

om at gøre arrest i et ubehæftet skib, og kommissionen har derfor overvejet forskellige muligheder for at sikre en sådan arrest.

Man har dels været inde på den tanke at oprettholde adgangen til tinglysning af arrest i skibe, der registreres fakultativt. Denne løsning må man dog anse for uheldig, idet den vil medføre, at tinglysningskontorerne får to grænser at påse, dels 5 tonsgrænsen med hensyn til pantsætning, dels 20 tonsgrænsen med hensyn til arrest, hvilket ville indebære betydelig risiko for fejltagelser, ligesom det formentligt ville være nødvendigt at tinglysningskontoret, før tinglysning kunne foretages, søgte oplysning i skibsregistret, hvis skibet var mellem 5 og 20 tons.

Man har endvidere overvejet at åbne adgang til notering af en arrest over skib mellem 5 og 20 tons i et særligt kartotek ved skibsregistret. Mod denne løsning kan imidlertid navnlig indvendes, at det ville blive svært ved en senere registrering af et sådant skib at fastslå, om nogen af de i kartoteket noterede arrester vedrørte det pågældende skib, idet ejer- og skibsnavn ikke ville frembyde nogen sikkerhed for identiteten. Hvis der i forbindelse med skibets registrering blev brug for at anvende en præklusiv indkaldelse efter reglen i udkastets § 51, ville denne også ramme arresten, og endelig kan det anføres imod den her diskuterede løsning, at notering af arresten i et kartotek ved skibsregistret ville kunne give arresthaveren en fejlagtig opfattelse af, at han havde opnået samme beskyttelse for sin ret som ved en egentlig registrering.

Kommissionen er sluttelig blevet stående ved den i § 47 foreslåede regel, hvorefter tinglysning af rettigheder af enhver art — altså også arrest — udelukkes efter lovens ikrafttræden for så vidt angår skibe, der efter bestemmelsen i § 44 kan optages i skibsregistret. Til støtte for dette standpunkt taler de foran anførte betragtninger med hensyn til de praktiske muligheder, der i adskillige tilfælde vil være for at få en arrest registreret, dels at det i praksis har vist sig, at tinglysning af arrest i virkeligheden er uhensigtsmæssig, da den dermed forbundne offentliggørelse vil alarmere andre kreditorer, som kan befrygtes at ville foretage udlæg, hvorved arresten fortrænges. Af de i København i 1953 foretagne ca. 600 arrester i løssøre blev kun 18 tinglyst, og disse tilfælde drejede sig hovedsagelig om arrest i fordringer, navnlig på udlændinge. Der har, så vidt det har kunnet oplyses, aldrig i København været lyst arrest i et skib af den her omhandlede størrelse. Iøvrigt er tinglysning i et sådant tilfælde overflødig, da der efter retsplejelovens § 617 kan etableres en rådigheds-

berøvelse, hvilket i praksis normalt vil ske ved meddelelse fra fogeden til toldvæsenet, hvorved skibet faktisk forhindres i at afsejle.

Ved den foreslåede regel opstår den anomali, der dog må anses for at være mindre væsentlig, at tinglysning af arrest herefter er udelukket for skibe i gruppen 5—20 tons, men stadig mulig for skibe under denne størrelse. Kommissionen må derfor anse det for rationelt, at tinglysning af arrest i skibe ved en kommende ændring af tinglysningsloven helt afskaffes.

Til § 48.

Den gældende skibsregistreringslov indeholder ingen almindelig regel om, hvad der som tilbehør omfattes af en registreret ret over et skib. Kun med hensyn til panteretten i et efter § 11 foreløbig registreret skib under bygning fastsættes det i § 47, stk. 1, at panteretten ved en bestemmelse i pantebrevet kan udvides til at omfatte de særligt til skibet anskaffede og til byggepladsen henførte materialer, når disse optages på en fortegnelse, der registreres og protokolleres sammen med pantebrevet.

I retspraksis er det tidligere antaget, at motorer og lignende måtte betragtes som tilbehør, når de var anbragt i fast forbindelse med skibet, svarende til begrebet „mur- og nagelfast“ ved fast ejendom. Ved en højesteretsdom fra 1933 (U. f. R. 1933—468) er det fastslået, at en motor, uanset at den let kunne fjernes, måtte betragtes som tilbehør, idet den var solgt til anbringelse i vedkommende fartøj og bragt „i den forbindelse med båden, som er den naturlige for sådant tilbehør“ jfr. noten til dommen. En sø- og handelsretsdom fra 1937 (U. f. R. 1937—334) der angår søpant, synes derimod i et tilfælde, hvor det pågældende tilbehør var installeret for en brugers (timecharters) regning at lægge vægt på synspunktet: større eller mindre fasthed i forbindelsen. Endelig kan nævnes, at det ved en højesteretsdom (U. f. R. 1946—867) er fastslået, at forskelligt tilbehør til et fartøj stadig måtte betragtes som sådant, selvom det var fjernet fra fartøjet og blev opbevaret i land.

De almindeligt benyttede pantebrevsformularer indeholder normalt en udtrykkelig bestemmelse om, at panteretten omfatter den i skibet værende motor, skibets stående og løbende rigning, sejl, ankre, kæder og andet til dets udrustning almindeligt og nødvendigt skibsinventar og tilbehør, samt endvidere for fiskefartøjers vedkommende skibets fiskeredskaber.

Der er indenfor kommissionen enighed om, at det vil være hensigtsmæssigt, at der i overensstemmelse med tinglysningslovens §§ 37—38 i lovudkastet optages udførlige regler om tilbehør.