykkeligt begrænset til at angå negotiable pantebreve, jfr. herved gældsbrevslovens § 11, stk. 2, nr. 3, hvorefter gældsbreve, der giver pant i registreret skib, er at betragte som omsætningsgældsbreve.