National Library
of Sweden

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013

Statens offentliga utredningar

1970:74

Justitiedepartementet

Registrering av fartyg Sjöpanträtt och fartygshypotek Partrederi

Förslag av sjölagskommittén

SOU

Stockholm 1970

Statens offentliga utredningar 1970

Kronologisk förteckning

1. Barns utemiljö. Tryckeribolaget. C.
2. Om stat och kyrka. Beckman. U.
3. Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
4. Reformerad lärarutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
5. Statligt stöd till fiskehamnar. Esselte. Jo.
6. Ny livsmedelsstadga m.m. Del. I. Förslag och motiv. Tryckeribolaget. S.
7. Ny livsmedelsstadga m.m. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget. S.
8. Yrkesteknisk högskoleutbildning. Svenska Reproduktions AB U.
9. Snöskotern-fordonet och föraren. Esselte. K.
10. Fria läromedel. Beckman. U.
11. Folktandvårdens utbyggande och reglering. Beckman. S.
12. Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. Esselte. Fö.
13. Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. Svenska Reproduktions AB. I.
14. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
15. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. Esselte. In.
16. Rikdagsgrupperna • Regeringsbildningen. Norstedt & Söner. Ju.
17. Ersättare för riksdagsledamöterna. Esselte. Ju.
18. Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. Beckman. Fi.
19. Svensk FN-lag. Esselte. Ju.
20. Behörighet • Meritvärdering • Studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. Esselte. U.
21. Vägar till högre utbildning. Del 1. Behörighet och urval. Esselte. U.
22. Pedagogisk utbildning och forskning. Berlingska Boktryckeriet. Lund. U.
23. Understödsföreningar. Svenska Reproduktions AB. Fi.
24. Rationell bensinhandel. Esselte. H.
25. Aspirationer, möjligheter och skattemoral. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Fi.
26. Körkort och körkortsregistrering. Norstedt & Söner. K.
27. Allmänna val på våren? Norstedt & Söner. Ju.
28. Tjänstgöringsbetyg. Norstedt & Söner. Fi.
29. Decentralisering av statlig verksamhet. Esselte. Fi.
30. Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. Esselte. Fi.
31. Militära straff och disciplinmedel. Esselte. Ju.
32. Polisen i samhället. Esselte. Ju.
33. Medel för styrning av byggnadsverksamheten. Norstedt & Söner. In.
34. Svenska folkets inkomster. Esselte. In.
35. Hemförsäljning. Göteborgs Offsettryckeri AB, Surte. Ju.
36. Kilometerbeskattning. Berlingska Boktryckeriet, Lund. Fi.
37. Översyn av vissa punktskatter. Esselte. Fi.
38. Förtrolig företagsinformation och börshandel. Esselte. Fi.
39. Sexualkunskapen på grundskolans låg- och mellanstadier. Esselte. U.
40. Revision av vattenlagen. Norstedt & Söner. Ju.
41. Företag och Samhälle. Del 1. Esselte. I.
42. Företag och Samhälle. Del 2. Esselte. I.
43. Ungdom – Bostad. Esselte. In.
44. Språkundersökning bland finländska barn och ungdomar i Sverige. Esselte. U.
45. Gruvrättslig speciallagstiftning. Svenska Reproduktions AB. Ju.
46. Den äldre arbetskraften inom byggnadsindustrin. Esselte. In.
47. Skydd mot avlyssning. Norstedt & Söner. Ju.
48. Svensk författningssamling. Norstedt & Söner. Ju.
49. Yrkesskadeförsäkringens finansiering. Esselte. S.
50. Viss medicinsk och farmaceutisk yrkesutbildning. Svenska Reproduktions AB. U.
51. Mellansvensk gruvindustri. Almqvist & Wiksell, Uppsala. I.
52. Om lotterier. Norstedt & Söner. H.
53. Distriktsveterinärernas tjänstgöringsförhållanden, m.m. Svenska Reproduktions AB. Jo.
54. Forskning för försvarssektorn. Norstedt & Söner. Fö.
55. Vägar till högre utbildning. Del 2. Organisation och information. Esselte. U.
56. Ersättning vid vissa sjukvårdande åtgärder och sjukresor. Esselte. S.
57. Olja i rör. Esselte. I.
58. Yrkesutbildning och arbetsliv. Svenska Reproduktions AB. U.
59. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del I. Analys, slutsatser, förslag. Tryckeribolaget. I.
60. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del II. Bilagor. Tryckeribolaget. I.
61. Trafiknykterhetsbrott. Esselte. Ju.
62. Utbetalning av kommunalskatt. Esselte. Fi.
63. Svensk krigsmaterielexport. Svenska Reproduktions AB. H.
64. Bättre socialtjänst för handikappade. Esselte. S.
65. Utbildning m.m. av värnpliktiga i specialtjänst. Esselte. Fö.
66. Högskolor för konstnärlig utbildning. Esselte. U.
67. Förmynderskap. Norstedt & Söner. Ju.
68. Boendeservice 2. Esselte. In.
69. Ändringar i kommissionslagen. Tryckeribolaget. Ju.
70. Folkbokföringsorganisationen m.m. Berlingska Boktryckeriet, Lund. U.
71. Svensk ekonomi 1971–1975 med utblick mot 1990. Esselte. Fi.
72. Jordbruket i norra Sverige. Esselte. Jo.
73. Samhället och filmen. Tryckeribolaget. U.
74. Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi. Esselte. Ju.

Anm. Om särskild tryckort ej anges är tryckort Stockholm.

Statens offentliga utredningar
1970: 74
Justitiedepartementet

Registrering av fartyg Sjöpanträtt och fartygshypotek Partrederi

Förslag av sjölagskommittén

Stockholm 1970

ESSELTE TRYCK, STOCKHOLM 1970 ALLF 101 2 140

Till Herr Statsrådet och Chefen för Justitiedepartementet

Sjölagskommittén har förut avgivit tre delbetänkanden. Det första, angående redareansvarets begränsning, avlämnades 1961 (SOU 1961: 33) och innefattade förslag till ändring av 10 kap. sjölagen, grundat på 1957 års internationella konvention om begränsning av redares ansvarighet. Det andra, angående bärgarlönens fördelning och sjöförklaring m. m., avlämnades 1963 (SOU 1963: 20) och innefattade förslag till vissa ändringar i sjölagens befälhavare-, bärgnings- och rättegångskapitel jämte sådana ändringar i dess ansvarsbestämmelser som påkallades av brottsbalkens ikraftträdande. Det tredje, angående fartygs befälhavare, gemensamt haveri och dispasch, ansvarsbestämmelser m. m., avlämnades 1965 (SOU 1965: 18) och innefattade *dels* förslag till revision av sjölagens befälhavare- och haverikapitel samt av dess ansvarsbestämmelser och regler om dispaschprocessen, *dels* förslag till ändring av sjölagsreglerna om dagböcker och besiktning m. m. jämte viss översyn av sammanstötningskapitlet, *dels* förslag till svenskt ställningstagande till tre 1952 tillkomna internationella konventioner, nämligen om kvarstad på fartyg samt om civil- och straffrättslig jurisdiktion i kollissionssaker, jämte därav betingat förslag till reglering av åtal för vissa nautiska brott utom riket.

Bortsett från förslagen rörande 1952 års internationella sjörättskonventioner – vars fortsatta behandling torde komma att anstå tills de danska, finska och norska sjölagskommittéerna avgivit förslag i samma ämnen – har kommitténs delbetänkanden föranlett lagstiftning som trätt i kraft. Sålunda fick sjölagens 10 kap. ny lydelse genom lag den 3 april 1964 (nr 85) som trädde i kraft den 1 juli samma år. Ändringar i bärgningskapitlet och följdändringar till brottsbalken genomfördes genom lag den 27 november 1964 (nr 728) som trädde i kraft den 1 januari 1965. Genom lag den 24 februari 1967 (nr 48), som enligt förordnande den 25 maj 1967 (nr 288) trädde i kraft den 1 juli samma år, reviderades *dels* sjölagens bestämmelser om fartygs befälhavare, haveri, dagböcker, sjöförklaring och besiktning samt dispaschprocessen, *dels* sjölagens ansvarsbestämmelser. Därvid upptogs bestämmelserna om befälhavare i 4 kap., bestämmelserna om dagböcker, sjöförklaring och besiktning i 12 kap., ansvarsbestämmelserna i 13 kap., rättegångsbestämmelserna i 14 kap. och vissa andra bestämmelser i ett nytt 15 kap. under rubriken »Särskilda bestämmelser». Genom andra lagar den 24 februari 1967 (nr 49–52) genomfördes vissa följdändringar i lagen (1937: 306) om behörighet för häradsrätt att upptaga sjörättsmål, lagen (1958: 205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m. m., sjömanslagen (1952: 530) och lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar; även dessa lagar trädde i kraft den 1 juli 1967.

Sedan Kungl. Maj:t den 28 juni 1968

(jfr RksdBer 1969 s. 35 f) utvidgat sjölagskommitténs uppdrag till att – i anslutning till föreliggande förslag om enhetlig underrättsorganisation – omfatta översyn av sjölagens bestämmelser om laga domstol och forum i allmänna sjörättsmål, har kommittén genom skrivelse till Kungl. Maj:t den 16 juni 1969 (Stencil Ju 1969: 18) avgivit förslag i ämnet. Förslaget är för närvarande under behandling i justitiedepartementet.

Efter avlämnandet av de ovannämnda delbetänkandena har sjölagskommittén – delvis på grund av underhandsuppdrag – fortsatt sitt arbete på revision av sjölagstiftningen, häri inbegripet lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg och förordningen (1901: 78) angående registrering av svenska fartyg. I stor utsträckning har arbetet anpassats efter det samtidigt pågående internationella arbetet på vissa sjörättsliga konventioner m. m. Sedan detta slutförts vid den diplomatiska sjörättskonferensens elfte session i Bryssel 1961 och konferensens tolfte session där 1967 (första fasen) och 1968 (andra fasen), har Kungl. Maj:t (den 28 juni och den 5 juli 1968) till sjölagskommittén, för beaktande vid fullgörandet av dess uppdrag, överlämnat svenska delegationsrapporter till utrikesdepartementet angående 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss, 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss, 1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella konvention om assistans och bärgning, 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek, 1967 års konvention om inskrivning av rätt till skeppsbyggen samt 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konvention om konossement.

Efter samråd med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna och på grundval av konventionerna om sjöpanträtt och fartygshypotek samt inskrivning av rätt till skeppsbyggen har sjölagskommittén nu slutfört arbetet på revision dels av sjölagens regler om partrederi och sjöpanträtt m. m. dels av bestämmelserna om registrering av och inteckning i fartyg m. m. Vid de nordiska kommittéernas överläggningar har det ansetts lämpligt att avge delbetänkande på grundval av detta arbete.

Sjölagskommittén får härmed vördsamt överlämna av motiv åtföljda förslag till

1. lag om ändring i sjölagen,
2. lag om ändring i handelsbalken,
3. lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning,
4. lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva,
5. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297),
6. lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal,
7. a) lag om ändring i lagen (1934: 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge,

   b) lag om ändring i lagen (1934: 68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge,
8. lag om ändring i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,
9. lag om ändring i lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt,
10. kungörelse om ändring i Kungl. Maj:ts stadga (1911:113) angående dispaschörsväsendet.

Förslaget förutsätter att vissa exekutionsrättsliga lagändringar genomförs. Dessa utarbetas av lagberedningen i samråd med kommittén.

I samband med förslagets utarbetande har sjölagskommittén behandlat en del under årens lopp gjorda framställningar om författningsändringar.

Från september 1966 har som experter i sjölagskommittén tillkommit advokaten Ragnar Hedén och direktören jur. lic. Lorenz Zetterman. Den 25 februari 1970 har assessorn i hovrätten för Västra Sverige Rolf Liljeqvist förordnats att vara biträdande sekreterare i kommittén från och med mars 1970.

Sjölagskommitténs ledamot förbundsordföranden Johan S. Thore avled den 24 februari 1970.

Sjölagskommitténs förslag biträds av dess ledamöter och experter, dock har på en punkt ett särskilt yttrande avgivits av experten advokaten Lennart Hagberg. Förbundsordföranden Thore deltog i kommitténs överläggningar senast i januari 1970, då inom kommittén med nyss nämnd reservation förelåg enighet om betänkandets innehåll på alla väsentliga punkter.

Av sjölagskommitténs arbetsuppgifter återstår härefter huvudsakligen vissa spörsmål rörande befordran av gods samt frågan om befordran av passagerare och resgods.

Stockholm den 25 maj 1970

Erik Hagbergh

Hjalmar Bååw

P. E. Hedborg

Lennart Hagberg

Ragnar Hedén

Nils Grenander

G. Lindencrona

Kaj Pineus

Lorenz Zetterman

/Christer Rune

Rolf Liljeqvist

Innehåll

Lagförslag

1. förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) 11
2. förslag till lag om ändring i handelsbalken 42
3. förslag till lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning . 44
4. förslag till lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva 45
5. förslag till lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297) 46
6. förslag till lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal . . . 47

7 a. förslag till lag om ändring i lagen (1934: 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge. 48

7 b. förslag till lag om ändring i lagen (1934: 68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge 49

8. förslag till lag om ändring i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar 50
9. förslag till lag om ändring i lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt 51
10. förslag till kungörelse om ändring i Kungl. Maj:ts stadga (1911: 113) angående dispaschörsväsendet . . 52

Motiv

Inledning 53

1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner . . . 55

Sjöpanträttskonventionen 55

Skeppsbyggnadskonventionen . . . 60

Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter 63

1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella bärgningskonvention . 65

1. Sjölagsförslaget. 67

Kapitel 1 *Allmänna bestämmelser*

Allmän motivering 68

I Fartygs nationalitet 68

II Fartygs registrering m. m. 72

III Fartygs identifiering 74

IV Fartygs tillbehör m.m. 77

V Fartygs behöriga skick och iståndsättlighet efter haveri 81

Specialmotivering

1 § 82

2 § 82

3 § 83

4 § 83

5 § 83

6 § 83

7—8 §§ 84

9—10 §§ 84

Kapitel 2 *Om registrering av fartyg*

Allmän motivering 85

I Registreringsplikt och registreringsrätt 86

II Registrering och inskrivning . . . 89

III Avregistrering 90

IV Anteckning av namnserier 92

V Verkan av registrering och inskrivning 94

VI Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet 100

Specialmotivering

11 § 101
12 § 101
13 § 102
14 § 103
15 § 103
16 § 103
17 § 103
18—21 §§ 103
22 § 103
23 § 104
24 § 104
25—28 §§ 104
29—30 §§ 105
31 § 105
32 § 105
33 § 105
34—35 §§ 106
36 § 107
37 § 107
38 § 108
39 § 108

Kapitel 3 *Om partrederi*
Allmän motivering 109
I Partrederiets grunddrag 109
II Huvudredare 111
III Beslut i rederiangelägenheter . . . 112
IV Rederidriften 112
V Räkenskap och redovisning . . . 113
VI Partredares lösningsrätt vid andelsövergång 113
VII Upplösning av partrederi m. m. . . 114

Specialmotivering

40 § 115
41—43 §§ 115
44 § 116
45—46 §§ 116
47 § 116
48—50 §§ 116
51 § 116
52 § 116
53 § 116
54—56 §§ 116
57 § 117

Kapitel 4 *Om fartygs befälhavare*
69 § 118

Kapitel 10 *Om redares ansvarighet* . . 119
233 § 119
234 § 120
235 § 120
239 § 120
241 § 121

Kapitel 11 *Om sjöpanträtt och inskrivning av panträtt i fartyg*

Allmän motivering

I Sjöpanträtt i fartyg 123
II Sjöpanträtt i last 126
III Retentionsrätt 127
IV Fartygs- och skeppsbyggnadsinteckning 130
V Inskrivning av certeparti 136
VI Verkan av inskrivning 138
VII Lagkonflikter 142
VIII Inskrivningsförfarandet 145

Specialmotivering

244 § 147
245 § 149
246 § 149
247 § 150
248 § 150
249 § 150
250 § 151
251—252 §§ 151
253 § 151
254 § 152
255 § 152
256 § 153
257 § 153
258 § 153
259—260 §§ 153
261—265 §§ 154
266 § 154
267—268 §§ 155
269 § 155
270 § 155
271—274 §§ 156
275 § 156
276 § 157
277 § 157
281 § 157
282 § 157
283 § 157
284 § 157
285 § 158
286 § 158
287—289 §§ 158
290 § 158
291 § 158
292 § 158
293 § 158

Kapitel 13 *Ansvarsbestämmelser*
328 § 159

Kapitel 15 *Särskilda bestämmelser*
347—348 §§ 160
349—352 §§ 160

Övergångsbestämmelser 162
I Tidpunkt för ikraftträdande . . 162
II Införande av skeppsregistret. . . 162
III Tillbehör till fartyg 165
IV Skeppsbyggen 165
V Registrering och inskrivning m. m. 166
VI Fartygs namn 166
VII Partrederi m. m. 166
VIII Sjöpanträtt, retentionsrätt och luftpanträtt 166
IX Inskrivning av panträtt i fartyg . 167

Övriga lagförslag 170
2. Förslaget till lag om ändring i handelsbalken 171
3. Förslaget till lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning . . 173
4. Förslaget till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva 175
5. Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297) 176
6. Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal . . . 177
7 a. Förslaget till lag om ändring i lagen (1934:67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge 178
7 b. Förslaget till lag om ändring i lagen (1937:68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge 178
8. Förslaget till lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar 179
9. Förslaget till lag om ändring i lagen (1909:38 s. 3) om Kungl. Maj: ts regeringsrätt 180
10. Förslaget till kungörelse om ändring i Kungl. Maj:ts stadga (1911:113) angående dispaschörsväsendet 181

Sammanfattning 182

Bilagor
Nr 1 Sjöpanträttskonventionen . . . 186
Nr 2 Skeppsbyggnadskonventionen . . 202
Nr 3 Ändringsprotokollet till bärgningskonventionen 208
Nr 4 Sjöfartsverkets PM angående registreringsplikt och rätt att inteckna fartyg 210
Nr 5 Särskilt yttrande av advokaten Lennart Hagberg 214
Nr 6 Översikt över sjölagsförslagets motsvarigheter i Kungl. Maj:ts proposition 1970:20 med förslag till Jordabalk 216

Förkortningar

Afs	Arkiv for Sjørett
BrB	Brottsbalken
CMI	Comité Maritime International
CMI – årtal	Tryckta berättelser från konferenser med CMI
Dipl. Konf — årtal	Tryckta berättelser från den diplomatiska sjörättskonferensens sessioner i Bryssel
FAL	lagen (1927:77) om försäkringsavtal
FJFT	Tidskr. utg. av Jur. Fören. i Finland
FSL	lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg
FöIntL	lagen (1966:454) om företagsinteckning
HB	handelsbalken
HGS	Handelshögskolans i Göteborg Skriftserie
IntL	lagen om inteckning i fartyg (1901:26 s. 1)
KL	konkurslagen
KöpL	köplagen (1905:38 s. 1)
LfL	luftfartslagen
ND	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv avd. I
NJA II	Nytt Juridiskt Arkiv avd. II
NJB	Förslag till ny jordabalk; prop. 1970:20
RB	Rättegångsbalken
RegF	förordningen angående registrering av svenska fartyg (1901:78)
RksdBer	riksdagsberättelse
SekrL	lagen (1937: 249) om inskränk-

	ningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar
SFS	Svensk författningssamling
SjmL	sjömanslagen (1952:530)
SjöL	sjölagen
SkeppsmätnK	kungörelse (1954:550) angående skeppsmätning
SOU	Statens offentliga utredningar
SvJT	Svensk Juristtidning
SÖ	Sveriges överenskommelser med främmande makter
UL	utsökningslagen

Litteratur

Afzelius	Sjölagen jämte viktigare författningar rörande sjöfarten, 16 uppl. (av E. Hagbergh) 1969
Almén	(Almén/Eklund) Om köp och byte av lös egendom, 1960
Beckman	Handbok i Sjörätt, 5 uppl. Helsingfors 1961
Falkanger	Leie av skib, Oslo 1969
Hassler	Utsökningsrätt, 1952
Hellner	Köprätt, 3 uppl. 1967
Karlgren I	Säkerhetsöverlåtelse, 1959
» II	Internationell Privat- och Processrätt, 1960
Nial	Internationell förmögenhetsrätt, 1953
Nordström	Lagen om företagsinteckning, 1966
Olivecrona	Utsökning, 5 uppl. 1967
Reuterskiöld	Handbok i svensk privat internationell rätt (2 uppl. 1912)
Rodhe	Obligationsrätt, 1956
Sandström	Befälhavareavtal och sjöpanträtt (HGS 1969.1)
Tiberg	Kreditsäkerhet i fartyg, 1968
Undén	Svensk sakrätt I, Lös egendom, 1955
Wikander	Redareansvar och sjöpanträtt enligt 1928 års lagstiftning, 1929

1) Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1)

Härigenom förordnas i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1),

dels att 1–24, 69, 254–263, 267–277, 281–284 och 328 §§ skall ha nedan angiven lydelse,

dels att till lagen skall fogas följande nya paragrafer, betecknade 25–57, 233–253, 264–266, 285–293 och 347–351 §§,

dels att 278–280 §§ skall upphöra att gälla,

dels att i 60, 70, 296, 297, 299, 302, 304, 305, 307, 308, 310–313, 315–317, 330 och 341 §§ orden »sjöfartsstyrelsen» och »styrelsen» skall bytas ut mot »sjöfartsverket» och »verket»,

dels att i lagen skall upptagas nedan angivna rubriker.[1]

FÖRSTA KAPITLET

Allmänna bestämmelser

1 §

Fartyg skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagga, om det till minst två tredjedelar äges av svenska medborgare, svenska staten eller svensk kommun. Med svensk medborgare jämställes sådant svenskt aktiebolag och sådan svensk ekonomisk förening vars styrelse till minst två tredjedelar består av här i riket bosatta svenska medborgare, svenskt ömsesidigt försäkringsbolag samt svenskt handelsbolag, i vilket varje obegränsat ansvarig bolagsman är sådant rättssubjekt som avses i detta stycke.

Avlider svensk ägare till fartyget eller andel däri, anses dödsboet såsom svensk ägare till dess skifte skett, dock längst ett år från dödsfallet.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket äger för särskilt fall

[1] Senaste lydelse
av 1 och 5 §§ se 1906: 19; av 2 § se 1965: 720; av 3 och 4 §§ se 1964: 658; av 5a, 6, 23, 24, 60, 69, 70, 276, 283, 284, 296, 297, 299, 302, 304, 305, 307, 308, 310—313, 315—317, 328, 330 och 341 §§ se 1967: 48; av 7, 9, 267—272, 275, 277, 281 och 282 §§ se 1928: 161; av 8 och 16 §§ se 1936: 276; av 254—263, 273 och 274 §§ se 1964: 85.

Upphört att gälla har
25, 44—47, 285 och 289 §§ enligt 1922: 271; rubriken tredje kapitlet, 26—43, 48, 49, 52—54, 286—288 och 290—293 §§ enligt 1967: 48; 50, 51 och 55—57 §§ enligt 1936: 276; 233—253 §§ enligt 1927: 78; 264—266 §§ enligt 1964: 85.

bestämma att fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt, ehuru det ej uppfyller nationalitetsvillkoren i första stycket. I samma ordning kan förlängning medgivas av den i andra stycket bestämda fristen.

2 §

Över svenska fartyg föres hos sjöfartsverket ett skeppsregister, i vilket sker inskrivning av äganderätt till och panträtt i fartyg. Hos sjöfartsverket föres särskilt skeppsbyggnadsregister för inskrivning av rätt till fartyg som är under byggnad i Sverige eller avses att byggas här. Bestämmelser om viss minsta storlek för införing i dessa register finnas i 11 §. Sjöfartsverket skall årligen utgiva en på registrens innehåll grundad förteckning (skeppslista).

För svenska fartyg, som ej avses med bestämmelserna om skeppsregister, äger Konungen förordna om särskilt register (båtregister), i den mån det fordras för tillsyn eller eljest av allmänna hänsyn.

Närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna angående registrering och inskrivning meddelas av Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket.

3 §

Fartyg som införes i skeppsregistret skall ha namn. Namnet bestämmes av ägaren. Det får icke förete påtaglig likhet med namn på annat i skeppsregistret infört fartyg, om det ej hänför sig till en i registret för samme ägare enligt 17 § antecknad serie av fartygsnamn. Med namn på fartyg som införts i skeppsregistret likställas sådant fartygsnamn och sådan serie av fartygsnamn som enligt anteckning i eller ansökan om anteckning i registret brukas eller avses att brukas av annan fartygsägare. Denne äger dock alltid medge registrering av fartyg under namn som kan hänföras till namnserien.

Så länge fartyget är i samme ägares hand får det namn varunder fartyget registrerats icke ändras utan att särskilda skäl äro därtill.

För fartyg som är infört i skeppsregistret skall finnas hemort i Sverige. Denna bestämmes av ägaren. För svenskt fartyg som ej är infört i skeppsregistret anses ägarens hemvist vara fartygets hemort, om ägaren ej hos sjöfartsverket anmält annan hemort.

4 §

I skeppsregistret infört fartyg tilldelas av sjöfartsverket signalbokstäver (igenkänningssignal), valda ur den enligt gällande internationellt fördrag för Sverige reserverade serien SAA–SMZ. Är fartyget försett med radiostation, skall igenkänningssignalen tillika utgöra anropssignal för stationen.

5 §

För fartyg som införts i skeppsregistret utfärdar sjöfartsverket nationalitetscertifikat. Detta skall återgiva de i skeppsregistret införda uppgifter som fordras för fartygets identifiering samt innehålla upplysning om ägaren och förklaring att fartyget är svenskt och berättigat att överallt åtnjuta det skydd och de rättigheter som tillkomma svenska fartyg.

Nationalitetscertifikat skall åtfölja fartyget.

Registreringspliktigt fartyg får icke hållas i drift utan gällande nationalitetscertifikat.

6 §

Är ägare av registreringspliktigt fartyg icke bosatt i Sverige eller har han ej före-

trädare här, bör för fartyget vara utsedd svensk företrädare här i landet med samma ställning som huvudredare i partrederi enligt bestämmelserna i 3 kap.

Finnes för fartyg icke företrädare enligt första stycket, äger sjöfartsverket förordna att fartyget icke får hållas i drift.

7 §

Till fartyg hör fast inredning samt utrustning och annat varmed fartyget blivit försett och som är ägnat till stadigvarande bruk för fartyget. Reservdel eller annat, avsett att ersätta tillbehör, hör till fartyget endast om föremålet varaktigt förvaras ombord.

Bestämmelserna i första stycket äga motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbygge. Till skeppsbygge hör dessutom vad som för bygget tillverkats eller anskaffats, om det finnes på varvets område och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsett att tillföras bygget.

Föremål som annan än ägaren av fartyg eller skeppsbygge tillfört fartyget eller bygget hör ej till detta, om icke föremålet och fartyget eller bygget kommit i samme ägares hand. Detsamma gäller i fråga om sådan utrustning för radiosamband och navigering, som tillförts fartyget eller skeppsbygget av dess ägare utan att han ägde utrustningen. Har han förvärvat utrustningen under villkor att överlåtaren har rätt att återtaga den om förvärvaren åsidosätter vad som åligger honom enligt överlåtelseavtalet, hör den icke till fartyget eller bygget så länge villkoret gäller.

Överlåtelse av tillbehör till fartyg eller skeppsbygge gäller ej mot tredje man, förrän tillbehöret skiljes från fartyget eller bygget på sådant sätt att det ej längre kan anses höra till detta.

8 §

Förvärvar ägaren av fartyg eller skeppsbygge föremål under villkor att överlåtaren har rätt att återtaga föremålet, om förvärvaren åsidosätter vad som åligger honom enligt överlåtelseavtalet eller att äganderätten till föremålet skall förbliva hos överlåtaren till dess betalning erlagts eller annan förutsättning uppfylls, får villkoret ej göras gällande sedan förvärvaren tillfört fartyget eller bygget föremålet så att det enligt 7 § första eller andra stycket hör till fartyget eller bygget. Vad nu sagts gäller ej beträffande utrustning för radiosamband och navigering.

I fråga om möjligheten att göra avtalet gällande äger första stycket motsvarande tillämpning för det fall att avtalet betecknats som hyresavtal eller betalningen betecknats som vederlag för föremålets nyttjande, om det är åsyftat att den som fått föremålet utgivet till sig skall bliva ägare av detta.

9 §

Fartyg skall, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt provianterat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.

Om säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.

10 §

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt, ej endast när iståndsättning är omöjlig eller, om iståndsättningen måste äga rum på annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan även i det fall att fartyget ej är värt att iståndsättas.

På begäran av ägaren skall fartyg, som ej är iståndsättligt, säljas såsom efter utmätning. Fartyget skall därvid säljas såsom utmätt för fordran med bästa rätt.

Bestämmelser om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet meddelas i 12 kap.

ANDRA KAPITLET

Om registrering av fartyg

Registrens omfattning

11 §

I skeppsregistret skall införas varje svenskt fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Konungen äger dock bestämma att statsägda fartyg, som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, ej skall införas i skeppsregistret.

I skeppsbyggnadsregistret får införas skeppsbygge som avses i 2 §, om det färdiga skrovet beräknas få sådan längd och bredd som angivits i första stycket. Bestämmelserna i detta kapitel om fartyg äga motsvarande tillämpning i den mån särskild föreskrift icke meddelas. Därvid skall bestämmelse, som avser skeppsregistret, i stället gälla skeppsbyggnadsregistret och bestämmelse, som avser fartygs hemort, i stället gälla den ort där skeppsbygget utföres eller skall utföras.

12 §

Ägare av fartyg, som är registreringspliktigt enligt 11 §, är skyldig att inom en månad från sitt förvärv hos sjöfartsverket anmäla fartyget för registrering eller, om fartyget redan är infört i skeppsregistret, söka inskrivning av förvärvet. Är fartyget nybyggt här i riket, skall det anmälas för registrering senast sex månader efter sjösättningen, om sjöfartsverket ej av särskilda skäl medgiver uppskov.

Skyldighet att söka inskrivning av förvärv av fartyg föreligger ej, om förvärvet skett under villkor att äganderätten skall förbliva hos överlåtaren till dess betalning erlagts eller förvärvets fullbordan eljest är beroende av villkor. Förvärvaren har dock rätt till inskrivning av sådant förvärv med anteckning enligt 36 § andra stycket om det villkor varav förvärvets fullbordan beror.

Anmälan om registrering innefattar tillika ansökan om inskrivning av ägarens förvärv. Bestämmelserna om skyldighet att söka inskrivning av förvärv av fartyg äga motsvarande tillämpning i fråga om förvärv av andel i fartyg.

13 §

Anmälan om registrering av skeppsbygge göres av ägaren. Den som därefter förvärvar ett registrerat skeppsbygge skall inom en månad hos sjöfartsverket antingen söka inskrivning av förvärvet eller också anmäla bygget för avregistrering enligt 15 §.

När skeppsbygge utföres eller skall utföras enligt byggnadsavtal skall, oavsett avtalets innehåll, varvet anses såsom ägare till bygget, om ej beställaren skall tillhandahålla byggnadsmaterialet.

14 §

Fartyg som införts i skeppsregistret skall avföras därur, om fartyget

1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts;
2. skall anses förlorat enligt 70–72 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal;

3. med tillämpning av 10 och 317 §§ förklarats icke vara iståndsättligt efter inträffad skada; eller

4. upphört att vara svenskt.

I fall som angives i första stycket är ägaren skyldig att göra anmälan för avregistrering inom en månad efter den händelse varom fråga är. Har fartyget upphört att vara svenskt, är jämte ägaren dennes fångesman ansvarig för att anmälan göres.

15 §

I skeppsbyggnadsregistret infört skeppsbygge skall avföras därur, när

1. fall inträffar som avses i 14 § första stycket 1–3;

2. bygget skall införas i skeppsregistret; eller

3. ägaren anmäler bygget för avregistrering.

I fall som avses i första stycket 1 är ägaren skyldig att göra anmälan för avregistrering inom en månad efter den händelse varom fråga är. Om skeppsbygge från att hava varit svensk egendom övergår i utländsk ägo, är jämte ägaren dennes fångesman ansvarig för att anmälan göres.

16 §

Äro flera ägare av fartyg, som skall avföras ur skeppsregistret enligt 14 § första stycket 4, och kan fartyget bevaras såsom svenskt genom att delägare utlöser meddelägare enligt 55 §, får avregistrering icke verkställas så länge utlösningsrätten kan göras gällande.

Gäller inteckning i fartyg som skall avföras ur skeppsregistret, får avregistrering icke verkställas förrän borgenären skriftligen samtyckt till åtgärden.

Samtycke enligt andra stycket fordras icke vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret. Bestämmelser om överföring av inteckning meddelas i 271 § tredje stycket och 293 §.

17 §

I skeppsregistret får antecknas serie av fartygsnamn som ägare av registrerat fartyg brukar eller avser att bruka, om namnserien är ägnad att skilja fartygen från andra i skeppsregistret införda fartyg och den består av inbördes särskiljande namn. Vad som nu sagts äger motsvarande tillämpning, om ägare av registrerat eller påbörjat skeppsbygge avser att bruka sådan namnserie sedan bygget såsom fullbordat fartyg införts i skeppsregistret. Denne har också rätt till anteckning i skeppsregistret av namn, varunder fartyget kan införas där.

Anteckning av namnserie eller namn göres på ansökan av ägaren till fartyget eller skeppsbygget. Sökes samma dag anteckning av flera namnserier eller namn som ej äro inbördes särskiljande, bestämmes företrädet mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Anteckning som gjorts enligt denna paragraf skall avföras ur skeppsregistret, om namnserien eller namnet ej inom två år tagits i bruk för registrerat fartyg eller under två år icke brukats för sådant fartyg. Anteckningen skall även avföras, om det begäres av den på vars ansökan den gjorts eller av någon som inträtt i dennes rätt.

18 §

Fråga huruvida förvärv som ligger till grund för registrerings- eller inskrivningsåtgärd är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller huruvida sådan åtgärd av annat skäl kränker någons rätt får prövas utan hinder av åtgärden. Är särskild föreskrift meddelad rörande rättsverkan av registrerings- eller inskrivningsåtgärd, gäller dock den föreskriften.

19 §

Har fartyg förvärvats genom överlåtelse eller beställning och inskrivning sökts för förvärvet, får fartyget därefter icke tagas i anspråk för sådan överlåtarens gäld som ej är förenad med panträtt eller retentionsrätt i fartyget. Anmälan om avregistrering har samma verkan som ansökan om inskrivning.

20 §

Har fartyg överlåtits till flera var för sig, har det förvärv företräde för vilket inskrivning sökes först. Inskrivning giver icke företräde framför tidigare överlåtelse, om förvärvaren vid förvärvet ägde eller bort äga kännedom om den tidigare överlåtelsen. Detta undantag gäller dock ej om förvärvaren i sin tur överlåtit fartyget till annan och denne vid sitt förvärv varken ägde eller bort äga kännedom om den första överlåtelsen.

Sökes samma dag inskrivning av flera förvärv, hava de sinsemellan företräde efter den tidsföljd i vilken de ägt rum. Äro förvärven samtidiga eller kan det ej utrönas i vilken tidsföljd de skett, skall rätten på talan av endera förvärvaren förordna om företrädet mellan dem efter vad som är skäligt med hänsyn till omständigheterna.

Det företräde som ansökan om inskrivning medför förfaller, om ansökningen avslås. Företrädesrätten förfaller även, om inskrivet förvärv visar sig vara ogiltigt eller av annan anledning än som avses i denna paragraf icke kan göras gällande av förvärvaren.

Bestämmelserna i denna paragraf äga motsvarande tillämpning på förvärv genom bolagsskifte, arv och liknande förvärv, när fråga uppkommer om företräde mellan sådant förvärv och senare förvärv genom överlåtelse. De äga icke tillämpning beträffande företräde mellan förvärv vid exekutiv försäljning och annan överlåtelse.

21 §

Har fartyg förvärvats genom överlåtelse från någon som ej var rätt ägare på den grund att hans eller någon hans företrädares fång var ogiltigt eller av annat skäl ej gällde mot rätte ägaren, är förvärvet likväl giltigt, om överlåtarens förvärv var inskrivet vid tiden för överlåtelsen och om förvärvaren vid överlåtelsen eller, när egendomen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken ägde eller bort äga kännedom om att överlåtaren ej var rätt ägare.

Om förvärv av fartyg på exekutiv auktion gälla särskilda bestämmelser.

22 §

Talan om bättre rätt till fartyg kan med laga verkan riktas mot den för vars förvärv inskrivning senast är beviljad eller sökt, även om denne före talans väckande överlåtit fartyget. Den till vilken fartyget sålunda överlåtits har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon vill söka betalning ur fartyget för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt. Om tvist angående ägan-

derätten är antecknad i skeppsregistret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar fartyget med äganderättsanspråk.

23 §

Har till skeppsregistret inkommit underrättelse från domstol att talan väckts om bättre rätt till fartyg eller har ärende upptagits angående anteckning i registret av förvärvsvillkor som avses i 36 § andra stycket, äger den som därefter förvärvat fartyget eller panträtt på grund av inteckning däri icke till stöd för beståndet av förvärvet eller rätt till ersättning enligt 349 § åberopa att han varken ägde eller bort äga kännedom om tvisten eller villkoret.

24 §

Har äganderätt till fartyg, som är registrerat i främmande stat, eller till skeppsbygge i främmande stat inskrivits i register hos den staten och i enlighet med dess lag, skall rätten erkännas som giltig i Sverige med det företräde som den medför enligt nämnda lag, såvitt det är förenligt med 259 och 260 §§.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

25 §

Registrerings- och inskrivningsärenden äro ärenden om registrering av och inskrivning av rätt till fartyg och skeppsbyggen samt om registeranteckningar och andra införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren, allt enligt bestämmelser i denna lag.

Registrerings- och inskrivningsärenden handläggas i sjöfartsverket på särskild inskrivningsavdelning, som förestås av lagfaren person. I fråga om denne gälla rättegångsbalkens bestämmelser om jäv mot domare.

Hos sjöfartsverket föres dagbok över registrerings- och inskrivningsärenden. Handlingar i ärendena sammanföras i akter.

26 §

Beslut, som innebär registrerings- eller inskrivningsåtgärd, meddelas genom att införas i registret och skall anses hava det innehåll som framgår av detta. Annat beslut meddelas genom anteckning i dagboken eller akten. Beslut skall dagtecknas.

Föranleder registreringsanmälan eller inskrivningsansökan icke registrerings- eller inskrivningsåtgärd, skola skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.

Har sökanden eller annan lämnat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning eller har särskild utredning verkställts i ärendet, skall anteckning därom göras i dagboken eller akten.

27 §

Har beslut i registrerings- eller inskrivningsärende gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet enligt 32 eller 34 §, skall denne genast underrättas därom. I underrättelsen skola angivas de skäl för beslutet som antecknats i dagboken eller akten och vad den har att iakttaga som vill fullfölja talan mot beslutet.

Talan mot beslut i registrerings- eller inskrivningsärende föres genom besvär i Svea hovrätt. Besvärsinlagan ingives till sjöfartsverket. Besvärstiden är fyra veckor. Besvär över beslut, som införts i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skola antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären vunnit laga kraft, skall anteckning göras om innehållet i beslutet.

2—014344

Talan om utdömande av vite, som förelagts enligt denna lag, föres på anmälan av sjöfartsverket av allmän åklagare vid domstol.

28 §

Anmäles fartyg icke för registrering eller avregistrering inom föreskriven tid eller sökes ej inom sådan tid inskrivning av förvärv av fartyg, får sjöfartsverket förelägga vite för skyldighetens fullgörande eller, i fall som angivits i 14 § första stycket samt 15 § första stycket 1 och 2, självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.

Är registrering av fartyg eller inskrivning av förvärv av fartyg beroende av att föregående ägare gör registreringsanmälan eller inskrivningsansökan, får förvärvaren göra anmälan eller ansökan på föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att för sådant ändamål tillhandahålla erforderliga handlingar som han innehar.

29 §

I skeppsregistret införes fartyg under särskilt nummer. Detta får därefter ej ändras eller tilldelas annat fartyg.

I registret skall för varje fartyg antecknas

1. fartygets namn samt, i fråga om fartyg som förvärvats från främmande land och för vilket därvid namnändring ägt rum, även fartygets förra namn;
2. fartygets hemort;
3. fartygets igenkänningssignal;
4. fartygets byggnadsår och tillverkare samt, i fråga om fartyg som förvärvats från främmande land, det år då fartyget blivit svensk egendom;
5. skrovets största längd och bredd;
6. fartygets brutto- och nettodräktighet och, i förekommande fall, dödvikt i metriska ton, allt enligt mätbrev;
7. fartygets huvudsakliga ändamål såsom befordran av gods, i förekommande fall med angivande av det särskilda slag av last som avses, eller av passagerare eller för fiske, fångst, bogsering, bärgning, dykning, isbrytning eller nöjesfart.

Vid inskrivning av äganderätt till fartyget antecknas ägarens eller, om fartyget tillhör flera, varje delägares namn, hemvist, nationalitet och förvärv, delägares andel i fartyget samt, i förekommande fall, namn, hemvist och nationalitet för huvudredare eller den som företräder fartyget enligt 6 §.

30 §

I skeppsbyggnadsregistret införes skeppsbygge under särskilt nummer. Detta får därefter ej ändras eller tilldelas annat bygge.

I registret skall för varje skeppsbygge antecknas

1. av vem och var bygget utföres eller skall utföras;
2. byggnadsnummer eller annan beteckning för bygget;
3. det huvudsakliga ändamålet med det fartyg bygget avser, skrovets beräknade största längd och bredd samt fartygets beräknade brutto- och nettodräktighet och, i förekommande fall, dödvikt i metriska ton;
4. beställarens namn, hemvist och nationalitet.

Vid inskrivning av äganderätt till skeppsbygge antecknas ägarens eller, om bygget tillhör flera, varje delägares namn, hemvist, nationalitet och förvärv samt delägares andel, såframt upplysning föreligger därom.

31 §

Anmälan eller ansökan i registrerings- och inskrivningsärende skall göras skriftligen med angivande av de omständigheter på vilka framställningen grundas. Den skall härutöver innehålla sådana uppgifter och åtföljas av sådana handlingar som behövas enligt bestämmelser i denna lag eller med stöd därav utfärdade föreskrifter.

32 §

Är anmälan eller ansökan i registrerings- eller inskrivningsärende så bristfällig att den är otjänlig som underlag för prövning, skall den avvisas. Om ärendet eljest ej kan omedelbart avgöras, får det uppskjutas för utredning, varvid anteckning om anmälningen eller ansökningen skall göras i registret. Uppskjutes ärendet, får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras. I föreläggandet får vite utsättas. Efterkommes ej föreläggandet, kan anmälningen eller ansökningen förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

Förekommer anledning antaga, att fullbordan av det förvärv som åberopas är beroende av villkor eller att förvärvet är ogiltigt eller icke kan göras gällande eller att åtgärd, som anmälan eller ansökan avser, eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt beröres beredas tillfälle att yttra sig. I samband därmed får även sökanden eller annan höras.

Finnes vid uppskov enligt denna paragraf sökandens rätt tvistig, kan föreläggande meddelas honom att inom viss tid väcka talan vid domstol. Efterkommes ej föreläggandet, kan anmälningen eller ansökningen förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

33 §

Registreringsanmälan eller inskrivningsansökan skall avslås, om

1. anmälningen eller ansökningen strider mot bestämmelse i 11 §;
2. förvärvet av fartyget icke styrkes;
3. i fråga om registrerat fartyg fångesmannen ej är inskriven som ägare av fartyget och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning;
4. överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över fartyget och, när överlåtelsen skedde, hans äganderätt ej var inskriven eller, om så var fallet, ärende upptagits angående anteckning i registret av förvärvsvillkor eller förbehåll varav inskränkningen beror;
5. talan väckts om bättre rätt till fartyget;
6. fartyget tidigare överlåtits till någon vars förvärv enligt 20 eller 21 § äger företräde framför sökandens förvärv;
7. fartyget förvärvats av annan än sökanden genom exekutiv försäljning;
8. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.

Anmälan om registrering av fartyg skall vidare avslås, om fartyget förvärvats från främmande land och det icke visas att fartyget antingen ej är infört i register där eller också kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras i Sverige. I fråga om skeppsbygge skall vad som nu sagts ej avse bygget utan inskriven rätt därtill.

Anmälan om avregistrering eller ansökan om anteckning av namn eller namnserie skall avslås, om förutsättningarna för sådan åtgärd icke föreligga enligt bestämmelser i 14–17 §§.

34 §

Kan förvärv som åberopas i registrerings- eller inskrivningsärende icke styrkas skriftligen, äger sjöfartsverket utsätta sammanträde för utredning angående äganderätten. Detsamma gäller när bifall till sökandens anmälan eller ansökan är beroende av att fångesmannens förvärv är inskrivet och sökanden ej kan styrka dennes förvärv skriftligen.

Envar vars rätt kan antagas bliva berörd skall beredas tillfälle att yttra sig och kan vid vite föreläggas att infinna sig vid sammanträdet personligen eller genom ombud. Sammanträde får hållas även om sökanden eller annan som kallats uteblir. Vid sammanträdet skall föras protokoll.

Sjöfartsverket kan hos underrätt som är behörig att upptaga sjörättsmål göra framställning om att vittne höres. Rätten skall anställa vittnesförhör, om laga hinder ej möter. Bestämmelserna om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling äga motsvarande tillämpning.

35 §

Kungörelse om sammanträde enligt 34 § anslås hos sjöfartsverket samt införes i allmänna tidningarna och i tidning inom den ort som är eller kan antagas vara fartygets hemort. Kungörelsen skall upptaga sökandens namn och adress samt innehålla de uppgifter som fordras för fartygets identifiering ävensom erinran om att sammanträdet syftar till att vinna utredning angående äganderätten till fartyget och att registrering eller inskrivning kan komma att företagas med stöd av vad som framkommer vid sammanträdet. Sammanträdet skall utsättas till sådan tid att minst tre månader komma att förflyta mellan sista kungörandet och dagen för sammanträdet.

Sedan protokollet från sammanträdet uppsatts, skall registreringsanmälan eller inskrivningsansökan under åberopande av protokollet såsom fångeshandling anses gjord den dag sammanträdet avslutades. Om det på grund av vad som upplysts vid sammanträdet eller eljest framkommit måste antagas, att det påstådda förvärvet ägt rum samt att det är giltigt och kan göras gällande, skall protokollet från sammanträdet anses såsom fångeshandling.

36 §

Om hinder icke möter enligt 32 eller 33 §, skall där avsedd anmälan eller ansökan bifallas. Att svenskt mätbrev ännu ej utfärdats för fartyg, som förvärvats från främmande land, utgör icke hinder mot registrering av fartyget, om i stället finnes annat godtagbart bevis om de storleksmått som angivas i 11 §.

Finnes vid inskrivning av förvärv av fartyg förvärvet vara förenat med villkor, varav dess fullbordan eller bestånd beror, eller eljest med förbehåll som inskränker sökandens rätt att överlåta fartyget eller söka inteckning eller upplåta panträtt däri, skall anteckning därom göras i registret. Detsamma gäller, om upplysning därefter vinnes om villkoret eller förbehållet.

Är i ärende om avregistrering fråga om att fartyget skall överföras till register i främmande stat, äger sökanden i stället erhålla beslut att fartyget skall avregistreras den dag registrering sker i den staten. Så snart det visats att sådan registrering skett, skall avregistrering företagas med verkan från den dag den nya registreringen ägt rum.

37 §

Inträder på grund av ombyggnad eller av annan orsak ändring i förhållande som avses i 29 eller 30 §, skall särskild anteckning göras därom i registret. Detsamma gäller

när ny huvudredare eller företrädare enligt 6 § utses för fartyg. Det åligger ägaren att inom en månad till sjöfartsverket anmäla ändring som avses i detta stycke. Bestämmelserna i 28 § första stycket äga motsvarande tillämpning.

Särskild registeranteckning skall vidare göras när i fråga om fartyg eller skeppsbygge

1. talan väckts om bättre rätt till fartyget eller bygget;
2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;
3. ägaren försatts i konkurs;
4. exekutiv försäljning av fartyget eller bygget begärts enligt 71 § konkurslagen;
5. fartyget eller bygget utmätts;
6. beslut om egendomsavträde eller utmätning upphävts eller fråga om fartygets eller byggets försäljning förfallit av annat skäl;
7. fartyget eller bygget skall avföras ur registret enligt 14 eller 15 § men hinder mot avregistrering möter enligt 16 §;
8. beslut meddelats enligt 36 § tredje stycket att fartyget eller bygget skall avregistreras den dag registrering sker i främmande stat; eller
9. eljest är i lag eller författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i registret.

Kan anteckning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret uppenbarligen ej längre vara av betydelse, skall den avföras därur.

38 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Därvid skall det inbördes företrädet mellan inskrivna rättigheter som beröras av rättelsen bestämmas efter vad som finnes skäligt. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller rättighetshavare, för vilken inskrivning är beviljad eller sökt, skall tillfälle beredas honom att yttra sig, om han är känd.

Beslut om rättelse införes i registret och skälen för beslutet antecknas i akten. Beslutet skall snarast möjligt anmärkas på bevis eller handling som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen. Det åligger den som innehar sådan handling att på anmodan tillhandahålla denna. I föreläggande att fullgöra angivna skyldighet får vite utsättas.

När ärende om rättelse upptagits, skall anteckning därom ske i registret, om beslut i ärendet ej meddelas samma dag.

39 §

Nationalitetscertifikat utfärdas på grundval av och i samband med registrering och inskrivning i skeppsregistret. Certifikatet får ej utlämnas utan att tidigare för fartyget gällande nationalitetscertifikat återställes. Uppgives detta hava förkommit, prövar sjöfartsverket huruvida och på vilka villkor det nya certifikatet kan utlämnas.

Nytt nationalitetscertifikat utfärdas tillika, när det är påkallat med hänsyn till ändring som avses i 37 § första stycket eller när gällande certifikat skadats eller eljest behöver utbytas. Bestämmelserna i första stycket äga därvid motsvarande tillämpning.

Nationalitetscertifikat förfaller, om fall inträffar som angives i 14 § första stycket samt om förordnande meddelas enligt 6 § andra stycket. Förfallet nationalitetscertifikat skall återställas till sjöfartsverket

TREDJE KAPITLET

Om partrederi

40 §

Äro flera ägare av fartyg och med detta driva rederirörelse, svarar varje delägare för partrederiets förbindelser endast i förhållande till sin andel i fartyget, såframt icke delägare åtagit sig större ansvarighet.

I fråga om delägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter skola bestämmelserna nedan lända till efterrättelse, om annat ej är avtalat mellan delägarna.

41 §

För partrederi bör utses en huvudredare. Till sådan får ej utses annan än i Sverige bosatt svensk medborgare eller svensk juridisk person som angives i 1 § eller också i Sverige bosatt dansk, finsk eller norsk medborgare.

Huvudredarens namn, nationalitet och hemvist skola anmälas hos sjöfartsverket, även om fartyget ej är infört i skeppsregistret.

42 §

Huvudredaren är i denna sin egenskap behörig att på partrederiets vägnar företaga rättshandlingar vilka rederirörelsen vanligen medför, såsom att antaga och avskeda befälhavare och meddela honom föreskrifter, taga sedvanliga försäkringar samt uppbära medel som inflyta för rederiets räkning.

Utan särskilt bemyndigande äger huvudredaren icke överlåta fartyget eller upplåta panträtt däri eller träffa avtal om befraktning eller skeppslega för tid överstigande ett år.

43 §

Huvudredaren är i denna sin egenskap behörig att väcka talan i sak som rör partrederiet och utföra sådan talan.

I sak som rör rederiet får huvudredaren sökas. Är huvudredare ej utsedd och anmäld hos sjöfartsverket, äger den som vill söka rederiet instämma vilken han vill av delägarna att svara för detta.

44 §

Huvudredaren skall tillse att erforderliga upplysningar angående partrederiets förhållanden komma delägarna till handa på lämpligt sätt och vid lämpliga tider. Han bör inhämta deras föreskrift, när betydelsefulla angelägenheter förekomma.

45 §

Om ej samtliga delägare äro ense om ett avgörande, fattas beslut i partrederiets angelägenheter vid allmänt sammanträde, till vilket varje delägare blivit minst en vecka förut kallad genom att underrättelse om sammanträdet på lämpligt sätt delgivits honom. Har underrättelse avsänts i rekommenderat brev eller i telegram under delägares senast kända adress, anses delgivning därigenom hava skett.

Delägare som uteblir från sammanträde har att godtaga beslut av dem som varit närvarande. Huvudredaren skall tillse att delägaren får meddelande om de beslut som fattats vid sammanträdet.

Protokoll skall föras över vad som av vikt förekommer vid allmänt sammanträde, om delägare begär det.

46 §

Vid omröstning beräknas varje delägares röstetal efter hans andel i fartyget. Såsom beslut gäller deras mening vilkas andelar tillsammans äro störst. Vid lika röstetal gäller den mening huvudredaren biträder. Om vid val av huvudredare två eller flera erhållit lika röster, skall lotten skilja mellan dem.

Beslut, som strider mot gällande partrederiavtal eller mot rederiets ändamål, är icke giltigt om ej samtliga delägare äro ense.

För beslut om upplösning av rederiet gälla bestämmelserna i 54 §.

47 §

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sin befattning genom beslut av delägarna i den ordning som föreskrives i 45 och 46 §§.

Äger huvudredare själv hälften i fartyget eller mera, kan domstol på delägares talan skilja honom från befattningen, om giltiga skäl föreligga.

48 §

Huvudredaren är ansvarig för att partrederiets bokföring fullgöres i överensstämmelse med lag. Han skall till delägarna avgiva redovisning för förvaltningen av rederiets angelägenheter. Redovisning skall avse kalenderår och avgivas inom två månader efter kalenderårets utgång.

Redovisning avgives skriftligen till varje delägare. För granskning av redovisningen har delägare rätt att taga del av rederiets räkenskapshandlingar.

Vill delägare klandra redovisning, skall han väcka talan därom inom sex månader efter det redovisningen mottogs. Försittes denna tid, har han förlorat sin talan, om huvudredaren ej förfarit svikligen.

49 §

Till bestridande av utgifter för partrederiets verksamhet skall varje delägare bidraga i förhållande till sin andel i fartyget. Underlåter delägare att vid anfordran erlägga beslutat bidrag och förskjutes beloppet av annan delägare eller av huvudredaren, skall den bidragsskyldige erlägga ränta på beloppet till dess betalning sker. Räntan utgår efter det av riksbanken vid tiden för förskottet tillämpade officiella diskontot med tillägg av fyra procent för år, dock lägst sex procent årlig ränta.

I avräkning på sin fordran äger förskottsgivaren i den bidragsskyldiges ställe uppbära utdelning som belöper på dennes andel.

50 §

Vinst eller förlust som uppkommer av rederirörelsen skall fördelas mellan delägarna i förhållande till deras andelar.

Finnes enligt avgiven redovisning överskott, skall detta utdelas till delägarna sedan erforderligt belopp avsatts för driften.

51 §

Övergår andel i fartyg till annan, skall någon av fångesmännen ofördröjligen underrätta övriga delägare och huvudredaren härom.

Har delägare blivit medborgare i främmande stat, skall han ofördröjligen härom underrätta övriga delägare och huvudredaren.

52 §

I fall som avses i 51 § första stycket har delägare rätt att lösa till sig den andel som kommit i annans hand. Om delägaren ej inom en månad från det han fick vetskap om övergången tillkännagiver för förvärvaren att han vill utöva lösningsrätten, är den förfallen. Lösningsrätt gäller icke, om andelen sålts exekutivt eller på offentlig auktion eller förvärvaren är förre ägarens make, avkomling eller avkomlings make.

Önska flera utöva lösningsrätten, bestämmes deras inbördes rätt efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.

Träffas ej överenskommelse om lösens belopp, skall detta fastställas av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen (1929: 145) om skiljemän. Vederlag som avtalats får icke frångås, om ej vederlaget finnes avsevärt avvika från det verkliga värdet.

53 §

Delägare i fartyget blir icke genom att hans andel övergår till annan fri från sin ansvarighet i förhållande till medredarna för de förbindelser som åvilade rederiet vid övergången. Förvärvaren av andelen inträder genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter mot medredarna. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av vad rederiet lagligen gjort och beslutat före andelens övergång. Häftar den förutvarande ägaren för oguldet tillskott, äger medredare mot nye ägaren rätt att avräkna sådan fordran på den utdelning som belöper på den överlåtna andelen.

Förvärvaren svarar i förhållande till tredje man såsom redare för de förbindelser rederiet ingår efter andelens övergång. Den förutvarande ägaren får ej till sitt fredande från sådan ansvarighet åberopa den skedda övergången i annat fall än då tredje man icke varit i god tro.

54 §

Den eller de delägare som äga mer än hälften i fartyget kunna besluta att partrederiet skall upplösas.

Såvitt ej annat följer av rederiavtalet kan varje delägare påkalla upplösning av rederiet sex månader efter det han givit övriga delägare meddelande därom.

På begäran av delägare skall rederiet vidare upplösas, om

1. fartyget till följd av förändring i de förhållanden, som avses i 1 §, utan delägarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt;
2. huvudredaren blivit genom domstols beslut skild från befattningen enligt 47 § andra stycket;
3. annan delägare är ur stånd att fullgöra sina förpliktelser; eller
4. rederiet förvaltats på sådant sätt att delägarens rätt därigenom kränkes.

55 §

Om delägare påkallat upplösning av rederiet enligt 54 § andra stycket, har annan delägare rätt att utlösa den som påkallat upplösning. Tillkännagiver denne ej inom en månad för den förre att han vill utöva utlösningsrätten, är den förfallen.

I fall som avses i 54 § tredje stycket har delägare rätt att, i stället för att påkalla upplösning av rederiet, utlösa meddelägare till vilken upplösningsgrunden hänför sig. Om delägaren ej inom en månad från det han fått vetskap om förhållandet tillkännagiver för meddelägaren att han vill utöva utlösningsrätten, är den förfallen.

Göra flera gällande utlösningsrätt, bestämmes deras inbördes rätt efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.

Träffas ej överenskommelse om lösens belopp, skall såväl lösenbeloppet som tiden

för dess erläggande fastställas av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen (1929: 145) om skiljemän.

56 §

Vid upplösning av partrederi skall, om delägarna icke enas om annat, fartygets försäljning ske på offentlig auktion i enlighet med vad i lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt stadgas angående försäljning av samfällt gods. Är fartyget i utlandet skall, om delägarna ej enas om orten för försäljningen, avgörande härom träffas av god man som utses av rätten enligt bestämmelserna i nämnda lag.

57 §

Den som har större andel i fartyget än hälften äger övertaga fartygets förande, om han är behörig därtill. Träffas ej överenskommelse om lönevillkoren, fastställas dessa av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen (1929: 145) om skiljemän.

Om den som har större andel i fartyget än hälften är befälhavare, skall rätten på annan delägares talan skilja honom från befattningen, om giltiga skäl föreligga.

(FJÄRDE KAPITLET)

(Om fartygs befälhavare)

69 §

Om fartyg på utländsk ort belägges med kvarstad eller utmätes, skall befälhavaren härom ofördröjligen underrätta närmaste svenske konsul och sjöfartsverket. Vid underrättelsen till verket fogas såvitt möjligt utländsk myndighets bevis om åtgärden.

Första stycket äger motsvarande tillämpning, när åtgärd som där avses häves.

TIONDE KAPITLET

Om redares ansvarighet

233 §

Redaren är ansvarig för skada som genom fel eller försummelse i tjänsten orsakas av befälhavare eller medlem av besättningen eller av lots. Detsamma gäller, om skada åstadkommes av någon som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.

Vad redare sålunda nödgas utgiva äger han söka åter av den som vållat skadan.

Bestämmelser om redares frihet från och begränsning av ansvarighet i vissa fall meddelas i 122 och 171–173 §§ samt i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. Om den begränsning av ansvarigheten vartill redaren därutöver är berättigad finnas bestämmelser i detta kapitel.

234 §

Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår

1. ersättning för dödsfall eller skada på person, som befann sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för förlust av eller skada på egendom ombord;

2. ersättning för dödsfall eller skada på person eller för förlust av eller skada på egendom, om skadan orsakats av någon som befann sig ombord på fartyget;

3. ersättning för dödsfall eller skada på person eller för förlust av eller skada på egendom, om skadan orsakats av omständighet som hänför sig till navigeringen eller handhavandet av fartyget eller till lastningen, befordringen eller lossningen av lasten eller till passagerarens ombordstigning, befordran eller landstigning;

4. ersättning för förlust i följd av skada på hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg;

5. ersättning på grund av föreskriven skyldighet att avlägsna sjunket, strandat eller övergivet fartyg eller egendom ombord på sådant fartyg.

Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon hos redaren anställd person, som befann sig ombord eller vilkens åligganden stå i samband med fartygets tjänst. Den avser ej heller ansvarighet på grund av fel eller försummelse av redaren själv, om ej denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.

Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.

Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse endast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.

235 §

Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar dödsfall eller skada på person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenetthundra francs för ton, dock med minst sexhundratrettiotusen francs.

Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.

Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid beräknande av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.

236 §

Fordringar på grund av dödsfall eller skada på person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 235 § första stycket andra punkten. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i samma stycke första punkten.

Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.

Har redaren betalt fordran som avses i denna paragraf, skall han anses träda i fordringsägarens ställe med samma rätt som denne och fordringsbeloppet medtagas vid fördelningen av ansvarighetsbeloppet, såvitt fordringen kunnat i Sverige göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall också den fordringen medtagas vid fördelningen.

237 §

Kvarstad eller annan handräckning för fordran beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren i Sverige hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten får åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till

samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.

Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än som avses i första stycket och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skola föreskrifterna i första stycket äga tillämpning.

Om redaren ställt full säkerhet enligt första eller andra stycket, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.

Vad i denna paragraf föreskrives skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.

238 §

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar att han, innan åtgärden genomförts, utom Sverige ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § i någon av följande hamnar:

1. den hamn där den händelse inträffat varpå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. landsättningshamnen, om fordringen avser dödsfall eller skada på person;
3. lossningshamnen, om fordringen avser förlust av eller skada på last.

Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där angives, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd som nu sagts skall vägras eller hävas.

Föreskrifterna i första och andra styckena gälla även om den utom Sverige ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § men redaren i Sverige hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexkutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Vad i denna paragraf säges om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet som ställts i Sverige till befrielse från handräckningsåtgärd.

239 §

Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 235 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer får hänskjutas till utredning och avgörande genom dispasch.

I fråga om dispasch enligt första stycket gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i 7 kap. om generaldispasch. Bestämmelse som avser haverideläger gäller därvid i stället sakägare.

Kostnaden för dispaschen ersättes av redaren, om icke borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispasch eller eljest särskilda skäl föranleda annat.

240 §

Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt bestämmelserna i detta kapitel om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren icke någon ytterligare betalningsskyldighet, om han då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få vetskap om den andres fordran.

Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar där-

med för den andres fordran, om han hade vetskap om fordringen när han erhöll betalningen.

241 §

Bestämmelserna i detta kapitel om begränsning av redares ansvarighet äga tillämpning även i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.

Detsamma gäller ansvarighet, vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon som är anställd hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet får begränsas oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.

Det sammanlagda belopp, till vilket redare och övriga i denna paragraf nämnda personer kan begränsa sin ansvarighet för fordringar som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 §.

242 §

Bestämmelserna i detta kapitel om ansvarsbegränsning äga tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i 234 § andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om detta regleras av lagen i annan stat som är ansluten till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

243 §

Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel om ansvarsbegränsning andra regler skola i Sverige tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbehåll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.

ELFTE KAPITLET

Om sjöpanträtt och om inskrivning av panträtt i fartyg

I. Sjöpanträtt

Sjöpanträtt i fartyg

244 §

Sjöpanträtt i fartyg jämte dess tillbehör gäller till säkerhet för sådan, till fartyget hänförlig fordran mot redaren som avser

1. lön och annan gottgörelse som tillkommer befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes tjänst på fartyget;
2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift;
3. ersättning för dödsfall eller skada på person som inträffat i omedelbart samband med fartygets drift;
4. ersättning för förlust av eller skada på egendom, som inträffat i omedelbart sam-

band med fartygets drift, under förutsättning att fordringen icke kan grundas på avtal;

5. bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och bidrag till gemensamt haveri.

Sjöpanträtt uppstår även om fordringen riktar sig mot fartygets ägare, som ej är redare, eller mot befraktare eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

245 §

De i 244 § angivna fordringarna äga företräde till betalning ur fartyget framför alla andra. Under skilda nummer upptagna fordringar hava förmånsrätt efter nummerordningen och fordringarna under ett vart av numren 1–4 hava inbördes lika rätt till betalning. Fordringar under 5 skola dock äga företräde framför andra fordringar som uppkommit tidigare och i deras inbördes förhållande skall yngre fordran gå före äldre.

246 §

Utom i fall som avses i 249 § skall sjöpanträtt häfta vid fartyget, även om äganderätten övergår till annan eller fartygets registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran för vilken förre ägaren ej svarade personligen eller att förmånsrätten försämras, är förre ägaren ansvarig för fordringens betalning intill fartygets värde vid tiden för överlåtelsen. Voro flera delägare i fartyget, gäller detsamma för envar av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill. Bestämmelserna i 240 § äga motsvarande tillämpning.

247 §

Den som har annans fartyg i sin besittning med reparations- eller ombyggnadsuppdrag äger kvarhålla fartyget till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Sådan retentionsrätt, som står tillbaka för sjöpanträtt, ger företräde till betalning framför inteckning i fartyget.

Har någon annans skeppsbygge i sin besittning med byggnadsuppdrag, äger han för fordran på grund av uppdraget sådan rättighet i bygget som avses i första stycket.

248 §

Sjöpanträtt i fartyg upphör ett år från det fordringen tillkom, om fartyget ej dessförinnan blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljes av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden kan eljest icke förlängas eller avbrytas men skall dock ej löpa medan laga hinder möter mot att fartyget belägges med kvarstad eller utmätes för borgenärens fordran.

Har fartyget förklarats förverkat till kronan och har sådan förklaring därvid meddelats även i fråga om sjöpanträtt i fartyget, upphör sjöpanträtten sedan domen vunnit laga kraft.

249 §

Säljes fartyg exekutivt i Sverige, upphör sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående.

Borgenärerna äga rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom. Fordran som är förenad med sjöpanträtt får därvid bevakas till fullt belopp utan hinder av bestämmelserna i 10 kap. om begränsning av redares ansvarighet men erhåller ej utdelning över det belopp som högst skall utgå enligt dessa bestämmelser.

Exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat skall tilläggas sådan verkan som an-

gives i första stycket, om fartyget vid försäljningstillfället befann sig i den staten och försäljningen verkställts i enlighet med dess lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

250 §

Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg äga motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbygge från det att bygget sjösättes.

Sjöpanträtt i last

251 §

Sjöpanträtt i inlastat gods gäller till säkerhet för

1. fordran på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§);

2. fordran på grund av att bortfraktaren eller befälhavaren med stöd av behörighet enligt denna lag slutit avtal eller vidtagit annan åtgärd för lastens behov samt lastägares fordran för gods som sålts för annan lastägares räkning;

3. bortfraktarens fordringar på grund av fraktavtalet, såframt de kunna göras gällande mot den som kräver att godset utlämnas.

252 §

De i 251 § angivna fordringarna äga företräde till betalning ur det inlastade godset framför alla andra. Under skilda nummer upptagna fordringar hava inbördes förmånsrätt efter nummerordningen och fordringar under samma nummer äga lika rätt till betalning, men av sådana under vardera 1 och 2 angivna fordringar som härröra av skilda händelser skall dock yngre fordran gå före äldre.

253 §

Utlämnas gods som häftar för fordran eller säljes gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtten i godset.

Säljes godset exekutivt, upphör sjöpanträtt däri sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående. Borgenären äger rätt till betalning ur köpeskillingen i den ordning som gäller för utmätt egendom.

Den som utan borgenärens tillstånd utlämnar gods som häftar för fordran svarar för fordringens betalning, dock ej över det värde godset hade vid lossningen. Samma ansvarighet åvilar även mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat svara personligen, såframt han hade kännedom om fordringen när lossningen ägde rum.

254 §

Sjöpanträtt i inlastat gods upphör ett år från det fordringen tillkom, om icke dessförinnan talan väckes i laga ordning eller godset blir föremål för kvarstad eller utmätning som åtföljes av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden skall ej löpa medan laga hinder möter mot att godset belägges med kvarstad eller utmätes för borgenärens fordran.

Har fordran kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

255 §

Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häftar varje pant för fordringens hela belopp. Erhåller borgenären betalning ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan de olika panternas värden, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Samma rätt har borgenär, för vars fordran panten häftade särskilt, i den mån panten ej förslår till betalning av hans fordran på grund av den förre borgenärens krav.

256 §

Om fordran som är förenad med sjöpanträtt övergår till annan, övergår också sjöpanträtten.

257 §

Sjöpanträtt omfattar ej ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på fartyget eller lasten.

258 §

Borgenär som har sjöpanträtt i fartyg eller gods äger för att få betalning för sin fordran ur panten väcka talan, förutom mot pantens ägare, även mot befälhavaren. I fråga om sjöpanträtt i gods gäller detta dock ej, om borgenären är fartygets ägare eller redare eller någon som i redarens ställe handhar fartygets drift.

259 §

Bestämmelserna ovan om sjöpanträtt i fartyg äga tillämpning när sådan sjöpanträtt som avses där åberopas inför svensk myndighet.

Retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge på grund av reparations- eller byggnadsuppdrag prövas enligt lagen i den stat där egendomen finnes men får icke givas företräde framför sjöpanträtt som avses i 244 § eller eljest strida mot 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

260 §

Annan legalpanträtt i fartyg eller sjösatt skeppsbygge prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utföres men får icke givas företräde framför inskriven panträtt i egendomen eller eljest strida mot 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

II. Inskrivning av panträtt i fartyg

Panträtt på grund av inteckning

261 §

Vill ägare av fartyg, som är infört i skeppsregistret, upplåta panträtt i fartyget till säkerhet för fordran, äger han i den ordning som angives i detta kapitel hos sjöfartsverket erhålla inskrivning i fartyget av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i francs som avses i 348 §. Inteckning kan icke beviljas i andel av fartyg, ej heller i flera fartyg gemensamt.

Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.

Panträtten upplåtes genom att fartygsägaren överlämnar pantbrevet som pant för fordringen. När pantbrevet ej eller endast delvis utnyttjas för pantsättning, har fartygsägaren rätt till ägarhypotek enligt bestämmelserna i 265 §.

262 §

Vill ägare av skeppsbygge, som är infört i skeppsbyggnadsregistret, upplåta panträtt i bygget till säkerhet för fordran, äga bestämmelserna i detta kapitel om inskrivning av panträtt i fartyg motsvarande tillämpning. Bestämmelse som avser skeppsregistret gäller därvid i stället skeppsbyggnadsregistret.

263 §

Panträtt som upplåtes i fartyg omfattar även tillbehör. Den omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på fartyget.

Panträtt kan icke göras gällande särskilt i andel av fartyg.

264 §

När myndighet vid utsökning eller i annat fall fördelar medel mellan rättsägare i fartyg, har borgenär rätt att för fordran som är förenad med panträtt i fartyget, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta ej förslår, erhåller borgenären genom tillägg betalning ur medlen för ränta på kapitalbelopp inom pantbrevets belopp, för skadestånd på grund av förtida betalning samt för ersättning för indrivningskostnad och annan kostnad som föranledes av fordringsförhållandet. Tillägget får icke överstiga femton procent av fordringens inom pantbrevets belopp liggande kapitalbelopp jämte sex procent årlig ränta på detta belopp från den dag då fartyget utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel nedsattes som eljest skolat fördelas.

Hava flera pantbrev överlämnats som pant för fordran och hava inteckningarna samma företrädesrätt eller gälla de omedelbart efter varandra, skola bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.

Borgenär har rätt att få betalning enligt denna paragraf även om fordringen preskriberats eller icke blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.

265 §

Om pantbrev icke överlämnats som pant för fordran, är fartygets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 264 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt lag erhålla tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har pantbrevet överlämnats som pant för fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är fartygsägaren berättigad att ur medlen erhålla skillnaden.

266 §

För fordran som är förenad med panträtt i fartyg får borgenären, fastän fordringen ej är förfallen till betalning, söka betalning ur fartyget, om detta

1. försämras till följd av vanvård eller annan därmed jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas;
2. med tillämpning av 10 och 317 §§ förklaras icke vara iståndsättligt efter inträffad skada;
3. upphör att vara svenskt; eller
4. säljes exekutivt.

Fordran som är förenad med panträtt i fartyget är förfallen till omedelbar betalning,

om fartyget eller andel däri utan borgenärens samtycke frivilligt överlåtes till utlänning och detta medför att panträtten upphör i fartyget eller att dess förmånsrätt försämras. I sådant fall är överlåtaren personligen ansvarig för fordringen, även om personlig ansvarighet ej ålåg honom dessförinnan. Voro flera delägare i fartyget, gäller detsamma för envar av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.

267 §

Inteckning i fartyg, som förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts eller som skall anses förlorat enligt 70–72 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal, är utan verkan, om ej inteckningen efter anmälan inom tio år från den dag förhållandet antecknades i skeppsregistret enligt 37 § andra stycket 7 förklaras alltjämt vara gällande och därefter på samma sätt sådan förklaring utverkas vart tionde år.

Om verkan av att anmälan enligt första stycket uteblir och om tidpunkten för tioårsfristens utgång skall sjöfartsverket senast ett år dessförinnan underrätta fartygsägaren och, i den mån det är möjligt, inteckningsborgenären.

268 §

Har intecknat fartyg förklarats förverkat till kronan och skall sådan förklaring gälla även i fråga om panträtt som upplåtits på grund av inteckningen, är inteckningen utan verkan sedan domen vunnit laga kraft.

269 §

Säljes fartyg exekutivt i Sverige, är inteckning i fartyget, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, utan verkan till belopp som icke tillåtits innestå i fartyget med anledning av att borgenärens fordran avräknats på köpeskillingen.

Om borgenärens eller ägarens rätt till betalning ur köpeskillingen gälla bestämmelserna i 264 och 265 §§.

Exekutiv försäljning av intecknat fartyg i främmande stat skall tilläggas sådan verkan som angives i första stycket, om fartyget vid försäljningstillfället befann sig i den staten och försäljningen verkställts i enlighet med dess lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.

270 §

Om inteckning blir utan verkan, är också pantbrevet utan verkan. Ändras inteckningen till beloppet, får pantbrevet verkan i enlighet med inteckningens ändrade innehåll.

Dödning av förkommet pantbrev medför ej att inteckningen blir utan verkan.

Verkan av inskrivning

271 §

Inteckning medför i förhållande till annan inteckning företräde till betalning ur fartyget efter den tidsföljd i vilken inteckningarna sökas. Inteckningar som sökas samma dag medför lika rätt till betalning, om viss ordning för deras inbördes företräde icke bestämmes vid inskrivningen.

Företräde som ansökan om inteckning medför förfaller, om ansökningen avslås.

Intecknings företräde till betalning ändras icke vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret enligt 293 §.

3—014344

272 §.

Har fartyg överlåtits och har förre ägaren upplåtit panträtt däri innan nye ägaren sökt inskrivning av sitt förvärv, gäller upplåtelsen, om borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken ägde eller bort äga kännedom om äganderättsöverlåtelsen. Om fartyget överlåtits även till annan, äger vad som nu sagts tillämpning i fråga om upplåtelse som den senare förvärvaren gjort innan den förre förvärvaren sökt inskrivning av sitt förvärv.

Första stycket äger tillämpning även när äganderätten till fartyget övergått genom bolagsskifte, arv eller liknande förvärv.

273 §.

Frångår fartyg innehavaren efter klander, är upplåtelse av panträtt som skett efter det att fartyget kom ur rätte ägarens hand utan verkan om annat ej följer av vad som föreskrives nedan. Detsamma gäller, när förvärv av fartyg återgår såsom ogiltigt eller avtal om sådant förvärv häves av överlåtaren.

274 §.

Har panträtt upplåtits i fartyg och var upplåtaren icke rätt ägare av fartyget på den grund att hans eller någon hans företrädares åtkomst till fartyget var ogiltig eller av annat skäl ej gällde mot rätte ägaren, är upplåtelsen likväl giltig, om upplåtarens förvärv var eller därefter blev inskrivet i skeppsregistret samt borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken ägde eller bort äga kännedom om att upplåtaren ej var rätt ägare.

275 §.

Panträtt eller annan sådan rättighet som upplåtits i utländskt fartyg skall erkännas som giltig i Sverige under förutsättning att

1. inskrivning (inteckning) skett och rättigheten stiftats i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat;

2. inskrivningsregistret och de handlingar som enligt lagen i registreringsstaten skola förvaras hos inskrivningsmyndigheten äro offentliga och såväl utdrag av inskrivningsregistret som avskrift av nämnda handlingar kunna erhållas hos inskrivningsmyndigheten;

3. inskrivningsregistret eller inskrivningsmyndighetens akt innehåller uppgift om inteckningshavarens namn och adress eller om att inteckningen gäller till förmån för innehavaren, om inteckningsbeloppet samt det datum och övriga omständigheter som enligt lagen i inskrivningsstaten bestämma inteckningens företräde i förhållande till andra inteckningar.

276 §.

Panträtt eller annan sådan rättighet som upplåtits i skeppsbygge i främmande stat skall erkännas som giltig i Sverige under förutsättning att inskrivning (inteckning) skett i enlighet med den främmande statens lag.

277 §.

Erkännes inskriven panträtt eller annan sådan rättighet i fartyg eller skeppsbygge enligt 275 eller 276 §, medför den i Sverige det företräde i förhållande till annan inskriven rättighet och, såvitt det är förenligt med 259 och 260 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som den har enligt den främmande statens lag.

281 §.

I fråga om inskrivning enligt detta kapitel äga bestämmelserna i 2 kap. om registrerings- och inskrivningsförfarandet motsvarande tillämpning i den mån annat icke föreskrives nedan.

I inskrivningsärende enligt detta kapitel anses den såsom fartygs ägare för vars förvärv inskrivning senast är sökt. Är förvärvets fullbordan beroende av villkor, behandlas överlåtaren och förvärvaren såsom ägare i förening.

282 §.

Ansökan om inteckning skall göras skriftligen av fartygsägaren. Den skall innehålla uppgift om det belopp på vilket inteckningen skall lyda samt vad som fordras för att identifiera fartyget i registret.

Anmälan om förklaring enligt 267 § göres skriftligen av pantbrevets innehavare eller fartygsägaren. Den skall innehålla de uppgifter som fordras för att identifiera inteckningen. Är sökanden annan än fartygsägaren skall pantbrevet ingivas.

283 §.

Ansökan om inteckning skall avslås, om

1. ansökningen strider mot bestämmelserna i 261 eller 262 §;
2. ansökningen strider mot sådan inskränkning i sökandens rätt att förfoga över fartyget, som antecknats i skeppsregistret eller skall antecknas där enligt ärende som upptagits senast den dag inteckning sökes;
3. fartyget skall avföras ur skeppsregistret;
4. talan väckts om bättre rätt till fartyget eller andel däri;
5. sökanden eller, om fartyget äges av flera, någon delägare är i konkurs eller försättes i konkurs den dag inteckning sökes; eller
6. fartyget eller andel däri är utmätt eller utmätes den dag inteckning sökes.

Har ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits, skall behandlingen av inteckningsansökningen uppskjutas på motsvarande sätt.

284 §.

Föreligger icke hinder enligt 283 § första stycket, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grundval av inteckningen.

285 §.

Anmälan enligt 267 § skall icke föranleda förklaring som avses där, om bestämmelserna i 282 § andra stycket ej iakttagits. I annat fall skall sådan förklaring meddelas.

286 §.

Inteckning, som skulle medföra lika företrädesrätt som annan inteckning, skall vid inskrivningen förklaras gälla efter den andra inteckningen, om sökanden begär det. Inteckning som sättes efter annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna, även om detta ej angives i beslutet.

287 §.

Pantbrev får på ansökan av fartygsägaren och efter medgivande av pantbrevets innehavare utbytas mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid

bestämmas i vilken ordning pantbreven sinsemellan skola medföra företrädesrätt. Härom gäller i övrigt 286 § andra punkten.

288 §.

Inteckning får på ansökan av fartygsägaren och efter medgivande av pantbrevets innehavare nedsättas efter annan inteckning (nedsättning). Inteckning som nedsättes efter annan gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna, även om detta ej angives i beslutet.

289 §.

På ansökan av fartygsägaren och efter medgivande av pantbrevets innehavare får inteckning dödas (dödning).

290 §.

När innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som angives i 287–289 §§, skall pantbrevet ingivas.

291 §.

På ansökan av pantbrevs innehavare skall anteckning göras i registret om innehavet. Är annan antecknad som innehavare, skall sjöfartsverket sedan anteckning om det nya innehavet skett avföra den tidigare anteckningen och underrätta den som var antecknad som innehavare om åtgärden. Föreligger anledning till antagande att sökanden icke innehar pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att uppvisa detta.

Anmäler den som antecknats som innehavare att innehavet upphört, skall anteckningen avföras.

Har ansökan enligt första stycket icke gjorts när pantbrev skall utfärdas eller föreligger icke ny sådan ansökan när anteckning om innehav skall avföras enligt andra stycket, antecknas fartygsägaren som innehavare.

292 §.

Har anmälan om förklaring enligt 267 § icke gjorts inom där angiven tid, skall i skeppsregistret antecknas att inteckningen är utan verkan.

I registret skall även göras anteckning om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning eller förverkandeförklaring, när anmälan, bevis eller underrättelse inkommit som utvisar förhållandet.

293 §.

Om skeppsbygge avföres ur skeppsbyggnadsregistret för att i stället införas i skeppsregistret såsom fartyg, skall till skeppsregistret tillika överföras inteckning som gäller i bygget och, såvitt den ej uppenbart saknar betydelse, annan anteckning i skeppsbyggnadsregistret angående bygget.

(TRETTONDE KAPITLET)

(Ansvarsbestämmelser)

328 §.

Befälhavare dömes till böter,

1. om han – – – efterlämnade effekter.

Till samma – – – enligt 304 §.

Befälhavaren och redaren dömes till böter, om registreringspliktigt fartyg hålles i drift utan gällande nationalitetscertifikat eller i strid med förbud enligt 6 § andra stycket.

(FEMTONDE KAPITLET)

(Särskilda bestämmelser)

347 §.

Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om

1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;
2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket, inom ett år från det vederbörande av redaren erhållit underrättelse om bärgarlönens och andelens storlek;
3. fordran på ersättning för sammanstötning, inom två år från den dag skadan inträffade;
4. fordran på belopp som någon enligt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år från det beloppet utgivits av honom;
5. fordran på ersättning på grund av att last eller resgods förkommit eller skadats eller att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter, inom ett år från den dag avlämnande ägt eller bort äga rum;
6. fordran på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas enligt samma grund (136 och 216 §§), inom ett år från dispaschens dag.

Svarar gäldenären i andra fall än som avses i första stycket för ersättning eller för annan fordran med begränsning av redareansvaret eller endast med inlastat gods, upphör fordringen, om talan ej väckes i laga ordning, i fråga om fordran på ersättning inom två år från den dag skadan inträffade och i fråga om annan fordran inom ett år efter det att fordringen förföll till betalning. Äger borgenären för fordringen hålla sig även till redare, lastägare eller annan, utan att begränsning av ansvarigheten äger rum, gäller sådan rätt under samma tid som för fordran i allmänhet.

Har fordran som avses i denna paragraf kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.

348 §.

Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall vid beräkning av redares begränsade ansvarighet ske efter kursen den dag då säkerhet ställes eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.

349 §.

Kommer till följd av 21 eller 274 § förvärv eller panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot rätte ägaren, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust.

Rätt till ersättning av staten äger också den som lider förlust till följd av fel eller försummelse i fråga om handläggning av eller beslut i registrerings- eller inskrivningsärende eller vid utfärdande av pantbrev eller annat bevis på grundval av innehållet i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidtaga åtgärd för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, skall ersättningen efter vad som finnes skäligt nedsättas eller helt bortfalla.

350 §.

Kommer till följd av beslut i ärende om rättelse enligt 38 § förlust att tillskyndas ägare eller rättighetshavare, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning utgår dock icke, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

351 §.

Har den som är berättigad till ersättning enligt 349 eller 350 § haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne.

Ersättning på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.

352 §.

Staten företrädes i ärende om ersättning enligt 349 eller 350 § av sjöfartsverket, om Konungen icke för visst fall utser annan myndighet.

Vill den som är part i mål om äganderätten till fartyg eller skeppsbygge eller om beståndet av panträtt i sådan egendom framställa anspråk att, om han förlorar målet, erhålla ersättning enligt 349 §, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta sjöfartsverket om rättegången.

Har förberedelse slutförts i sådant mål utan att talan väckts eller underrättelse lämnats enligt andra stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Konungen äger förordna att viss bestämmelse i lagen skall träda i kraft vid annan tidpunkt än lagen i övrigt.

Genom lagen upphävas, med den begränsning som följer av bestämmelserna nedan,

lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg,

lagen (1928: 166) i anledning av Sveriges tillträde till 1926 års internationella konvention rörande sjöpanträtt och fartygshypotek,

lagen (1901: 26 s. 33) om antecknande i fartygsregistret av tvist om fartyg eller fartygslott,

förordningen (1901: 78) angående registrering av svenska fartyg.

Förekommer i lag eller annan författning hänvisning till bestämmelse som ersatts genom bestämmelse i nya lagen, skall den bestämmelsen i stället tillämpas.

2. I god tid före nya lagens ikraftträdande skall det i lagen föreskrivna skeppsregistret uppläggas och den särskilda inskrivningsavdelning inom sjöfartsverket inrättas varom stadgas i 25 § nya lagen.

Under tid före ikraftträdandet som Konungen bestämmer får anmälningar eller ansökningar enligt nya lagens bestämmelser göras till skeppsregistret. Därav föranledd införing i registret skall gälla från dagen för nya lagens ikraftträdande.

3. I fråga om fartyg, som enligt nya lagen skall införas i skeppsregistret, antecknas i detta såsom ägare den som är i fartygsregistret inskriven såsom ägare. Den som sålunda antecknats såsom ägare skall i fråga om inskrivning av rätt till fartyget anses såsom inskriven ägare av fartyget, om ej inom ett år från nya lagens ikraftträdande annan vid domstol väckt talan om bättre rätt till fartyget eller hos sjöfartsverket på sätt stadgas i lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg styrkt sig vara ägare av fartyget. Förmår ej den som gör gällande äganderätt till fartyget att på sätt nyss nämnts styrka äganderätten men visar sannolika skäl därför, skall sjöfartsverket hänvisa honom att mot den som antecknats såsom ägare vid domstol föra talan om bättre rätt till fartyget.

Före utgången av den i första stycket angivna tiden och, om talan som där avses väckts inom den tiden, innan denna talan avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft får inteckning icke beviljas i fartyget på grund av ansökan eller medgivande av den i skeppsregistret från fartygsregistret antecknade ägaren, om han ej styrker sin äganderätt på sätt i första stycket sägs.

I skeppsregistret skall göras anteckning när talan väckts om bättre rätt till fartyget och när målet avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft.

I fartyg, som enligt nya lagen skall införas i skeppsregistret men som icke har den dräktighet att det kunnat intecknas enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg, får inteckning icke beviljas enligt nya lagen utan att det visas antingen att fartyget ej omfattas av företagsinteckning eller, om så är fallet, att inteckningshavaren uppgivit sin rätt till fartyget. Föreskrift om fortsatt giltighet i sådant fartyg av företagsinteckning som beviljats före nya lagens ikraftträdande finnes i lagen (19 :) om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning.

4. Har före nya lagens ikraftträdande inteckning sökts eller beviljats i fartyg, som ej har den i 11 § första stycket nya lagen angivna storleken, skall fartyget utan hinder härav införas i skeppsregistret och där upptagas i en särskild avdelning (Avd. B). I denna skall tillika införas inteckning som gäller i fartyget. Fartyget och inteckningen skola anses införda i registret den dag nya lagen träder i kraft.

I fråga om fartyg som avses i första stycket gälla nya lagens bestämmelser om registrering av och inskrivning av rätt till fartyg, utom bestämmelserna i 19–21 §§ om verkan av registrering och inskrivning. Upphör fartyget att besväras av inteckning, skall det omedelbart avregistreras.

Bestämmelserna i 3 äga motsvarande tillämpning.

5. Bestämmelserna om tillbehör till fartyg i 7 och 8 §§ nya lagen skola tillämpas även om förhållande som avses i bestämmelserna inträtt före nya lagens ikraftträdande.

6. Nya lagens bestämmelser om skeppsbyggen äga ej tillämpning på sådant skeppsbygge som påbörjats vid nya lagens ikraftträdande eller för vilket byggnadsmaterial av ej endast ringa värde då finnes på varvets område. I sådana fall skola bestämmelserna i 3 § äldre lagen alltjämt gälla.

7. Enligt nya lagen gällande skyldighet att inom viss tid söka inskrivning av förvärv eller eljest göra anmälan hos sjöfartsverket skall, om förhållande varom fråga är inträffat före lagens ikraftträdande, fullgöras inom föreskriven tid räknat från ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 19–21 §§ nya lagen om sakrättsskydd, företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning skola tillämpas endast i fråga om förvärv, som äger rum efter nya lagens ikraftträdande.

Bestämmelserna i 22 § nya lagen om viss processlegitimation på grund av inskrivning äga tillämpning, även om de förhållanden som avses i paragrafen inträtt före nya lagens ikraftträdande.

8. Utan hinder av bestämmelserna i 3 § nya lagen får fartyg behålla det namn varunder det vid nya lagens ikraftträdande är infört i fartygsregistret under förutsättning att ändring ej sker beträffande äganderätten till fartyget.

Sjöfartsverket äger för visst fall göra undantag från bestämmelsen i första stycket, om särskilda skäl föranleda att fartyget behåller namnet eller om för undvikande av förväxling synnerliga skäl påkalla att namnet ändras. I sistnämnda fall äger sjöfartsverket vid vite förelägga ägaren att bestämma annat namn. Talan om utdömande av vite föres på anmälan av sjöfartsverket av allmän åklagare vid domstol.

9. I fråga om partrederi, som bildats före nya lagens ikraftträdande, skall i stället för nya lagens regler om upplösning och utlösning tillämpas vad i äldre lagen 18, 20 och 22 §§ stadgas om rätt för redare att avstå sin fartygslott och att lösa till sig försåld fartygslott samt om upplösning av partrederi. Bestämmelserna i 17 § äldre lagen om panträtt i medredares andel i fartyget skola, i fråga om förskott som lämnats före nya lagens ikraftträdande, alltjämt gälla i sådant partrederi.

Bestämmelserna i 5 § äldre lagen rörande fartygsandels bevarande i svensk hand skola alltjämt gälla i fråga om sådana i paragrafen avsedda överlåtelser och förändringar som inträffat före nya lagens ikraftträdande.

10. Sjöpanträtt, som före nya lagens ikraftträdande uppstått i fartyg, frakt och last, skall bedömas enligt äldre lag. Dock skola de frågor som regleras i 268 § första och tredje styckena, 269 § andra och tredje styckena samt 270 § andra stycket äldre lagen i stället bedömas enligt nya lagen. Detsamma gäller fråga om övergång av sjöpanträtt. 278 och 279 §§ äldre lagen skola icke tillämpas såvitt nu är i fråga.

Bestämmelserna i 272 och 279 §§ äldre lagen skola alltjämt tillämpas i den mån så följer av övergångsbestämmelserna till lagen (19 . . .) om ändring i luftfartslagen (1957: 297).

Retentionsrätt, som uppstått före nya lagens ikraftträdande, skall bedömas enligt äldre rätt.

11. Bestämmelserna om inskrivning av panträtt i fartyg i 261, 263–266, 268–270, 272 och 273 §§ nya lagen äga med undantag som angivas nedan tillämpning på inteckning i fartyg för fordran som beviljats eller sökts före nya lagens ikraftträdande.

Vid tillämpning av första stycket skall inteckning som beviljats eller sökts före ikraftträdandet anses som en enligt nya lagens bestämmelser beviljad eller sökt inteckning på belopp motsvarande den tidigare beviljade eller sökta inteckningens kapitalbelopp. Inteckningshandlingen skall anses som pantbrev på samma belopp, om inteckningen är beviljad.

Bestämmelsen i första stycket utgör ej hinder för borgenär att efter nya lagens ikraftträdande göra gällande personligt betalningsansvar på grund av inteckningshandling.

12. Utgör inteckningshandling säkerhet för fordran vid nya lagens ikraftträdande, skall panträtt enligt 261 § nya lagen anses upplåten i fartyget till säkerhet för fordringen. Om borgenär innehar inteckningshandling vid nämnda tidpunkt utan att handlingen utgör säkerhet för fordran, skall panträtt anses upplåten till säkerhet för borgenärens rätt på grund av handlingen.

Första stycket äger dock icke tillämpning, om den intecknade fordringen ej kan göras gällande mot fartygsägaren vid ikraftträdandet.

Bestämmelserna i första och andra styckena äga motsvarande tillämpning, om borgenär vid nya lagens ikraftträdande innehar fordringshandling, på vilken tecknats inteckningsmedgivande, och inteckning sedermera beviljas på grund av medgivandet.

13. I fråga om rätten till betalning med stöd av inteckning som beviljats före nya lagens ikraftträdande ur medel, som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan

rättsägare i fartyg, äger 264 § första stycket ej tillämpning, om det yrkas av sakägare vars rätt beror därav och fartyget utmätes eller konkursansökan göres eller, om fördelningen föranledes av annat än utmätning eller konkurs, medlen nedsättas innan fem år förflutit från ikraftträdandet. Vad som sagts nu gäller även i fall då efter nya lagens ikraftträdande inteckningshandlingen utbytts mot två eller flera pantbrev.

Vad som sägs i 265 § om ägarens rätt till betalning skall icke gälla, om fartyget utmätts eller konkursansökan gjorts eller, om fördelningen föranledes av annat än utmätning eller konkurs, medlen nedsatts före nya lagens ikraftträdande.

14. Skall panträtt i fartyg anses upplåten med tillämpning av 12, äger borgenären efter utgången av den i 13 angivna fristen ej mot fartygsägarens bestridande erhålla betalning med högre belopp än som skulle hava utgått enligt äldre lag.

15. Medför 264 § första stycket nya lagen, i fall då panträtt i fartyg anses upplåten med stöd av 12 och den med sådan rätt förenade fordringens förfallodag icke inträffar inom den i 13 angivna fristen, att inteckningssäkerhetens värde väsentligt nedgår och ställer gäldenären ej inom sex månader efter anfordran ytterligare säkerhet varmed borgenären skäligen kan åtnöjas, äger borgenären inom två år före fristens utgång säga upp fordringen till betalning inom sex månader.

16. Bestämmelsen i 269 § första stycket nya lagen om verkan av exekutiv auktion på fartygs ansvar för inteckning skall ej tillämpas, om auktionen ägt rum före nya lagens ikraftträdande.

17. Bestämmelserna i 271 § nya lagen om företräde på grund av inskrivning äga tillämpning även om inskrivningen sökts före nya lagens ikraftträdande.

Bestämmelserna i 274 och 349–351 §§ nya lagen om godtrosförvärv på grund av inskrivning och ersättning i vissa fall av staten skola tillämpas endast i fråga om upplåtelse som sker efter nya lagens ikraftträdande.

18. Sökes efter nya lagens ikraftträdande inteckning på grund av fordringshandling på vilken finnes tecknat sådant bevittnat medgivande som avses i 2 § lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg, skall ansökningen godtagas som ansökan om inteckning enligt 282 § första stycket nya lagen och därvid anses avse ett penningbelopp motsvarande fordringens kapitalbelopp. Är medgivandet tecknat av annan än den som avses i 281 § andra stycket, får ansökningen icke bifallas om ej den som medgivit inteckningen styrkes vara ägare till fartyget och inskrivning sökes för hans fång.

19. Bestämmelsen om anmälan för bevarande i vissa fall av intecknings verkan i 267 § nya lagen skall tillämpas även om förhållande varom där sägs inträffat före nya lagens ikraftträdande, dock skall tiden för anmälan ej i något fall understiga fem år från ikraftträdandet.

20. Närmare föreskrifter för övergången till nya lagen meddelas av Konungen.

2) Förslag till

Lag om ändring i handelsbalken

Härigenom förordnas,

dels att 10 kap. 7 § samt 17 kap. 2 och 3 §§ handelsbalken skall ha nedan angiven lydelse,

dels att 17 kap. 5 § andra stycket och 7 § första stycket samma balk skall upphöra att gälla.[1]

10 kap. 7 §.

Fartyg och skeppsbygge av sådan storlek att de enligt bestämmelser i sjölagen kunna införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas.

17 kap. 2 §.

Vad i – – – annat dylikt.

Sedan njute borgenärer betalning av boet, efter ty nedan sägs; dock att angående vissa fordringars företräde till betalning ur fartyg och inlastat gods eller ur luftfartyg och ombordvarande gods gäller vad därom är särskilt stadgat.

17 kap. 3 §.

Har någon – – – alla andra.

Borgenär som för sin fordran har inteckning i fartyg eller skeppsbygge äge förmånsrätt i den egendom vari inteckningen gäller. Om företrädet mellan sådana borgenärer gälla bestämmelserna i sjölagen. Har någon för sin fordran inteckning i luftfartyg, njute han enahanda förmånsrätt i fartyget jämte tillbehör samt, med den begränsning varom förmäles i 14 § lagen med särskilda bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m., i de reservdelar som inteckningen må omfatta, dock ej för ränta för längre tid än tre år före den dag då utmätning skedde eller konkursansökning gjordes. Är luftfartyget intecknat för fleres fordringar, äge den företräde, som först sökt inteckning; hava flere sökt inteckning samma dag, äge lika rätt.

Därnäst äge hantverkare i det gods, som hos honom kvar är, förmånsrätt för arvode

[1] Senaste lydelse av 10 kap. 7 § och 17 kap. 2 och 3 §§ se 1955: 230, av 17 kap. 5 § se 1928: 162 och av 17 kap. 7 § se 1966: 456.

Det kan anmärkas, att enligt SOU 1969: 5 (Utsökningsrätt IX) 17 kap. handelsbalken skall upphävas och ersättas av lag om ordningen för betalning av fordringar (förmånsrättsordning).

å godset. Om företräde för borgenär, som har retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge enligt 247 § sjölagen, gälle vad där stadgas.

Innehar borgenär – – – därom stadgas.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

1. Det i 10 kap. 7 § meddelade förbudet mot pantsättning av fartyg av sådan storlek att de kunna införas i skeppsregistret gäller även sådant fartyg som enligt övergångsbestämmelserna till lagen (19 :) om ändring i sjölagen skall införas i skeppsregistrets Avd. B.

2. Om borgenärs rätt till betalning ur frakt enligt äldre lag gälla övergångsbestämmelserna till lagen (19 :) om ändring i sjölagen.

3. I fråga om retentionsrätt, som uppstått före nya lagens ikraftträdande, gäller alltjämt äldre rätt.

4. Vad som sägs i 17 kap. 5 § andra stycket äldre lagen om förmånsrätt för förskott till skeppsbygge skall alltjämt gälla i fråga om sådant skeppsbygge som påbörjats vid nya lagens ikraftträdande eller för vilket byggnadsmaterial av ej endast ringa värde då finnes på varvets område.

5. Vad som sägs i 17 kap. 7 § första stycket äldre lagen om partredares förmånsrätt för medredare lämnat förskott enligt 17 § sjölagen i äldre lydelse skall alltjämt gälla i de fall sistnämnda lagrum enligt övergångsbestämmelserna till lagen (19 :) om ändring i sjölagen äger fortsatt tillämpning.

3) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning

Härigenom förordnas, att 4 § första stycket lagen (1966: 454) om företagsinteckning skall ha nedan angiven lydelse.

4 §.

Företagsinteckning gäller i näringsidkarens lösa egendom, i den mån denna hör till den intecknade verksamheten och utgöres av

1. inventarier, varor eller andra lösören, dock ej fartyg och skeppsbyggen som enligt bestämmelser i sjölagen kunna införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, ej heller luftfartyg eller sådan reservdel till luftfartyg som kan omfattas av inteckning i luftfartyg,

2. byggnad eller – – – för arbete.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Om fartyg, som kan införas i skeppsregistret, vid nya lagens ikraftträdande omfattas av företagsinteckning, skall äldre lagen alltjämt gälla om ej inteckningshavaren uppgiver sin rätt till fartyget.

4) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva

Härigenom förordnas, att 1 § lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva skall ha nedan angiven lydelse.

1 §.

Utfästelse om – – – allmänhetens kännedom.

Har gåvan ej fullbordats, vare mot givarens borgenärer utfästelsen ogill, ändå att den gjorts så som i första stycket är sagt. I fråga om fartyg och skeppsbygge, som kunna införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall dock lända till efterrättelse vad enligt sjölagen gäller om verkan av inskrivning av rätt till sådan egendom.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Nya lagen äger icke tillämpning på sådant fartyg som enligt övergångsbestämmelserna till lagen (19 :) om ändring i sjölagen skall införas i skeppsregistrets Avd. B.

5) Förslag till

Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom förordnas, att 11 kap. 4 § luftfartslagen (1957: 297) skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

11 kap. 4 §.

Angående luftpanträttshavares – – – särskilt stadgat.

Ersättning, som på annan grund utgår för skada å luftfartyget eller godset, skall icke häfta i egendomens ställe.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

I fråga om luftpanträtt, som uppstått före nya lagens ikraftträdande, skall äldre lag alltjämt gälla.

6) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal

Härigenom förordnas, att 54 § lagen (1927: 77) om försäkringsavtal skall ha nedan angiven lydelse.[1]

54 §.

Har försäkring tagits å gods utan angivande av det intresse försäkringen avser, skall försäkringen, där ej annat framgår av omständigheterna, anses gälla till förmån för envar, som, i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset eller emedan han i anledning av avtal om godset står faran för detta, har intresse av att dess värde icke minskas eller går förlorat; dock skall vad nu sagts icke gälla i fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt.

Är förbehåll – – – eller kreatursförsäkring.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

I fråga om medförsäkring på grund av sjöpanträtt eller luftpanträtt, som uppstått före nya lagens ikraftträdande, skall äldre lag alltjämt gälla.

[1] Senaste lydelse se 1955: 233.

7 a) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1934: 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge

Härigenom förordnas, att 3, 9 och 10 §§ lagen (1934: 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge, skall ha nedan angiven lydelse.

3 §.

Yppas, beträffande – – – har hemort.

Uppkommer motsvarande fråga beträffande skeppsbygge, som är infört i skepps- eller skeppsbyggnadsregister i någon av de främmande staterna, eller beträffande lott i sådant bygge, gäller lagen i den stat där bygget är sålunda registrerat.

9 §.

Vid tillämpning – – – i riket.

Registrerat luftfartyg, som har hemort här i riket eller i någon av de främmande staterna, skall anses befintligt i den stat där det har hemort, dock ej vid tillämpning av 7 §.

10 §.

Denna lag – – – konkursen inträffade.

I fråga om sjöpanträtt, retentionsrätt och annan sådan säkerhetsrätt ävensom inteckning i fartyg eller skeppsbygge, som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall vad i sjölagen stadgas lända till efterrättelse utan hinder av föreskrifterna i denna lag.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

7 b) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1934: 68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge

Härigenom förordnas, att 4, 10 och 11 §§ lagen (1934: 68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge, skall ha nedan angiven lydelse.

4 §.

Yppas fråga – – – svensk lag.

Uppkommer motsvarande – – – har hemort.

I fråga om skeppsbygge, som införts i skepps- eller skeppsbyggnadsregister, eller lott i sådant bygge gäller i sådant fall lagen i den stat där bygget är sålunda registrerat.

10 §.

Vid tillämpning – – – främmande staten.

Registrerat luftfartyg, som har hemort här i riket eller i någon av de främmande staterna, skall anses befintligt i den stat, där det har hemort, dock ej vid tillämpning av 8 §.

11 §.

Denna lag – – – konkursen inträffade.

I fråga om sjöpanträtt, retentionsrätt och annan sådan säkerhetsrätt ävensom inteckning i fartyg eller skeppsbygge, som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall vad i sjölagen stadgas lända till efterrättelse utan hinder av föreskrifterna i denna lag.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

4—014344

8) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar

Härigenom förordnas, att till lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar skall fogas en ny paragraf, betecknad 22 §, av nedan angiven lydelse.[1]

22 §.

Handling angående skeppsbyggnadsavtal vilken ingives till sjöfartsverket i ärende om registrering eller inskrivning må ej, i den del betalningsvillkor angivas däri, utan samtycke av parterna i avtalet utlämnas förrän tio år förflutit från den dag handlingen ingavs.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

[1] 22 § i tidigare lydelse upphört att gälla enligt 1968: 327.

9) Förslag till

Lag om ändring i lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt

Härigenom förordnas, att 2 § 14: o) lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt skall ha nedan angiven lydelse.[1]

2 §.

14:o) mål om inmutning – – – – – – av näringsyrke;

mål om fartygs igenkänningssignal eller nationalitetscertifikat, om skeppsmätning, om förbud mot fartygs hållande i drift eller nyttjande till sjöfart eller mot viss resa och mot begagnande av arbetsinrättning eller arbetsredskap på fartyg;

mål om anteckning – – – samma lag;

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

[1] Senaste lydelse se 1970: 278.

10) Förslag till

Kungörelse om ändring i Kungl. Maj:ts stadga (1911:113) angående dispaschörsväsendet

Härigenom förordnas, att §§ 1 och 2 Kungl. Maj:ts stadga (1911: 113) angående dispaschörsväsendet skall ha nedan angiven lydelse.[1]

§ 1.

I stad som Kungl. Maj:t bestämmer skall finnas anställd en dispaschör, med tjänstgöringsområde som Kungl. Maj:t fastställer. Tillika bör där anställas en dispaschörsassistent.

§ 2.

Om förordnande – – – i sjölagen.

Då dispaschörsbefattning blir ledig, skall hovrätten ofördröjligen tillkännagiva ledigheten genom kungörelse som anslås i kansliet för stadens allmänna underrätt och införes i allmänna tidningarna. Kungörelsen skall innehålla underrättelse, att sökande till befattningen har att ingiva sin ansökan till hovrätten inom tre veckor från det att kungörelsen blivit införd i allmänna tidningarna. Efter ansökningstidens utgång skall hovrätten lämna sammanslutningar som främst beröras av dispaschörsverksamheten tillfälle att inom viss tid yttra sig över ansökningarna. Sedan yttrandena inkommit eller förelagd tid gått till ända, skall hovrätten upprätta förslag till tjänstens återbesättande samt insända detsamma jämte alla handlingarna i ärendet till Kungl. Maj:t.

Dispaschör är – – – års ålder.

Dispaschörsassistent förordnas för en tid av två år i sänder av hovrätten, sedan tjänsten förut kungjorts ledig på sätt ovan stadgats rörande tillsättande av dispaschörsbefattning. Angående de sökandes skicklighet och lämplighet äger hovrätten infordra yttrande från sammanslutningar som nämns i andra stycket. Yttrande skall inhämtas från dispaschören.

Hovrätten äger även att, då dispaschör eller dispaschörsassistent av sjukdom eller annat giltigt förfall är hindrad att utöva tjänsten eller då han enligt § 14 äger åtnjuta ledighet från tjänsten, förordna annan skicklig person att under tiden bestrida befattningen. Vid dispaschörs eller dispaschörsassistents avgång från sin befattning skall jämväl hovrätten meddela förordnande om tjänstens uppehållande, tills densamma kan bli tillsatt i laga ordning. Innan förordnande i nu nämnda fall meddelas, äger hovrätten infordra yttrande från sammanslutningar som nämns i andra stycket. Gäller förordnandet dispaschörsassistent, skall yttrande inhämtas från dispaschören.

Denna kungörelse träder i kraft den

[1] Senaste lydelse av § 1 1933: 338, av § 2 1967: 293.

Inledning

De för sjölagskommittén meddelade, ursprungliga direktiven är återgivna i kommitténs andra delbetänkande angående bärgarlönens fördelning och sjöförklaring m. m.[1] Bortsett från de ämnen som redan behandlats av kommittén i delbetänkanden och från frakträttsliga spörsmål, som ännu är under behandling av kommittén, berör direktiven bestämmelserna om registrering av fartyg, varvid ifrågasätts om ej även flytdockor, pontonkranar och liknande ofta värdefulla objekt bör kunna registreras och sålunda intecknas. Enligt direktiven bör också övervägas det med registreringen sammanhängande spörsmålet, i vilken utsträckning juridisk person kan vara ägare till svenskt fartyg; i anslutning härtill bör uppmärksammas den specifikt sjörättsliga bolagsformen partrederi. Direktiven medger, att även frågor som ej särskilt redovisats däri och som hör till sjölagstiftningen eller sammanhänger med denna kan tas upp till övervägande av kommittén. Det förutsätts slutligen, att överläggningar med de övriga nordiska sjölagskommittéerna i viss mån kan bli bestämmande för utredningens omfattning i övrigt.

Sjölagskommittén har – efter överläggningar med de danska, finska och norska sjölagskommittéerna senast i Köpenhamn november 1965 och i Stockholm november 1968 – numera slutfört arbetet på revision av bestämmelserna om fartygsregistrering och fartygsinteckning samt sjöpanträtt och partrederi m. m. Den norska kommittén har i december 1966 lagt fram förslag till revision av bestämmelserna om skeppsregistrering och om partrederi (Innstilling VI och VII) och i september 1969, dels förnyat förslag rörande skeppsregistrering och partrederi, dels förslag i övriga ifrågavarande ämnen (Innstilling VIII).

Förevarande betänkande innefattar till en början förslag till ändrade bestämmelser om registrering av och inteckning i fartyg. Såsom förutskickats i Kungl. Maj:ts prop. 1966: 145 (s. 63) har registreringsbestämmelserna enligt förslaget införlivats med SjöL och där upptagits i 2 kap. Inledande bestämmelser rörande bl. a. detta ämne har upptagits i 1 kap. I 11 kap. har, efter bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg och last, införts bestämmelser om inskrivning av panträtt i fartyg (inteckning); utrymme härför har beretts genom den omdisponering av SjöL som skedde genom 1967 års sjölagsrevision. Såvitt rör fartygsregistrering samt sjöpanträtt och fartygsinteckning har förslaget utformats med beaktande av 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (i det följande kallad *sjöpanträttskonventionen*). På grundval av 1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad (i det följande

[1] SOU 1963: 20 s. 21 ff. Tilläggsdirektiv har meddelats den 28 juni 1968 (jfr RiksdBer 1969 s. 35 f) och föranlett förslag i juni 1969 (Stencil Ju 1969: 18).

kallad *skeppsbyggnadskonventionen)* har utarbetats förslag till registrering av och inskrivning av rätt till skeppsbygge.

För att registrering bättre än hittills skall ägna sig som grundval för privaträttslig inskrivning och för att i möjlig mån åstadkomma likartade inskrivningsrättsliga regler för olika slags egendom har fastighetsrättens regler om lagfart och inteckning, sådana de framträder i NJB (prop. 1970: 20), tagits till förebild i grundläggande hänseenden. Det kan här anmärkas, att de fastighetsrättsliga reglerna om panträtt i det väsentliga kunnat inom sjöpanträttskonventionens ram överflyttas till sjölagstiftningen. Vidare föreslås bl. a. särskilda regler om tillbehör till fartyg m. m., likaledes med fastighetsrätten till förebild i väsentliga delar, och om retentionsrätt för den som byggt, ombyggt eller reparerat fartyg. I registrerings- och panträttsligt avseende omfattar förslaget mudderverk och annan jämförbar egendom endast såvitt den faller under begreppet fartyg.

I 3 kap. upptas reviderade bestämmelser om partrederi som hittills funnits i 2 kap.; denna speciella form för utövande av rederirörelse bevaras i sina huvuddrag enligt förslaget. Bestämmelserna om redareansvarets begränsning i 10 kap. har, med viss jämkning av kapitelrubriken, kompletterats med bestämmelserna i nu gällande 8 § om redares ansvarighet för personer som arbetar i fartygets tjänst varjämte paragrafnumren ändrats. Slutligen föreslås vissa följdändringar i HB, FöIntL, LfL, FAL och SekrL samt i lagen (1936: 83) om vissa utfästelser av gåva, lagen (1934: 67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge, lagen (1934: 68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge, lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt samt stadgan (1911: 113) om dispaschörsväsendet.

Exekutionsrättsliga regler utarbetas av lagberedningen i samråd med kommittén. Därvid torde fartygsexekutionen såvitt möjligt komma att utformas på samma sätt som exekution av luftfartyg. Här kan nämnas att lagberedningens förslag torde komma att införa täckningsprincipen och att enligt sjölagskommitténs förslag införs s. k. ägarhypotek.

Beträffande vissa organisatoriska problem och administrativa föreskrifter som sjölagskommitténs förslag kan föranleda skall särskilt förslag avges av en arbetsgrupp – bestående av bl. a. företrädare för kommittén – som chefen för justitiedepartementet tillsatt den 11 februari 1970.

Motiven disponeras så att först behandlas sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna jämte ändringsprotokollet till bärgningskonventionen, därefter sjölagsförslagets ingress och SjöL:s olika berörda kapitel i nummerordning jämte övergångsbestämmelser samt sist förslagen om följdändringar i vissa andra författningar.

1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner

Fartyget utgör av ålder sjöfartens naturliga kreditunderlag. Fartygshypoteket (hos oss känt endast i form av inteckning) tjänar den långa kreditens intressen medan sjöpanträtterna – legala eller s. k. tysta panträtter som är knutna till vissa sjöfordringar – säkrar tredje mans olika ersättningsanspråk mot fartyget, t. ex. efter sammanstötning, och därutöver kommit att tillgodose den korta kreditens behov. Det är naturligt att, sedan dessa kreditsäkerhetsformer till 1900-talets början hunnit utvecklas i de flesta betydande sjöfartsländer, behov uppstod av en internationell reglering av dem. Hypoteket är beroende av ett så allmänt erkännande som möjligt för att överhuvudtaget ha något värde som kreditsäkerhet i den utpräglat internationella sjöfartsnäringen och olika nationella sjöpanträtter kan påverka bedömningen av hypotekets kreditsäkerhetsvärde, eftersom de i allmänhet ges bästa prioritet. Med fartygskrediten sammanhänger problemen hur fartyg under byggnad skall kunna utnyttjas som kreditunderlag. Detta problem har tidigare inte gjort sig gällande internationellt sett men har fått större betydelse efter hand som utvecklingen inom sjöfarten gått mot stora, komplicerade och högst kapitalkrävande fartygsenheter samt varvsnäringen kommit att präglas av ökad internationell konkurrens.

Sjöpanträttskonventionen

Det ursprungliga initiativet till en internationell reglering av spörsmål rörande kreditsäkerheten i fartyg togs av CMI i början av 1900-talet. Ämnet är jämförelsevis kontroversiellt på grund av skilda nationella rättstraditioner samt skiftande sjöfartspolitiska och sociala värderingar i olika länder med intressen i internationell sjöfart. Först vid den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel 1926 kunde en internationell konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek undertecknas.[1] Denna konvention, som utgjorde en kompromiss mellan nyss antydda delvis motstridiga intressen, undertecknades visserligen av flertalet betydande sjöfartsnationer men ratifikation eller anslutning till konventionen har skett endast av ett ringa antal stater. Förutom de nordiska länderna kan som fördragsslutande stater nämnas bl. a. Belgien, Frankrike och Italien. Utanför konventionen står bl. a. Grekland, Japan, Nederländerna, Storbritannien, Västtyskland och USA. Sverige har, liksom Danmark, Finland och Norge, uppsagt konventionen med verkan från den 1 mars 1966 (närmast med anledning av att den i visst avseende ansågs oförenlig med 1957 års internationella konvention om redare-

[1] Jfr Wikander samt NJA II 1936 s. 182 ff och 225 ff.

ansvarets begränsning) men tillsvidare ej ändrat den på konventionen grundade lagstiftningen.

Bland orsakerna till att 1926 års sjöpanträttskonvention ej kommit att väl fylla sin funktion kan nämnas, att den på många håll ansetts bereda för stort utrymme åt sjöpanträtter till men för fartygshypoteken. I förgrunden har därvid stått sjöpanträtt för s. k. befälhavaravtal, varigenom sjöpanträtt kan uppstå t. ex. för krav på grund av leverans av driftsförnödenheter till fartyget eller på grund av fartygsreparation. Försäkringsmässig täckning kan icke erhållas för redarens ansvarighet för sådana förbindelser, i motsats till vad som gäller exempelvis ansvarighet för kollisionsersättning eller bärgarlön. Det har också påtalats, att sjöpanträtt kan göras gällande i frakt och andra ersättningar till redaren, varjämte prioriteringsreglerna har befunnits onödigt komplicerade. Betänkligt har vidare ansetts vara, att konventionen ej reglerar verkan av exekutiv försäljning och att den inte reser hinder mot att fartyg som graveras av hypotek avförs ur nationella register utan att hypotekshavarna samtyckt därtill eller tillfredsställts på annat sätt. Sedan CMI efter konferens i Stockholm 1963 inlett och vid konferens i New York 1965 slutfört arbete på förslag till en reviderad konvention, behandlades på grundval därav och undertecknades en ny konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel maj 1967.[2]

För att fartygshypotek (eller anglosaxisk s. k. mortgage) skall erkännas inom konventionens tillämpningsområde uppställer den nya sjöpanträttskonventionen – vars franska och engelska texter jämte svensk översättning bifogas i transumerade delar (*Bilaga 1*) – vissa krav, dels på rättsenlig tillkomst och inskrivning, dels på offentlighet och insyn i inskrivningsregistret och dels på att uppgifter finns om hypoteksbelopp, rättsinnehavare och omständigheter som avgör den inbördes prioriteten mellan hypoteken (art. 1). I sistnämnda hänseende får kraven ses mot bakgrund av konventionens reglering av exekutiv försäljning av fartyg (jfr närmast art. 10). Hypoteks inbördes förmånsordning och sakrättsliga verkan i övrigt skall bestämmas av lagen i inskrivningsstaten men exekutionsförfarandet av lex fori (art. 2), en ordning som i allmänhet torde erkännas i den internationella privat- och processrätten.[3] Sjöpanträttskonventionen förutsätter, att hypoteken ej automatiskt följer fartyget vid nationalitetsskifte utan räknar med att nya hypotek måste stiftas under ny flagga. De problem detta bereder med hänsyn till hypotekshavarnas intresse löses så att avregistrering av fartyg icke får ske utan skriftligt samtycke av samtliga hypotekshavare (art. 3: 1) och att ej heller nyregistrering i en annan stat får ske utan avregistreringsbevis från den förra registreringsstaten (art. 3: 2); berörda myndigheter i olika konventionsstater skall äga skriftväxla direkt inbördes (art. 13). Hypotekshavarna kan sålunda hindra att fartyg överförs från ett nationellt register till ett annat utan att de gottgjorts eller fått garanti för fortsatt tillfredsställande säkerhet i fartyget under dess nya flagga.

De konventionsbetingade sjöpanträtterna inskränks av den nya konventionen och särskilt undantag görs för atomskador (art. 4). Konventionen räknar ej frakt eller substitut, t. ex. försäkringsersättning, till pantobjektet och lämnar, till skillnad från 1926 års konvention, denna fråga öppen för nationella lösningar. De materiellt viktigaste inskränkningarna av sjöpanträtternas antal och omfång följer av att fordringar på grund av last- eller resgodsskador och på grund av de förutnämnda befälhavarförbindelserna ej blir förenade med sjöpanträtt enligt konventionen. Vad last- och resgodsskadorna beträffar bortfaller dessa till följd

[2] Jfr bl. a. SvJT 1968 s. 58 ff.

Den nya sjöpanträttskonventionen har undertecknats av Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Formosa-Kina, Kongo (Dem. Republ.), Liberia, Monaco, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten, Västtyskland och Österrike.

[3] Jfr t. ex. 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg art. II: 2 och VII: 1, se SÖ 1955: 36 och prop. 1955: 13.

av att sjöpanträtt för fordringar på ersättning för egendomsskada begränsas till utomobligatoriska anspråk. Skada på last eller resgods som befordras med annat fartyg eller som befinner sig i land kan däremot ge upphov till sjöpanträtt. Ej heller fordran på rättsvårdsavgift blir sjöpantberättigad men den nya konventionens reglering av exekutiv försäljning medför, att sådan kostnad skall utgå ur köpeskillingen med bästa rätt (art. 11: 2). En viss utvidgning av fältet för de konventionsbetingade sjöpanträtterna kan sägas ligga däri att sjöpantberättigade anspråk på ersättning för egendomsskador helt generellt knutits till händelser »i omedelbart samband med fartygets drift» medan den gamla konventionen i högre grad anknöt till fartygets framförande och handhavande. I fråga om personskador blir förhållandet åtminstone teoretiskt omvänt i det att anknytningen till fartygets drift innefattar ett nytt kvalifikationskrav. Den nya konventionen avser med denna anknytning väsentligen detsamma som åsyftas i artikel 1 av 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning.[4] Här kan även jämföras med SjöL:s formulering »i samband med fartygets drift» i 301 §.

Liksom enligt 1926 års konvention skall sjöpanträtt ha bästa förmånsrätt, i princip närmast åtföljd av hypoteket. Men sjöpanträtternas inbördes rangordning ändras (art. 4: 1 och art. 5) och den gamla konventionens anknytning till fartygets resa upphör. Sjöpanträtt för anspråk på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri skall gå före andra och äldre sjöpanträtter, en lösning som vilar på uppfattningen att sådana krav härrör från åtgärder vilka typiskt sett är ägnade att bevara panten åt äldre panträtter. På samma sätt behandlas sjöpanträtt för fordran på ersättning för avlägsnande av vrak.

Konventionen medger att nationella sjöpanträtter erkänns utöver de konventionsbetingade men sådana måste då stå tillbaka både för de sistnämnda och för hypoteken (art. 6). Undantag medges endast för sådan säkerhetsrätt som – vare sig under beteckningen panträtt eller retentionsrätt – kan tillkomma byggnads- eller reparationsvarv på grund av bygge eller reparation av fartyg. Sådan rätt skall visserligen i förmånsrättshänseende sättas efter de i konventionen föreskrivna sjöpanträtterna men får sättas före de inskrivna hypoteken (art. 6: 2).

Sjöpanträtt skall uppstå även om gäldenären i fordringsförhållandet ej är redaren själv utan någon som i dennes ställe handhar fartygets drift, dvs. exempelvis skeppslegotagare (s. k. bare boat charterer eller demise charterer) eller tidsbefraktare (art. 7: 1). Med konventionens uttryck »charterer» avses inte del- eller styckegodsbefraktare, vilka enligt anglosaxiskt språkbruk ej betecknas med den termen. Gäldenärskretsen kan jämföras med bestämmelser i artikel 6: 2 av 1957 års konvention om redareansvarets begränsning. Liksom tidigare skall konventionsbetingad sjöpanträtt följa fartyget utan hinder av ändring i äganderätts- och registreringsförhållandena (art. 7: 2). Ombyte på borgenärssidan skall alltid medföra sjöpanträttens motsvarande övergång (art. 9). Preskriptionstiden skall vara ett år. I fråga om sättet för preskriptionsavbrott uppställs ett absolut krav. Endast kvarstad eller utmätning, med åtföljande exekutiv försäljning, får bryta preskriptionen; den nya konventionen skiljer sig härigenom från den gamla, som medgav staterna frihet på denna punkt. Därigenom har man tillmötesgått anspråk på att sjöpanträtt skall bli så tidsbegränsad som långtidskreditens intresse kräver.

Konventionen ställer vissa minimikrav på förhandsunderrättelser till rättsägarna vid exekutiv försäljning av fartyg (art. 10) och dessa krav har, liksom de grundläggande förutsättningarna för hypotekens internationella erkännande, utformats med hänsyn bl. a. till den för särskilt svensk och finsk rätt särpräglade ordningen med inteckningar ställda till innehavaren. I fråga om verkan av exekutiv försäljning innehåller konventionen en reglering som innebär att fartyget i princip säljs gravationsfritt men med möjlighet till frivilligt övertagande av hypo-

[4] SÖ 1964: 14; jfr prop. 1964: 35.

tek. Undantag görs för certepartier och andra nyttjanderättsavtal såtillvida som konventionen inte räknar dem till de rättigheter vilka konventionsenligt måste upphöra vid exekutiv försäljning. Huruvida sådana avtal skall upphöra eller ej vid exekutiv försäljning av fartyget blir alltså beroende på vad tillämplig nationell lag föreskriver.[5]

Konventionen – som i och för sig endast avser s. k. seagoing vessels – skall tillämpas vare sig fartyget är registrerat i konventionsstat eller ej. Ehuru konventionens sjöpanträtter torde ha motsvarighet i de flesta sjöfartsländers nationella lagstiftning, innehåller vissa sådana därutöver sjöpanträtter som inte upptas i konventionen. Rangordningen mellan konventionsbunden sjöpanträtt och likartade, nationella sjöpanträtter behöver ej vara identisk. Detta betyder att, om nationell sjöpanträtt i ett främmande fartyg som hör hemma i icke-konventionsstat görs gällande inför konventionsstats myndighet, sådan sjöpanträtt ej får tillerkännas annan och högre prioritet än konventionen tillåter och vidare att, om konventionen saknar motsvarighet därtill, den nationella sjöpanträtten måste stå tillbaka för såväl konventionsbundna sjöpanträtter som fartygshypotek. Det innebär dessutom att, om sådan sjöpanträtt som konventionen föreskriver görs gällande i fartyget inför myndighet i konventionsstat, sjöpanträtten måste erkännas även om den ej är känd av flagglagen. En annan följd av sjöpanträttskonventionens anspråk på generell tillämpning är att konflikt kan inträda med vissa i 1933 års nordiska konkurskonvention upptagna regler om tillämplig lag.[6]

Konventionen medger att kontraherande stat gör förbehåll dels för den lagtekniska metoden för införlivande med nationell lagstiftning (art. 14: 1) och dels för tillämpningen av 1957 års förutnämnda konvention om redareansvarets begränsning (art. 14: 2), vars bestämmelser om avsättande av begränsningsfond ej torde vara förenliga med sjöpanträttskonventionens reglering av sjöpanträtts upphörande. Denna reglering innebär, som förut nämnts, att sjöpanträtt upphör endast genom preskription eller exekutiv försäljning. Dessutom kan fördragsslutande stat reservera sig mot konventionens sedvanliga klausul om skiljedom i tolkningstvister (art. 15 och 16).

Sjölagskommittén har för yttrande remitterat sjöpanträttskonventionen till vissa därav berörda organisationer m. fl.[7] Av dem som yttrat sig över konventionen – Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges varvsindustriförening, Svenska varvsföreningen, Svenska skeppshypotekskassan, Svenska bankföreningen och Sjörättsföreningen i Göteborg – har alla utom den förstnämnda föreningen tillstyrkt ratifikation. *Sjörättsföreningen,* med vilken *varvsindustriföreningen* instämt, har bl. a. uttalat följande.

Konventionen är väl genomtänkt och ger långtidskreditgivaren en avsevärt starkare ställning än han hade jämlikt 1926 års konvention i ämnet. Främst har detta skett genom nedbringandet av antalet sjöpanträtter. De sjöpanträtter som nu försvinner torde icke längre vara av någon större praktisk betydelse.

Både den svenska rederinäringen och framför allt den svenska varvsnäringen torde ha anledning att med tillfredsställelse notera tillkomsten av denna konvention och föreningen tillstyrker att konventionen ratificeras och att dess regler inarbetas i sjölagen.

Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening har uttalat sig positivt om bl. a. regleringen av övergång av sjöpanträtt men vänt sig mot att konventionen utmönstrar

[5] Jfr i fråga om svensk rätt Hassler s. 163 ff. och Olivecrona s. 106 ff.

[6] Jfr NJA II 1935 s. 1 ff. Se vidare under rubriken lagkonflikter vid sjölagsförslagets 11 kap. nedan.

[7] Remissförteckningen upptar Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Kanalflottans rederiförening, Skärgårds- och mälarflottornas rederiförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska stewardsföreningen, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, Sveriges stuvareförbund, Sjöassuradörernas förening, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sveriges varvsindustriförening, Svenska varvsföreningen, Föreningen Sveriges mindre varv, Svenska skeppshypotekskassan, Svenska bankföreningen, Försäkringsjuridiska föreningen och Sjörättsföreningen i Göteborg.

sjöpanträtt för befälhavarförbindelser. Denna sjöpanträtt är enligt föreningen av ringa betydelse för hypotekshavarna med hänsyn till moderna fartygs höga värden. I stället kan den enligt föreningens mening tjäna intresset att fartyget hålls i kontinuerlig drift, vilket också är i hypotekshavarnas intresse. Dess borttagande skulle komplicera fartygsdriften genom att skeppshandlarna till följd därav kan beräknas oftare komma att begära kontant likvid för sina leveranser.

I några yttranden diskuteras prioriteringen av retentionsrätt för reparation av fartyg och hävdas att hypoteket måste ges företräde framför retentionsrätten. Även frågan om registrering av certepartier och andra problem berörs.

Vid övervägande av frågan om Sverige bör ratificera sjöpanträttskonventionen beaktar *sjölagskommittén* följande. Konventionen bärs upp av en påtaglig strävan att främja sjöfartens långtidskredit genom att stärka fartygshypotekets ställning. Inskränkningen av sjöpanträtterna är ett uttryck för detta. Ett annat är kravet på spärr mot avregistrering av fartyg utan hypotekshavares samtycke och mot nyregistrering i en annan stat utan avregistreringsbevis från den förra registreringsstaten. Regleringen av exekutiv försäljning är uppenbarligen avsedd att tjäna samma syfte.

Vad beträffar inskränkningen av sjöpanträtterna kan det antas vara av ringa praktisk betydelse att sjöpanträtt för fordran på grund av last- eller resgodsskada utmönstras. Även sjöpanträtt för befälhavarförbindelser torde hos oss ha förlorat åtskilligt i praktisk betydelse. Vår sjöfart drivs alltmer i former som reducerar befälhavarens kommersiella funktioner; särskilt är detta märkbart i linjefarten där redaren genom sin organisation iland själv kan utan svårighet bevaka driftsunderhållet. I den mån denna sjöpanträtt alltjämt spelar en roll för kreditgivningen bör uppmärksammas, att den lätt kan missbrukas – och i praktiken stundom har missbrukats – för att underlätta fartygsdrift på ekonomiska villkor som inbjuder till allvarlig kritik. Det är också denna sjöpanträtt som, jämte den i den nya konventionen bibehållna sjöpanträtten för ombordanställdas lönekrav, i allmänhet tillskrivs särskilt ogynnsam verkan på långtidskrediten.[8] Trots vad Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening anfört på denna punkt menar kommittén, att konventionens inskränkning av de konventionsbundna sjöpanträtterna från svensk synpunkt får bedömas som fördelaktig. Det bör emellertid ej förbises, att konventionens reglering av retentionsrätt för krav på grund av fartygsreparation i viss mån bevarar det problem som uppstår i brytningen mellan den långa och den korta kreditens intressen och såtillvida utgör en rättspolitisk kvarleva av sjöpanträtt för befälhavaravtal enligt 1926 års konvention. De synpunkter på frågan om retentionsrättens prioritering som framförts under kommitténs remissbehandling ger belägg för hur kontroversiell problemställningen är. Härtill återkommer kommittén vid förslaget till 11 kap. SjöL. Där blir det också anledning att gå in på den under kommitténs remissbehandling väckta frågan om registrering av certepartier liksom på andra hithörande problem.

Även i övrigt behandlar den nya konventionen de sjöpanträttsliga spörsmålen på ett enligt kommitténs mening i stort sett tillfredsställande sätt. Till fördelarna hör lösningen av problemet om övergång av sjöpanträtt, vilket hittills berett vissa svårigheter i nordisk rätt.[9] En annan vinst är, att anknytningen till det svårhanterliga resebegreppet[10] upphör. Å andra sidan bereder regleringen av sjöpanträtts upphörande problem. Eftersom en kvarstadssökande enligt svensk rätt[11] som regel får ställa säkerhet för skada som kan tillskyndas motparten, kan det för enskilda sjöpanträttsborgenärer

[8] Jfr vidare ang. den rättspolitiska diskussionen Sandström s. 353 ff. och Tiberg bl. a. s. 156 ff.

[9] Jfr NJA 1914 s. 104 och 1937 s. 167, Afzelius s. 216 f. samt Sandström s. 178 ff. Se även Riska i FJFT 1959 s. 305 ff.

[10] Jfr 267 § 5, 268 och 269 §§ SjöL. Se även NJA 1964 s. 380; se också Braekhus, The term "voyage" in section 267 no. 5 of the Scandinavian maritime codes (i Liber Amicorum of congratulations to Algot Bagge, 1956 s. 22) och Sandström s. 255 ff.

[11] Jfr 194 § UL.

bli vanskligt att bevara sin sjöpanträtt med hänsyn till att konventionen endast erkänner kvarstad eller utmätning med åtföljande exekutiv försäljning som preskriptionsavbrytande. Visserligen torde kunna förutsättas att ombordanställd som behöver utnyttja sjöpanträtt för fordran på lön – han har självfallet kvar sin fordran även om sjöpanträtten upphör – kan påräkna bistånd av sin fackliga organisation i den mån han ej kan befrias enligt 194 § UL från skyldigheten att ställa säkerhet. Men det kan knappast bestridas, att man här står inför en konventionslösning som kan medföra viss olägenhet för svensk del.[12] I övrigt torde konventionen i dessa hänseenden ej erbjuda större svårigheter från vår synpunkt.

Kravet på spärr mot avregistrering av fartyg utan hypotekshavares samtycke och mot nyregistrering i annat land utan avregistreringsbevis möter ej någon invändning. En sådan spärr infördes f. ö. i svensk rätt 1967.[13] I själva verket är en ordning av detta slag nödvändig. Konventionens regler rörande exekutiv försäljning av fartyg svarar i det väsentliga mot vad som godtagits genom Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.[14] Ej heller i dessa delar bör föreligga hinder mot att Sverige tillträder sjöpanträttskonventionen. Den konflikt med 1933 års nordiska konkurskonvention som sjöpanträttskonventionen kan leda till torde utan svårighet kunna förebyggas genom jämkning av konkurskonventionen.

Sjöpanträttskonventionen innefattar enligt kommitténs uppfattning på det hela taget en tillfredsställande och ändamålsenlig reglering av problem som är i stort behov av internationellt likformiga lösningar. Den har också mottagits positivt inom sjöfarts- och varvsnäringarna. Kommittén vill därför, efter samråd med de övriga nordiska kommittéerna, förorda att sjöpanträttskonventionen ratificeras av Sverige. Föreliggande lagförslag har utarbetats med utgångspunkt från att så kommer att ske. Den norska sjölagskommittén har i Innstilling VIII avgivit motsvarande förslag och de danska och finska kommittéerna väntas göra detsamma. I fråga om förbehåll vill kommittén likaledes efter nordiskt samråd föreslå, att vid ratifikation görs förbehåll enligt artikel 14, dvs. dels för den lagteknik som bör användas vid konventionens införlivande med svensk rätt och dels för tillämpning av 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning;[15] sådana förbehåll har ej gjorts vid undertecknandet. Däremot förutsätter kommittén, liksom de övriga nordiska sjölagskommittéerna, att man godtar konventionens skiljedomsklausul och alltså ej tar förbehåll mot den (jfr art. 15 och 16).

Vad angår sättet för sjöpanträttskonventionens införlivande med svensk rätt har sjölagskommittén inte tvekat om att konventionsreglerna bör inarbetas i SjöL. Vid antagandet av konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg har visserligen använts en annan metod som går ut på att konventionen gjorts omedelbart tillämplig här i landet.[16] Sjöpanträttskonventionens uppbyggnad gör den inte lämpad för en sådan lagstiftningsteknik.

Skeppsbyggnadskonventionen

Trots att Sverige har en betydande varvsindustri saknas i svensk rätt ett institut som möjliggör att skeppsbyggen som sådana genom inteckning e. d. utnyttjas som säkerhet för fordran. I stället finns enligt 3 § SjöL ett inskrivningsförfarande av mer begränsad räckvidd, vilket tillförsäkrar

[12] De nordiska delegationerna vid Brysselkonferensen 1967 sökte förgäves åstadkomma en annan lösning; jfr Dipl. Konf. 1967 s. 147—149, 485, 548; delegationsrapporten s. 24 f. och SvJT 1968 s. 62 f.

[13] Jfr § 28 a RegF. Se även 2 kap. 9 § LfL (jfr 2 kap. 3 §) och art. IX av 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

[14] Jfr art. VII och VIII.

[15] Det sistnämnda förbehållet syns visserligen f. n. ej vara påkallat av ett verkligt behov, ty vad som avses är begränsningskonventionens regler om s. k. begränsningsfond och dessa har ej influtit i svensk rätt.

[16] Se NJA II 1969 s. 138 ff. Jfr även tilläggsdirektiv den 7 februari 1969 till utredningen om författningspublicering m. m., RiksdBer 1970 s. 59 ff.

beställaren av fartyg förmånsrätt i vad som byggts för förskott i pengar och byggnadsämnen genom registrering av byggnadskontraktet hos domstol.[17] Sedan ett skeppsbygge fortskridit så långt att det s. k. mätdäcket lagts och dräktigheten följaktligen kan ungefärligen fastställas, kan provisoriskt mätbrev utfärdas enligt 12 § andra stycket SkeppsmätnK. Och det berättigar enligt § 5 första stycket RegF till registrering av bygget såsom fartyg, om rummet under mätdäcket har en dräktighet av minst 100 registerton. Som en följd av registreringen kan sådant skeppsbygge också intecknas såsom fartyg.

Innan ett bygge nått det skede att det enligt vad förut sagts blivit registrerings- och inteckningsbart omfattas det av företagsinteckning i varvsägarens näringsverksamhet; jfr 4 § första stycket 1 FöintL.[18]

Modern varvsindustri har utpräglat internationell inriktning och de svenska varven bygger till övervägande del fartyg åt utländska beställare. Det är ej ovanligt, att fartyg beställs i ett land för leverans till beställare i ett annat land och finansieras hos finansinstitut i ett tredje. Spörsmålet om utnyttjande av skeppsbyggen som underlag för kreditsäkerhet är följaktligen av internationell betydelse och det är i regel mycket betydande ekonomiska intressen som berörs. Sedan härmed förenade legala problem diskuterats inom International Bar Association vid konferens i Oslo 1956, utarbetades inom denna organisation ett utkast till konvention om registrering av skeppsbyggen vilket antogs vid konferens i Köln 1958. Konventionsutkastet överlämnades därpå till bl. a. CMI som på grundval därav utarbetade ett förslag till konvention om inskrivning av rätt till skeppsbyggen. Detta antogs vid konferens med CMI i Stockholm 1963. I samband med att CMI därefter utarbetade förslag till ny sjöpanträttskonvention gjordes försök att i denna infoga bestämmelser om skeppsbyggen men så blev ej fallet i det slutliga förslaget till ny sjöpanträttskonvention.[19] 1963 års förslag till skeppsbyggnadskonvention behandlades vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel maj 1967 varvid undertecknades en konvention i ämnet.[20]

Skeppsbyggnadskonventionen – vars franska och engelska texter jämte svensk översättning bifogas i transumerade delar (*Bilaga 2*) – innehåller bestämmelser dels om inskrivning av rätt till skeppsbyggen, dels om internationellt erkännande därav och dels om överföring från ett nationellt register till ett annat. Konventionen kräver att äganderätt till (»titles») och hypotek eller »mortgages» i skeppsbyggen skall kunna inskrivas i offentligt register under statlig förvaltning eller tillsyn (art. 1 första stycket och art. 5); inskrivning av andra rättigheter blir en nationell angelägenhet. Registren behöver ej uppta andra byggen än sådana som i färdigt skick kan registreras som s. k. seagoing vessels (art. 1 andra stycket). Det är konventionsstaterna obetaget att etablera valfri ordning för rent internt bruk. Konventionsenlig inskrivning behöver nämligen ej medges i andra byggen än sådana som har utländska beställare (art. 2 första stycket). Inskrivning får endast ske i den konventionsstat där bygget utförs (art. 3); skeppsbyggnadsregistreringen blir alltså – till skillnad från fartygsregistreringen – territoriell och icke nationell. Inskrivning kan tillåtas redan från kontraktsskedet och detta anges som huvudregeln (art. 4 första stycket). Men i nationell lag får inskrivningsrätten göras beroende av att kölen sträckts eller därmed likvärdigt tillverkningsarbete utförts på sjösättningsplatsen (art. 4 andra stycket).

Såväl offentligrättslig som privaträttslig verkan av inskrivning skall bestämmas av

[17] Jfr HB 17: 5.

[18] Nordström s. 43, NJA II 1966 s. 134 ff. (SOU 1964: 10 s. 77 och 109).

[19] Jfr CMI 1965 s. 259 ff. (art. 12 i »Portofino Draft»), 354 f. (art. 12 i »Antwerp Draft») samt 601 ff. och 611 ff.

[20] Jfr bl. a. SvJT 1968 s. 58 ff.

Skeppsbyggnadskonventionen har undertecknats av Argentina, Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Formosa-Kina, Libanon, Marocko, Monaco, Polen, Portugal, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten och Västtyskland.

lagen i inskrivningsstaten (art. 2 tredje stycket och art. 6; jfr sjöpanträttskonventionen art. 2). Exekutionsförfarandet skall regleras av lex fori (art. 6); till skillnad från sjöpanträttskonventionen innehåller skeppsbyggnadskonventionen praktiskt taget inga exekutionsregler. Genom bestämmelse som ej är tvingande ger konventionen anvisning på lämplig bestämning av pantobjektet (art. 8). Den innebär att material, maskineri och annan utrustning, som befinner sig på varvsområdet och som genom märkning eller på annat otvetydigt sätt framstår som avsett att införlivas med bygget, omfattas av inskriven rätt till detta.

Äganderätt och hypotek som inskrivits i konventionsstat i enlighet med dess lag skall erkännas i övriga konventionsstater med förmånsrätt enligt nämnda lag (art. 9). Förmånsordningen mellan å ena sidan inskrivna hypotek i skeppsbygge och å andra sidan annan panträtt och retentionsrätt skall alltid bestämmas enligt de regler som är tillämpliga på fartyg registrerade i färdigbyggt skick (art. 7). Detta innefattar alltså en hänvisning till vissa regler i den nationella lag som är tillämplig i det särskilda fallet[21] och medför skyldighet för konventionsstat att på denna punkt samordna reglerna om skeppsbyggen med reglerna rörande fartyg. Här kan erinras om möjligheten att skeppsbygge efter sjösättning blir besvärat av sjöpanträtt, t. ex. som en följd av kollision under provtur, och kanske t. o. m. blir underkastat retentionsrätt för reparationskostnader. Skeppsbyggnadskonventionen innehåller slutligen regler om hypotekshavares samtycke till avregistrering samt om avregistreringsbevis som villkor för nyregistrering i annan stat (art. 10), vilka regler motsvarar bestämmelserna i sjöpanträttskonventionen. Liksom sjöpanträttskonventionen innehåller skeppsbyggnadskonventionen skiljedomsklausul mot vilken förbehåll kan tas (art. 11).

Sjölagskommittén har för yttrande remitterat skeppsbyggnadskonventionen till samma organisationer som sjöpanträttskonventionen och desamma som yttrat sig över den sistnämnda har också yttrat sig i denna del. Samtliga tillstyrker ratifikation eller lämnar konventionen utan erinran.

Med erinran om att inskrivning enligt 3 § SjöL är ett billigt förfarande förutsätter *Sveriges varvsindustriförening* att registrering av och inskrivning av rätt till skeppsbygge ej skall, genom att stämpelskatt tas ut, medföra ökade kostnader för varven att erbjuda kreditsäkerhet i byggen; föreningen betonar, att konkurrensen om beställningskontrakt är internationell vare sig beställaren är svensk eller utländsk redare. Det framgår av yttrandet, att föreningen förutsätter att varven bevaras vid äganderätten till byggena. *Sjörättsföreningen i Göteborg* framhåller vikten av att svensk rätts ståndpunkt rörande varvens äganderätt till skeppsbyggen ej ändras så att varven berövas den ekonomiskt mycket betydelsefulla rätten till skatterättslig avskrivning för dem. Föreningen diskuterar även frågor om pantobjektets bestämning, skeppsbyggnadsinteckningens tekniska konstruktion och avgränsningen mot företagsinteckning. Det sistnämnda problemet uppmärksammas särskilt av *Svenska bankföreningen* och *Sjöassuradörernas förening*. Även andra spörsmål berörs i remissyttrandena.

Stora värden står på spel i samband med modern skeppsbyggnad och det är enligt *sjölagskommitténs* mening angeläget att skeppsbyggen kan utnyttjas rationellt för kreditsäkerhetsändamål. Detta gäller oavsett vem, beställare eller varv, som på grund av konjunkturförhållandena i första hand svarar för finansieringen. I rådande konjunktur vilar bördan i stor utsträckning på varven. Utan tvivel är företagsinteckningen, kombinerad med fastighetsinteckningen, här i landet användbar för ändamålet. Men på den internationella marknaden måste en till sina huvuddrag internationellt välkänd kreditsäkerhetsform vara att föredra framför nationella sådana, vars innebörd och verkan i vissa hänseenden kan väcka tvekan hos utländska kreditgivare. Ett för skeppsbyggnadskrediten särskilt utformat och konventionsreglerat hy-

[21] Jfr Dipl. Konf. 1967 s. 762 f.

potek erbjuder därför påtagliga praktiska fördelar.[22]

Ett sådant hypoteks värde är emellertid inte begränsat till att konventionen gör det internationellt känt och, i den mån konventionen vinner anslutning, även erkänt. Det torde vara minst lika betydelsefullt att kreditsäkerheten redan från början kan arrangeras i bygget på samma sätt som i det färdiga fartyget. Konventionen tillgodoser detta intresse, dels genom att registrering förutsätts kunna ske redan i kontraktsskedet, då en första betalning i allmänhet erläggs – varvid byggnadsmaterialet och det efterhand framväxande bygget får utgöra objekt för inskriven rätt – och dels genom kravet på att skeppsbyggnadshypotek och fartygshypotek ges samma prioritet.

Skeppsbyggnadskonventionen har rönt ett positivt mottagande vid kommitténs remissbehandling. Kommittén menar, att de fördelar konventionen erbjuder bör utnyttjas av Sverige och tillstyrker därför att konventionen ratificeras; till konsekvenserna för det s. k. löneprivilegiet i konkurs återkommer kommittén vid sjölagsförslagets 11 kap. Möjligheten att reservera sig mot skiljedomsklausulen (jfr art. 11 och 12) bör ej utnyttjas. Föreliggande lagförslag har utarbetats under förutsättning att ratificering sker. Därvid har kommittén tillika utgått från att den föreslagna ordningen för registrering av och inskrivning av rätt till skeppsbyggen ej kommer att förenas med eller medföra ändring av sådana regler av skatterättslig och liknande art att sjöfarts- och varvsnäringarna kan utnyttja den endast till priset av ökade utgifter eller andra påtagliga nackdelar. Om så blev fallet, skulle ändamålet med reformen uppenbarligen förfelas. Till dessa problem och till andra som berörts i remissyttrandena återkommer kommittén vid berörda delar av sjölagsförslaget.

Den norska sjölagskommittén har i sin Instilling VIII tillstyrkt att skeppsbyggnadskonventionen ratificeras. Den finska kommittén kommer – enligt vad som upplysts vid de nordiska överläggningarna i ämnet – att avge förslag av samma innebörd medan den danska kommittén uttryckt viss tvekan härvidlag.

Skeppsbyggnadskonventionen är så utformad att den ej kan införlivas med nationell rätt på annat sätt än genom inarbetning i lagstiftningen.

Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter

Som förut nämnts utarbetar lagberedningen exekutionsrättsliga regler för fartyg och skeppsbyggen. Lagberedningen och sjölagskommittén har enats om i huvudsak följande synpunkter i ämnet. Sjöpanträttskonventionen innehåller vissa exekutionsrättsliga regler medan skeppsbyggnadskonventionen i stort sett ger staterna full frihet härutinnan. Eftersom både fartyg och skeppsbyggen kommer att kunna registreras och intecknas enligt kommitténs förslag och likaledes bli föremål för sjöpanträtt och retentionsrätt, finner kommittén ingen anledning till åtskillnad mellan dem i exekutionsrättsligt avseende. Retinent i fartyg eller skeppsbygge bör liksom handpanthavare äga kräva full lösen vid utmätning i egendomen. Exekutionsreglerna måste kunna tillämpas både på svensk och utländsk egendom. Förfarandet kan lämpligen bli detsamma som exekutionsförfarandet i fråga om luftfartyg. Ehuru sjöpanträttskonventionens regler om underrättelser till sakägare m. fl. angående förestående exekutiv försäljning ej är helt entydiga, torde sådana underrättelser böra ske på samma sätt som i fråga om luftfartyg. Täckningsprincipen, konventionsbun-

[22] Införande av inteckning i luftfartygsbygge var på tal i samband med 1955 års lufträttslagstiftning men avvisades. Jfr av 1945 års lufträttssakkunniga avgivet »Förslag till lag om inskrivning av rätt till luftfartyg m. m.», i prop. 1954: 13 s. 245 ff. (NJA II 1955 s. 160). Internationell konvention rörande detta ämne finns ej. Norsk rätt innehåller däremot bestämmelser härom, liksom om registrerad panträtt i skeppsbyggen, jfr Innstilling III 1957 om luftfart s. 177 ff.

Det kan nämnas, att tysk rätt tillåter registrering av skeppsbyggen av viss minsta storlek om samtidigt hypotek stiftas däri. Jfr Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2 uppl. 1950) s. 68 f., 80 f. samt Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht (2 uppl. 1964) s. 11.

den i fråga om luftfartyg,[23] bör gälla även vid exekution i fartyg och skeppsbyggen och kommittén föreslår i konsekvens härmed att det från fastighetsrätten och lufträtten kända institutet ägarhypotek införs i fråga om inteckning i sådan egendom. Fartyg och skeppsbyggen skall säljas gravationsfria men med rätt till frivilligt övertagande av inteckning. I fråga om certeparti och annan nyttjanderätt görs dock undantag i sjöpanträttskonventionen; den föreskriver ej att sådan rätt upphör vid exekutiv försäljning. Det står oss alltså fritt att för vår del behandla spörsmålet på samma sätt som när det gäller nyttjanderätt till lös egendom i allmänhet.[24]

Såväl sjöpanträtts- som skeppsbyggnadskonventionen ålägger konventionsstat att erkänna hypotek och anglosaxisk s. k. mortgage. Det senare kan karaktäriseras så att äganderätten överförs på långivaren som emellertid ej får tillträda egendomen eller eljest utöva ägarebefogenheter med mindre säkerheten äventyras eller avtalsenlig betalning uteblir; låntagaren återköper egendomen genom att infria lånet.[25] Det är alltså, med svenskt betraktelsesätt, fråga om en slags säkerhetsöverlåtelse. Även om sjöpanträttskonventionen uppenbarligen förutsätter att mortgage skall behandlas som hypotek såtillvida att den skall erhålla utdelning ur köpeskillingen och i princip upphöra vid exekutiv försäljning, kan annan verkställighet eventuellt bli aktuell. Därvid torde emellertid giltig svensk exekutionstitel krävas och problemet påkallar därför knappast lagstiftningsåtgärd.

Till en del av dessa och till andra exekutionsrättsliga problem återkommer sjölagskommittén vid de olika reglerna i sjölagsförslaget.

[23] Jfr art. VII: 4 i 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (SÖ 1955: 36; prop. 1955: 13).
[24] Jfr Hassler s. 163 ff. och Olivecrona s. 106 ff.
[25] Jfr prop. 1955: 13 s. 88 och 316.

1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella bärgningskonvention

1910 års internationella bärgningskonvention innehåller främst bestämmelser om när bärgarlön skall utgå och hur sådan lön skall beräknas. Såvitt rör räddning av människoliv upptar konventionens art. 11 en bestämmelse enligt vilken befälhavare på fartyg åläggs en allmän undsättningsplikt mot varje nödställd som han anträffar till sjöss.[1] Enligt art. 14 undantas uttryckligen från konventionens tillämpning örlogsfartyg och andra statsfartyg avsedda uteslutande för offentliga ändamål. De lösningar som i detta hänseende valts i olika länder varierar.

Sedan CMI tagit upp frågan om bärgningskonventionens tillämplighet på icke-kommersiella statsfartyg, antogs vid CMI-konferensen i Rijeka 1959 förslag till revision av bärgningskonventionens art. 14.[2] Förslaget behandlades på den sjörättsliga diplomatkonferensens tolfte session i Brysel maj 1967, varvid ett ändringsprotokoll till bärgningskonventionen antogs.[3] Detta bifogas, med fransk och engelsk text jämte svensk översättning, i transumerade delar som *bilaga 3*. Ändringsprotokollet innebär, att konventionens bestämmelser skall tillämpas även i fråga om sådan »assistans och bärgningshjälp» som lämnas av eller till örlogsfartyg eller andra fartyg som ägs eller brukas eller är befraktade av stat eller offentlig myndighet samt att talan mot stat angående bärgarlön för bistånd åt icke-kommersiellt statsfartyg endast får väckas vid den statens egna domstolar. Jurisdiktionsklausulen gäller, om fartyget har icke-kommersiell status antingen vid bärgningstillfället eller vid tiden för talans väckande. Konventionsstaterna får fritt bestämma om och i vad mån den allmänna undsättningsplikten enligt art. 11 skall gälla de statsfartyg protokollet avser.

Sjölagskommittén har remitterat ändringsprotokollet till samma organisationer som sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna. Endast *Sjöassuradörernas förening* och *Sjörättsföreningen i Göteborg* har yttrat sig och båda har tillstyrkt ratifikation. Sjörättsföreningen har dock sagt sig icke vilja yttra sig om protokollets förenlighet med 1926 års internationella konvention om statsfartygs fri- och rättigheter.[4]

I de nordiska sjölagarna görs ej undantag för icke-kommersiella statsfartyg vare sig beträffande skyldighet att betala bärgarlön eller rätt att kräva sådan men först i sen

[1] Jfr 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss Kap. V, Regel 10 e (prop. 1965: 133 s. 218) och 1958 års internationella konvention om det fria havet (Convention on the High Seas) art. 12.

[2] CMI 1959 s. 83 ff., 282 ff. och 423.

[3] Dipl. Konf. 1967 s. 82 ff. och 357 ff. Jfr SvJT 1968 s. 58 ff. Ändringsprotokollet har undertecknats av Argentina, Belgien, Danmark, Finland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Japan, Jugoslavien, Kanada, Formosa-Kina, Kongo (Dem. Republ.), Libanon, Monaco, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten och Västtyskland.

[4] Jfr SÖ 1938: 23–24 och NJA II 1938 s. 832 ff.

5—014344

rättsutveckling har man nått fram till ett läge vari statsfartygen i båda dessa hänseenden likställs med privatfartygen, låt vara att staten är restriktiv med krav på bärgarlön.[5] Ändringsprotokollet står i god överensstämmelse med gällande nordisk rätt såvitt rör dessa frågor.

Jurisdiktionsklausulen bygger på den allmänt erkända folkrättsliga grundsatsen att en stat i tvist av förevarande slag i princip ej behöver ingå i svaromål inför främmande stats domstolar lika litet som dess egendom görs till föremål för exekution utomlands. Den avviker emellertid på en punkt från 1926 års förutnämnda immunitetskonvention som tillträtts av bl. a. Danmark, Norge och Sverige men ej av Finland. Immunitet mot exekution medges enligt denna konvention både för det fall att statsfartyget hade icke-kommersiell status vid tidpunkten för exekutionsfordringens uppkomst och för det fall att sådan status föreligger vid exekutionstillfället. Immunitetsskydd i rättegång ger konventionen däremot endast för det fall att fartyget hade icke-kommersiell status vid tidpunkten för uppkomsten av den fordran talan avser. Detta framgår av en jämförelse mellan å ena sidan konventionens art. 3 och å andra sidan punkt II i 1934 års särskilda protokoll till konventionen med uttalanden rörande vissa tolkningsspörsmål. Jurisdiktionsklausulen avviker sålunda från motsvarande reglering i immunitetskonventionen och häri ligger tydligen en åtminstone teoretisk möjlighet till konflikt mellan de folkrättsliga förpliktelser som följer av de båda fördragen. I förhållande till medparter i immunitetskonventionen syns konventionsstat nämligen vara förhindrad att medge immunitet i vidare mån än som framgår av det särskilda protokollet till konventionen.[6]

Samtidigt som ändringsprotokollet utvidgar bärgningskonventionens tillämpning till att omfatta statsfartyg av alla slag, undantar det icke-kommersiella statsfartyg från obligatorisk tillämpning av den i art. 11 reglerade allmänna undsättningsplikten. Ett generellt sådant undantag är knappast motiverat från vare sig rättspolitiska eller andra utgångspunkter. Endast i fråga om örlogsfartyg torde bärande motiv kunna anföras därvidlag. Lösningen strider också mot 1960 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. I övrigt uppvisar ändringsprotokollet en del redaktionella oklarheter.

Den frihet som alltså råder i fråga om tillämpningen på icke-kommersiella statsfartyg av konventionens art. 11 bör knappast tillmätas praktisk betydelse. Men ändringsprotokollets avvikelse från immunitetskonventionen torde, ehuru övervägande teoretisk, vid svensk ratifikation påkalla förbehåll för tillämpningen av denna konvention. Sådant förbehåll har ej tagits vid undertecknandet. Vid överläggningarna med de övriga nordiska sjölagskommittéerna har av de andra kommittéerna dragits i tvivelsmål att sådant förbehåll kan tas, ehuru det icke skulle gälla huvudsak utan en bisak, och försports brist på intresse för att tillträda ändringsprotokollet. Med hänsyn till att det väsentliga revisionssyftet – att alla statsfartyg skall likställas med privatfartyg i rätten att kräva bärgarlön och plikten att betala sådan – redan är tillgodosett i nordisk rätt har sjölagskommittéerna enats om att förorda att ändringsprotokollet ej tillträds av resp. länder. I överensstämmelse härmed avstyrker *sjölagskommittén* svensk ratifikation av 1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella bärgningskonvention. Kommittén har ej utarbetat lagförslag på grundval av protokollet; vid en ratifikation hade viss ändring blivit behövlig i 1938 års lag med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.

[5] Jfr NJA II 1964 s. 343 ff. (vid 230 § SjöL).
[6] Jfr även immunitetskonventionens art. 6 och NJA II 1938 s. 838.

1 Sjölagsförslaget

Som förut anmärkts införlivas enligt sjölagskommitténs förslag bl. a. regler om registrering av och inskrivning av rätt till fartyg med SjöL, i 2 resp. 11 kap. En sådan disposition förbereddes i samband med 1967 års sjölagsändringar genom förskjutning av befälhavarekapitlet samt av 12 o. följ. kap.[1] Detta kan i viss mån sägas ändra lagens nuvarande karaktär som påtagligt domineras av frakträttsliga regler. Denna dominans har ej alltid varit så utpräglad. I 1667 års SjöL fanns sålunda bl. a. regler om skeppsbyggnad och om upplåtelse av panträtt i fartyg för s. k. bodmerilån och sådana bestämmelser återfanns också i 1864 års SjöL. Även 1891 års SjöL innehöll i sin ursprungliga lydelse (SFS 1891: 35 s.1) ett särskilt kapitel om bodmeri, vilket utgick så sent som 1939. Enligt kommitténs uppfattning måste den föreslagna redigeringen leda till bättre överskådlighet och göra sjölagstiftningen mer lättillgänglig. Den är också motiverad av det både sakliga och tekniska sambandet mellan registrering, sjöpanträtt och inteckning, som var märkbart redan i 1926 års sjöpanträttskonvention men som fått betydligt ökad vikt genom 1967 års sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner. Även det norska kommitteförslaget innebär, att regler om registrering och kontraktspant upptas i 2 resp. 11 kap.

Ingressen

Sedan den 1 juli 1969 är sjöfartsstyrelsen omorganiserad under benämningen »sjöfartsverket».[2] Sjölagskommittén föreslår i ingressen till sjölagsförslaget en bestämmelse enligt vilken ordet »sjöfartsstyrelsen» resp. ordet »styrelsen» skall i de lagrum där det förekommer, nämligen 60, 70, 296, 297, 299, 302, 304, 305, 307, 308, 310–313, 315–317, 330 och 341 § §, ersättas av »sjöfartsverket» resp. »verket».

[1] Jfr NJA II 1967 s. 43.
[2] Se instruktion för sjöfartsverket (1969:320).

Kap. 1 Allmänna bestämmelser

Allmän motivering

Förslaget upptar i detta kapitel, *dels* bestämmelser om fartygs nationalitet, hemort och annat som sammanhänger med dess identitet samt om tillbehör, fartygs behöriga skick och dess iståndsättlighet efter haveri, *dels* om skepps- och skeppsbyggnadsregister. Ur det nuvarande första kapitlet utmönstras reglerna om inskrivning för beställares förskott till skeppsbygge (3 §). De ersätts av bestämmelser om registrering av skeppsbygge i förslaget till nytt 2 kap. och inskrivning av panträtt i sådan egendom i 11 kap. Dessutom utgår bestämmelserna om återställande i vissa fall av svensk äganderätt till andel i fartyg (5 §); därmed förknippade problem beaktas i stället vid utformningen av partredares lösningsrätt till medredares andel enligt bestämmelser i förslaget till nytt 3 kap. SjöL:s 1 kap. hör inte till de nordiskt likformiga delarna av lagen, vare sig i gällande rätt eller enligt föreliggande förslag. Endast den norska kommittén har förut avgivit förslag i ämnet.

I Fartygs nationalitet (1 §)

Fartygs nationalitet är av grundläggande rättslig betydelse. Ett fartyg har i främmande land och på det fria havet den rättsställning som folkrätten och internationella fördrag tillförsäkrar hemlandets fartyg. Väsentlig maktutövning i fråga om fartyg är i betydande mån förbehållen hemlandets myndigheter, låt vara med viktiga inskränkningar i främmande hamn. Säkerheten på svenska fartyg är sålunda underkastad svensk offentlig tillsyn även utomlands och brott som förövas ombord hör i princip under svensk domsrätt.[3] Också viktiga privaträttsliga verkningar är knutna till nationaliteten. Förhållandet mellan de ombordanställda och redaren är t. ex. i regel underkastat hemlandets lag.[4] Samma lag reglerar hypotek i fartyg och stundom även spörsmål om uppkomst av legalpanträtt däri.[5] Nationaliteten är förenad med rätt att föra hemlandets flagga, i vissa fall också skyldighet att göra det.[6]

Villkoren för fartygs nationalitet anses, åtminstone i de traditionella sjöfartsnationerna, böra innefatta krav på verklig anknytning till hemlandet. Uttryck för denna uppfattning ges i den internationella konvention om det fria havet som antogs i Genève 1958. Sverige har visserligen inte

[3] Jfr 1 § FSL samt 2 kap. BrB.

[4] Jfr Beckman s. 298. Se även Sveriges konsularkonventioner med Storbritannien Kap. VII (SÖ 1952: 1) och Frankrike Kap. VI (SÖ 1957: 33) samt art. 40—43 i den konsularkonvention som avslutats med Sovjetunionen (prop. 1968: 28; SÖ 1968: 6). Enligt 40 § SjmL upphör besättningens tjänsteavtal, om fartyget förlorar svensk nationalitet. Ett annat exempel är art. 6 tredje stycket av 1910 års internationella bärgningskonvention (jfr NJA II 1913 s. 196).

[5] Jfr Beckman s. 298 samt 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner.

[6] Jfr bestämmelserna i 2 och 11 §§ sjötrafikkungörelsen (1962: 115, jfr 1967: 115).

tillträtt konventionen men det torde ej bero på någon avvikande svensk uppfattning i sak. Den regel i konventionen som tar sikte på att förebygga bruket av s. k. bekvämlighetsflagg har härutinnan följande lydelse i svensk översättning (art. 5: 1):[7]

Varje stat skall fastställa villkoren för att dess nationalitet beviljas fartyg, för att registrera fartyg inom dess territorium och för rätten att föra dess flagga. Fartyg har den stats nationalitet vars flagga de är berättigade att föra. Det måste finnas en verklig föreningslänk mellan staten och fartyget; särskilt måste staten i adminstrativa, tekniska och sociala hänseenden effektivt utöva sin jurisdiktion över och kontroll av fartyg som för dess flagga.

1667 års SjöL behandlade inte villkoren för fartygs svenska nationalitet. 1864 års SjöL upptog i § 4 en hänvisning till särskilda bestämmelser i ämnet. Dessa meddelades i Kungl. förordning den 4 juni 1868 angående pass- och nationalitetshandlingar för svenska, till orter utom Sverige gående fartyg. Förordningens § 2 föreskrev bl. a., att s. k. fribrev (som enligt § 1 fordrades för att styrka nationaliteten) skulle utfärdas av kommerskollegium under villkor att fartyget till minst två tredjedelar av sin dräktighet ägdes av svenska undersåtar; villkoret skulle dock ej hindra att fribrev utfärdades för fartyg som ägdes av aktiebolag, om bolagets styrelse hade sitt säte i Sverige och bestod av svenska undersåtar. För den händelse fartyget ägdes av två eller flera, skulle dessutom huvudredaren vara svensk undersåte och bosatt i Sverige samt befälhavaren vara svensk eller norsk undersåte.

Genom 1891 års SjöL införlivades nationalitetsvillkoren med lagen och upptogs där i 1 §. Fartyg skall, för att vara svenskt, till minst två tredjedelar ägas av svenska undersåtar eller också tillhöra ett aktiebolag vars styrelse har sitt säte i Sverige och består av aktieägare som är svenska undersåtar. Huvudredare skall alltid vara svensk medborgare och bosatt här i landet.

Gällande nationalitetsvillkor syns sålunda förutsätta, att fartyget antingen ägs av fysiska personer, varvid utländskt delägarskap tillåts intill en tredjedel, eller också av ett svenskt aktiebolag, varvid bolaget måste äga hela fartyget och dess styrelse uppfylla särskilda kvalifikationskrav.[8] I praktiken torde dock kombinationer av dessa båda former av äganderätt godkännas så länge fartyget till minst två tredjedelar är i svensk ägo. Ej heller torde kravet på styrelseledamöters aktieinnehav ha kunnat upprätthållas konsekvent; detta infördes i 1891 års SjöL som en anpassning till motsvarande norska text.[9] Det är uppenbart, att nationalitetsvillkoren behöver anpassas till dagens mångsidiga ekonomiska företagsamhet. Sjölagskommitténs direktiv innebär också, att det skall övervägas i vilken utsträckning juridisk person bör kunna vara ägare till svenskt fartyg.

De förutnämnda kraven på verklig föreningslänk mellan fartyg och dess hemland och på hemlandets effektiva myndighetsutövning över fartyget bör enligt *sjölagskommitténs* uppfattning läggas till grund för nationalitetsvillkoren. Praktiskt kan det sägas innebära, att svenskt fartygs drift bör vara tillförsäkrat ett avgörande svenskt inflytande. Detta kan alltjämt tillgodoses genom att fartyget till större delen skall vara svenskägt och anledning torde saknas att nu jämka villkoret att andelen skall uppgå till minst två tredjedelar. Problemställningen kan bli mer komplicerad, om man beaktar finansierings- och driftsförhållandena i det enskilda fallet. Främmande kapitalintressen kan i viss mån göra sig gällande genom lånevillkor och fartyget kan vara

[7] Den engelska texten lyder:
Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

[8] Enligt 4 § lagen (1968: 555) om rätt för utlänning och utländskt företag att idka näring här i riket är utlänning som är bosatt här likställd med svensk medborgare beträffande rätten att idka rederirörelse med svenskt fartyg i vilket han äger del; jfr prop. 1968: 98 s. 81 och 117.

[9] Se prop. 1891: 3, HD:s yttrade s. 1 f. och departementschefens yttrande till statsrådsprot. 23 jan. 1891 s. 2 f; jfr 1887 års betänkande med förslag till ny SjöL 1 §.

bortfraktat till utlandet på sådana villkor att befraktaren ej endast har vad som brukar kallas den kommersiella kontrollen över fartyget, såsom fallet är t. ex. vid tidsbortfraktning, utan även den s. k. nautiska kontrollen, såsom vid skeppslega eller, med dess engelska term, bare boat charter.[10] Det kan anmärkas, att i 7 § sjöbefälskungörelsen (1960: 487) uppställs krav på att befälhavare på svenska handelsfartyg och fiskefartyg skall vara svenska medborgare (jfr 34 § tredje stycket). Ett genom bare boat charter utlejt fartygs föreningslänk med hemlandet är naturligtvis påtagligt svag. Å andra sidan är det knappast rimligt, att växlande befraktningsförhållanden skall påverka nationalitetsregistreringen. Problemet kompliceras av att långvariga bare boat charters ej är sällsynta. Emellertid har sjölagskommittén utgått från antagandet, att ägarens rättigheter gentemot befraktaren och den svenske befälhavarens i svensk lag reglerade skyldigheter med avseende på fartyget motiverar, att fartyget anses underkastat svensk myndighetsutövning, även när främmande redare förfogar över det på grund av skeppslegoavtal. Kommittén – som f. ö. övervägt men ej funnit skäl föreslå, att sjöbefälskungörelsens krav på befälhavarens svenska medborgarskap införs i SjöL – har därför ansett, att det grundläggande nationalitetsvillkoret kan utformas utan hänsyn till sådana komplikationer. Dessa kan emellertid behöva beaktas vid tillämpning av den dispensregel som kommitténs förslag innehåller och som skall beröras närmare i det följande.

Villkoret att huvudredaren skall vara svensk medborgare och bosatt här i landet för att fartyget skall anses såsom svenskt finner kommittén, i överensstämmelse med övervägandena rörande äganderättens avgörande betydelse, kunna utgå. Problemet om huvudredarens ställning löses naturligast inom ramen för bestämmelserna om partrederi. Det kan f. ö. anmärkas att det ej är nödvändigt att utse huvudredare i partrederi.

Som redan antytts finner sjölagskommittén ingen anledning att av svenska juridiska personer endast godkänna aktiebolag som ägare till svenska fartyg eller andel däri. Även ekonomiska föreningar och handelsbolag bör kunna ifrågakomma, liksom naturligtvis stat och kommun. Ett särskilt problem i sammanhanget erbjuder försäkringsbolagen, vare sig de drivs såsom aktiebolag eller såsom ömsesidiga bolag. De får nämligen enligt 2 § lagen (1948: 433) om försäkringsrörelse inte driva annat än försäkringsrörelse. Emellertid behöver försäkringsbolag i vissa fall kunna överta fartyg temporärt. Det gäller t. ex. vid inträde i försäkringstagarens rätt till fartyget när ersättning för totalförlust utgivits av bolaget.[11] Och det kan tänkas, att bolaget såsom innehavare av fartygsinteckning behöver skydda sig mot förlust genom att ropa in fartyget på exekutiv auktion. Försäkringsbolags intresse av att kunna äga svenskt fartyg skulle visserligen kunna täckas genom den föreslagna dispensregeln men kommittén har utgått från att det bäst tillgodoses genom huvudregelns utformning.

Om ett avgörande svenskt inflytande över fartyget skall förbli en realitet, när enskild juridisk person äger detsamma, torde vissa kvalifikationskrav bli nödvändiga. Visserligen gäller, att styrelseledamöter i aktiebolag, ekonomiska föreningar och försäkringsbolag skall vara svenska medborgare och bosatta här i landet och det kunde i och för sig vara tillräckligt. Men dessa kvalifikationskrav är oeftergivliga endast i fråga om försäkringsbolag. För aktiebolag och ekonomiska föreningar kan dispens medges utan särskild begränsning.[12] Och

[10] Jfr Sandström s. 327 ff. och Falkanger bl. a. s. 8 f. och 52 ff.

[11] Jfr § 64 i 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan samt § 29 i 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor.

[12] Jfr 79 § lagen (1944: 705, jfr 1969: 227) om aktiebolag, 22 § lagen (1951: 308) om ekonomiska föreningar samt 72 och 204 §§ lagen (1948: 433) om försäkringsrörelse. Det kan anmärkas att enligt i Danmark och Finland framlagda förslag till ny lagstiftning om aktiebolag, utarbetade av utredningarna för en samnordisk översyn av denna lagstiftning och upptagande även preliminära norska och svenska lagtexter, helt slopas kravet på att styrelseledamot skall vara medborgare i vederbörande land (däremot bibehålls bosättningskravet).

vad handelsbolag beträffar gäller, att bolaget företräds av varje bolagsman utom kommanditdelägare[13]. Enligt kommitténs mening bör det för aktiebolag och ekonomisk förening som äger svenskt fartyg eller andel däri krävas, att styrelsen till övervägande del består av här i landet bosatta svenska medborgare; två tredjedelar är enligt kommitténs uppfattning en lämplig avvägning. Att, såsom för närvarande, fordra att styrelseledamöterna i aktiebolag är aktieägare, torde däremot vara att sträcka sig längre än behövligt. Såvitt gäller handelsbolag är det uppenbart, att varje obegränsat ansvarig bolagsman bör vara sådant rättssubjekt som får äga svenskt fartyg.

Lufträtten godkänner ur registreringssynpunkt även andra svenska juridiska personer; 2: 2 LfL nämner utom svenskt dödsbo »bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet». Där är emellertid endast fråga om registreringsrätt.[14] Enligt sjölagskommitténs förslag följer i princip registreringsplikt av fartygets svenska nationalitet, om fartyget har viss minsta storlek. Att med en dylik ordning sträcka sig lika långt som lufträtten vad beträffar kretsen av de godkända rättssubjekten skulle uppenbarligen medföra betydande svårigheter från kontroll- och övervakningssynpunkt. Förslaget intar därför en betydligt mer restriktiv ståndpunkt i detta avseende än lufträtten. Till den rättssystematiska sidan av detta spörsmål återkommer kommittén i den allmänna motiveringen till förslagets 2 kap. (under I).

Ett särskilt problem kan uppstå då svensk fysisk person, som äger svenskt fartyg eller andel däri, avlider. Dödsboet efter denne består kanske helt eller delvis av utländska medborgare och först genom skiftet kan äganderättsförhållandena sägas bli definitivt avgjorda. Sjölagskommittén menar, att dödsfallet ej utan vidare bör få den verkan att fartyget eller andelen anses ha övergått i utländsk hand. Dödsbo efter avliden svensk ägare till eller delägare i fartyg bör i stället betraktas som svensk ägare tills skifte skett men eftersom en sådan ordning måste få begränsad varaktighet, bör en längsta tid av ett år föreskrivas.[15] För särskilda fall bör fristen kunna förlängas genom dispens.

Modern sjöfart drivs alltmer under samverkan mellan olika redare även över nationsgränser. Mot en sådan utveckling – som även kan påverkas av nordiska och andra regionala, handelspolitiska integrationssträvanden – finns, såvitt kommittén förstår, ingen anledning att för svensk del resa onödigt hinder; den är betingad av ekonomiska realiteter. Ett strikt upprätthållande av kravet på två tredjedelars svenskt delägarskap i svenskt fartyg skulle emellertid stundom kunna utgöra sådant hinder. Därför bör möjlighet till dispens erbjudas, naturligtvis förutsatt att det kan ske utan att kravet på avgörande svenskt inflytande över fartygsdriften uppges. Redan större svensk andel än hälften kan dock vara tillräcklig och fall kan tänkas då en mindre andel uppvägs av att driftsledningen varaktigt förläggs till Sverige, t. ex. genom att till huvudredare utses här domicilierat svenskt rättssubjekt. Sådana överväganden måste grundas på en helhetsbedömning i det enskilda fallet, varvid även finansieringsförhållanden och andra omständigheter kan beaktas. Det bör å andra sidan ej tillåtas, att ett till svensk redare utlejt främmande fartyg betraktas såsom svenskt enbart därför att driftsledningen avtalsenligt ligger i svensk hand. Ett sådant ställningstagande skulle uppenbarligen rycka undan grundvalen för uppfattningen att ett svensk-ägt, till utlandet bortfraktat fartyg förblir svenskt, även när avtalet innebär att driftsledningen ligger hos den utländske befraktaren. Dispens kan givetvis tidsbegränsas och förenas med skyldighet att anmäla förändringar i hänseenden som varit avgörande för dispensen.

Ifrågavarande dispensregel torde kunna användas även för att, när så finnes på-

[13] Jfr 16, 19 och 41 §§ lagen (1895: 64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag.

[14] Jfr NJA II 1955 s. 188 f.

[15] Jfr 12 § lagen (1968: 555) om rätt för utlänning och utländskt företag att idka näring här i riket (prop. 1968: 98 s. 51 och 147).

kallat, förläna officiell svensk nationalitet åt fartyg som ägs av andra svenska rättssubjekt än dem som uppräknas i 1 § första stycket.

II Fartygs registrering m. m. (2 §)

Medan nationaliteteten är grundläggande för fartygets rättsställning utgör fartygsregistreringen erkännande av och grundval för bevisning om nationaliteten. Samtidigt ger registreringen myndigheter och enskilda lättillgängliga informationer av betydelse t. ex. för inskrivning av rätt till fartyget.

Enligt § § 24 och följ. i Kungl. reglementet den 4 mars 1870 för sjömanshusen i riket skulle fartyg av »sex nylästers drägtighet» för att få begagnas till sjöfart vara införda i skeppsregister hos sjömanshus. Samtidigt fördes hos kommerskollegium – som hade att utfärda fribrev för fartyg – kronologiskt fribrevsdiarium jämte fribrevsliggare med fortlöpande anteckningar rörande sådana fartyg för vilka fribrev utfärdades. Dessutom förde kommerskollegium s. k. Code List över signalbokstäver, som vid utfärdande av fribrev tilldelades fartyg av viss dräktighet.

1887 års sjölagsförslag upptog bestämmelser i vilka fastslogs att fartygsregister skulle föras över alla svenska fartyg av minst tjugo registertons dräktighet vilka skulle användas för handelssjöfart eller resandes fortskaffande; särskilda bestämmelser skulle utfärdas om register och registrering. Betänkandet upptog dessutom särskilda förslag dels till lag om registrering av fartyg och dels till lag om inteckning i fartyg. Registrerings- och inteckningsärendena skulle enligt förslaget handläggas regionalt av vissa domstolar och centralt skulle föras ett fartygsregister, väsentligen innehållande avskrift av de lokala fartygsregistrens innehåll. Fartygsinteckningen skulle grundas på registreringen och utformas, med viss förenkling, efter förebild främst av fastighetsinteckningen. Detta första förslag om fartygshypotek mottogs med tveksamhet vid remissbehandlingen och ledde ej till lagstiftning. Fartygsregistreringen utformades därför, genom 2 § 1891 års SjöL och Kungl. förordning (1891: 77 s. 1) angående registrering av svenska fartyg, för att tillgodose offentligrättsligt betingade ändamål.

Frågan om ett lagfäst fartygshypotek aktualiserades på nytt redan mot 1890-talets slut genom initiativ från såväl sjöfartsnäringen som riksdagen. Den löstes genom 1901 års IntL och därmed sammanhängande lagstiftning, främst 1901 års ännu gällande RegF. Denna förordning är utformad så att den jämte det offentligrättsliga huvudändamålet skall kunna tillgodose behovet av ett någorlunda tjänligt underlag för fartygsinteckning. Fartygsregistreringen förlades till kommerskollegium, vars uppgift i detta hänseende enligt förordning den 16 december 1955 (nr 683) övertagits av sjöfartsstyrelsen, sedan den 1 juli 1969 sjöfartsverket. Fartygsinteckningsärenden handläggs gemensamt för hela landet av Stockholms rådhusrätt.

Den gällande ordningen utmärker sig sålunda för att fartygsregistreringen och handläggningen av inskrivningsärenden beträffande fartyg är centraliserad men uppdelad i nationalitets- resp. inskrivningsregister som förs av olika myndigheter. Förutsättningarna för införing i de olika registren är ej identiska men inskrivningsärende kan ej upptas rörande fartyg som ej är infört i fartygsregistret. Fartygsregistreringen innefattar ej en sådan prövning av äganderätten till fartyget att registret utan vidare kan tillmätas vitsord i inskrivningsärenden. Registreringen ger emellertid den i nationalitetsregistret antecknade ägaren viss legitimation i inskrivningsrättsligt hänseende (jfr bl. a. 6 och 7 §§ IntL). I varje inskrivningsärende måste särskilt prövas om den som medgivit inteckning i fartyget är ägare till detta. Intecknat fartyg kan, sedan den 1 juni 1967, ej avföras ur fartygsregistret utan inteckningshavares samtycke; jfr § 28 a RegF. Handläggning av registrerings- och inskrivningsärenden förutsätter alltså kommunikation mellan registren.

Sjölagskommittén har funnit, att nuva-

rande dualism i fråga om handläggning av registrerings- och inskrivningsärenden rörande fartyg ej är ändamålsenlig. Den leder utan tvivel till tidsförluster, dubbelarbete och andra olägenheter. Sjöfarten har också alltmer behov av snabbare handläggning än som i längden kan åstadkommas med nuvarande system. Enligt kommitténs mening kan en rationell ordning bäst åstadkommas genom att såväl registrering av fartyg som inskrivning av panträtt däri anförtros en och samma myndighet. Vid valet av myndighet beaktar kommittén, att ärenden rörande inskrivning av panträtt i fartyg även i fortsättningen måste handläggas i en privaträttsligt betryggande ordning och att detta krav framdeles kommer att gälla också registreringsärendena, allt med hänsyn till den av kommittén föreslagna nya ordningen för registrering och inskrivning samt rättsverkningarna därav. Fartygsregistreringen rör å andra sidan åtskilligt som saknar motsvarighet i den vanliga domstolsbehandlingen av inskrivningsärenden. Sambandet med fartygets nationalitet och utfärdandet av nationalitetscertifikat är ett exempel härpå, prövningen av fartygsbegreppet ett annat. Härtill kommer bl. a. sjösäkerhetsmässiga och skeppsmätningstekniska aspekter. Sjöfartsverket behöver omedelbar tillgång till fartygsregistret, ty dess verksamhet förutsätter ingående förtrogenhet med såväl handels- och fiskeflottornas struktur och sammansättning som med de enskilda fartygens rättsliga och tekniska förhållanden. Det förtjänar här erinras om att förslag att fartygsregistret skulle, liksom inskrivningsregistret, förläggas till Stockholms rådhusrätt ej genomfördes vid sjöfartsverkets omorganisation år 1969.[16]

Kommittén menar, att den smidigaste lösningen av problemet är att till sjöfartsverket förläggs en sammanslagen offentligrättslig och privaträttslig registrering, vilken ställes under ledning av person med samma kompetens för uppgiften som en inskrivningsdomare vid domstol. Detta torde kunna genomföras på det sättet att inom verket upprättas en inskrivningsavdelning, förslagsvis därigenom att den nuvarande avdelningen för fartygsregistret förstärks med en chefstjänst vars innehavare skall ha kompetens som inskrivningsdomare.

Bl. a. för att undvika förväxling mellan det nuvarande fartygsregistret och det nya registret med de speciella rättsverkningar förslaget knyter till införing däri, har sjölagskommittén valt att benämna detta senare *skeppsregister*. Därmed antyds dessutom, att enligt sjölagsförslaget (jfr 11 §) i skeppsregistret införs endast fartyg av ej alltför obetydlig storlek. I fråga om mindre fartyg förutsätter förslaget att behov av registrering i en del fall kan föreligga av rent offentligrättsliga skäl och därför föreslås att Kungl. Maj:t skall kunna förordna om sådan registrering; för detta register föreslås benämningen *båtregister*.

Ratifikation av 1967 års skeppsbyggnadskonvention förutsätter, som tidigare framgått, att *skeppsbyggnadsregister* inrättas. Liksom skeppsregistrering bör, enligt kommitténs mening, även skeppsbyggnadsregistreringen vara ordnad centralt för landet. Till skillnad från den förra, som måste förbli nationell, blir emellertid den senare territoriell i den meningen att skeppsbyggen i Sverige måste kunna registreras här, oavsett äganderätten och den nationalitet fartygen antas få i färdigt skick. Denna grundläggande skillnad mellan skepps- och skeppsbyggnadsregistrering motiverar att registren hålls isär. Ett särskilt skeppsbyggnadsregister bör alltså inrättas men det kan och bör föras av samma myndighet som för skeppsregistret. Sjölagskommitténs förslag innebär följaktligen, att skeppsbyggnadsregistret skall föras på sjöfartsverkets nyssnämnda inskrivningsavdelning och i stort sett i samma ordning som skeppsregistret.

Vid förslagets 2 kap. återkommer sjölagskommittén till villkoren för fartygs och skeppsbyggens registrering m. m. Därvid skall också behandlas de i direktiven för kommittén berörda frågorna rörande registrering av och inskrivning av rätt till mudderverk och annan sådan egendom.

[16] Se prop. 1969: 58.

Kommittén återkommer vid övergångsbestämmelserna till vissa problem, som sammanhänger med övergången till den nya ordningen för registrering och inskrivning (jfr dessa bestämmelser under 2–4).

III Fartygs identifiering (3–6 §§)

Fartygs namn, hemort och, i förekommande fall, igenkänningssignal (dvs. tilldelade signalbokstäver) hör jämte registreringsnummer till de karakteristika som främst tjänar att identifiera fartyget. Namnet behandlas i RegF, hemorten och registreringsnumret i SjöL och igenkänningssignalen i Kungl. Maj:ts kungörelse angående signalbokstäver för svenska fartyg (1933: 27). Sjölagskommitténs förslag innebär, att reviderade regler i dessa hänseenden sammanförs i SjöL.

Att ge fartyg *namn* är gammalt bruk. Fartyg registreras med angivande av namnet; det gällde vid införing i de skeppsregister som på 1800-talet fördes hos sjömanshusen i landet och det är ännu gällande ordning enligt § 3: 1 RegF. Det ankommer på ägaren att ge fartyget namn och namnet skall utsättas på skrovet enligt vissa regler i § 11 RegF. Det namn varunder fartyget registrerats får enligt § 12 RegF ej ändras utan synnerliga skäl. Namnändring prövas av sjöfartsverket.

Närmare regler rörande användandet av namn finns ej. Enligt RegF möter ej hinder mot att flera fartyg registreras under samma namn även om förväxlingsrisk uppstår men namnändring som kan leda till förväxling torde dock inte medges. Ej heller ger RegF skydd mot ingrepp i sådana serier av fartygsnamn varigenom redare brukar markera fartygens rederitillhörighet. Visst rättsskydd åt särskiljande fartygsnamn genom registrering eller inarbetning ges emellertid genom varumärkeslagen (1960: 644).[17] På det sättet torde t. ex. sådana välkända fartygsnamn som Kungsholm och Gripsholm vara skyddade. Skyddet torde indirekt komma den namnserie tillgodo vari namnet ingår.

Sveriges redareförening har i en den 24 januari 1963 dagtecknad framställning till Kungl. Maj:t begärt, att ökat rättsskydd skall beredas både fartygsnamn och serier av sådana namn, varvid betonats att behovet av rättsskydd särskilt gör sig gällande i linjefarten där det blir fråga om att skydda den »goodwill» som linjen åtnjuter. Framställningen, över vilken sjöfartsstyrelsen yttrat sig, har jämte yttrandet överlämnats till sjölagskommittén för att beaktas vid fullgörandet av kommitténs utredningsuppdrag.

Sjölagskommittén har, med utgångspunkt från redareföreningens framställning, övervägt en reglering av namnskicket som skulle innebära, att särpräglat namn på registrerat fartyg blev skyddat mot att annat fartyg, varmed förväxling kunde ske, registrerades under samma eller liknande namn. Det enskilda intresset för skydd av registrerade fartygs namn skulle tydligen väl tillgodoses genom en sådan ordning. Även ett allmänt intresse påkallar, att registrering av fartyg ej sker på sådant sätt att förväxlingsrisk uppstår. Enligt dansk och norsk lagstiftning om skeppsregistrering gäller att fartyg får registreras endast under namn som skiljer sig från redan registrerade fartygs namn.[18] Det allmänna intresset att undvika förväxlingsrisk förstärks, om registreringen såsom kommittén föreslår skall tjäna som omedelbart underlag för inskrivning av rätt till fartyg. Sjölagskommittén har därför funnit sig böra föreslå en ordning som ansluter till den dansk-norska, trots att det innebär ett kraftigt ingrepp i rådande namnskick. Huvudregeln uttrycks så att namn på fartyg som införs i skeppsregistret inte får »förete påtaglig likhet» med namn på annat i skeppsregistret infört fartyg.

Kravet på namnolikhet kunde måhända förses med reservation för fall då förväxlingsrisk uppenbarligen skulle vara övervägande teoretisk, såsom då fartygen i fråga

[17] Se bl. a. 1 § tredje stycket och 2 § första stycket; jfr NJA II 1960 s. 204 och 207.

[18] Jfr den danska skibsregistreringslovens § 5 Stk. 4 samt den norska skipsregistreringslovens § 1 tredje ledd. I båda fallen är det fråga om riksomfattande namnskydd.

betydligt skiljer sig till art och användning. Men en dylik reservation skulle kunna vålla onödiga komplikationer och syns knappast lämplig. Ett undantagslöst upprätthållande av krav på fullständig namnolikhet skulle emellertid kunna ge upphov till andra olägenheter, nämligen genom att ej oväsentligt kringskära bruket av namnserier. Sådana kan nämligen vara uppbyggda på gemensamma drag i de olika namnen eller rent av på samma namn jämte särskiljande tilläggsbeteckning. Och något hinder mot sådant namnskick har kommittén inte velat resa. Därför föreslås det undantaget från huvudregeln att namnlikhet skall vara tillåten inom ramen för namnserie, förutsatt att denna blivit antecknad i skeppsregistret. Kommittén utgår därvid från att bruket av namnserier sker med iakttagande av att de däri ingående namnen, trots eventuell inbördes likhet, dock är särskiljande; härtill återkommer kommittén vid förslagets 2 kap. (under IV i den allmänna motiveringen).

I fråga om namnserier är skyddsbehovet i första hand betingat av enskilda intressen. Det är tydligt att, som redareföreningen gjort gällande, ingrepp i etablerade namnserier kan komma i konflikt med beaktansvärda hänsyn till »goodwill» inte minst i linjefarten. Rederiflaggor och skorstensmärken är av sådana skäl redan skyddade under de förutsättningar varumärkeslagen anger. En serie särpräglade fartygsnamn är enligt kommitténs uppfattning värd skydd i samma grad som sådana flaggor och märken; möjligheten till rättsskydd för namnserie enligt varumärkeslagen har redan antytts. Den danska skibsregistreringslovens § 5 Stk. 5 förbjuder registrering under namn som griper in i ett av annan redare »benyttet sœrprœget navngivningssystem». Ett sådant skydd för namnserier torde böra efterbildas för svensk del. Det syns emellertid böra utformas så att den till skyddet berättigade kan medge att annan likväl får använda i namnserien ingående eller eljest till densamma hänförligt namn. Det innebär ej, att man uppger det grundläggande kravet på namnskick, att varje fartygsnamn skall skilja sig från alla andra registrerade fartygsnamn. Men det ger utrymme för att redare som – inom ramen för samma koncern eller i annan form för samverkan – vill gemensamt utnyttja en namnserie, också kan göra det. Sådant gemensamt utnyttjande av namnserier förekommer redan under nuvarande förhållanden.

På ett liknande sätt bör enligt sjölagskommitténs mening möjliggöras att namn som fartyg ges vid sjösättningen reserveras så att dess användning ej blir förhindrad genom att annat fartyg registreras under samma eller liknande namn innan det förra fartyget efter fullbordan skall införas i skeppsregistret.

Utom att namn på fartyg som införs i skeppsregistret måste skilja sig från andra registrerade fartygs namn innebär sjölagskommitténs förslag (3 § första och andra styckena), att namnet inte får förete påtaglig likhet med namn som kan hänföras till serie av fartygsnamn som brukas eller avses att brukas av annan fartygsägare. En förutsättning måste därvid vara, att i registret gjorts anteckning om denna namnserie eller att ansökan gjorts om sådan anteckning. Förslaget har utformats i enlighet härmed. I förslagets 2 kap. upptas därefter regler om anteckning av namnserier, som bl. a. innebär krav på särprägel (jfr 17 §).

Liksom för närvarande bör namn varunder ett fartyg registrerats ej utan vidare få ändras. Särskilda skäl bör föreligga för ändring. Då fartyget byter ägare, torde det emellertid vara rimligt att den nye ägaren fritt får ge fartyget nytt tillåtligt namn. Har fartyget namn som hör till en av förre ägaren brukad och skyddad namnserie, blir namnbyte i princip ofrånkomligt; det följer av huvudregeln.

Den reglering av namnskick för fartyg som sjölagskommittén föreslår kommer tydligen att bereda registrerade fartygs namn ett mera omedelbart rättsskydd än immaterialrätten ger. En reglering av tänkbar konflikt mellan de olika rättsskydden torde kunna undvaras. I den mån utnyttjande av namn varunder fartyg införts i skeppsregist-

ret skulle vara rättsstridigt, t. ex. såsom varumärkesintrång, får därav härrörande problem lösas enligt regler utom sjörätten. Det torde här vara tillräckligt, att registrerat fartygs namn kan ändras, om särskilda skäl föreligger.[19]

Övergången till det nya namnskicket blir, liksom införandet av ny ordning för registrering och inskrivning, förenad med vissa problem. Till dem återkommer sjölagskommittén vid övergångsbestämmelserna (under 8).

Fartygets *hemort* har tidigare rättsligt sett varit av stor betydelse och spelar ännu en inte helt oväsentlig roll. Enligt 48 § SjöL i lagens ursprungliga lydelse var befälhavarens legala fullmakt att handla för redaren begränsad så att den gällde endast utom fartygets hemort, en konstruktion som bl. a. avspeglades i fråga om vilka rättshandlingar som medförde sjöpanträtt i fartyget (jfr angående sjöpanträttskonventionen i det föregående). Även sedan inskränkningen av den legala fullmakten fallit bort genom 1936 års sjölagsändringar, kvarstod den i bestämmelserna om sjöpanträtt för befälhavarförbindelser i 267 § 5 SjöL och är såtillvida ännu gällande rätt[20]. Härutöver gäller processrättsligt, att fartygets hemort i vissa fall räknas som rederiets, nämligen enligt 337 § andra stycket SjöL och 85 § SjmL jämförda med 10 kap RB. Liksom namnet skall hemorten enligt § 11 RegF vara angiven på fartygsskrovet.

Enligt 4 § SjöL åligger det fartygs ägare att bestämma fartygets hemort. Är fartyget registreringspliktigt, skall han anmäla hemorten för anteckning i fartygsregistret men eljest anmäla den till polismyndigheten i den ort han utsett till hemort. Sker ej hemortsanmälan, räknas ägarens hemvist som fartygets hemort.

I huvudsaklig överensstämmelse med gällande rätt innebär *sjölagskommitténs* förslag i denna del (3 § tredje stycket), att svenskt fartyg skall ha hemort i Sverige, att ägaren skall bestämma registrerat fartygs hemort samt att ägarens hemvist räknas som ett oregistrerat fartygs hemort, om ägaren ej anmält annan hemort hos sjöfartsverket. Såsom registreringsbestämmelserna utformas enligt kommitténs förslag (jfr 2 kap. i det följande) behöver inte här beaktas det fall att hemort ej anmälts för fartyg som införs i skeppsregistret. Hemortsanmälan till lokal polismyndighet kan enligt kommitténs uppfattning inte betraktas som en praktisk lösning för den som önskar utröna vilken hemort ett oregistrerat fartyg har. Upplysning om vilken hemort som ägaren utsett och anmält för fartyg bör i stället alltid kunna erhållas hos sjöfartsverket, vare sig fartyget är registrerat eller ej.

Enligt den förutnämnda kungörelsen angående signalbokstäver för svenska fartyg skall sjöfartsverket, vid behov i samråd med televerket, tilldela registreringspliktigt fartyg om minst 40 nettoregistertons dräktighet s. k. *igenkänningssignal* i form av signalbokstäver valda ur den bokstavsserie (SAA–SMZ) som gällande internationella konvention i ämnet förbehåller Sverige. Den nu gällande telekonventionen avslutades i Montreux 1965 och trädde i kraft den 1 januari 1967.[21] Även statsfartyg tilldelas igenkänningssignal. Sådan signal utgör i förekommande fall tillika anropssignal för fartygets radiotelegrafstation.

Sedan gällande kungörelse utfärdats, har kommunikationstekniken undergått en betydande utveckling och bl.a. har telegrafkommunikationerna kompletterats med en alltmer spridd radiotelefoni. Inom radiotelefonin utnyttjas konventionsenligt samma igenkänningssignaler som vid radiotelegrafi. Det finns numera – enligt vad kommittén inhämtat – knappast skäl att endast tilldela större fartyg igenkänningssignal. *Sjölagskommittén* föreslår i stället (4 §), att alla fartyg som införs i skeppsregistret skall tilldelas igenkänningssignal. Signalen skall alltjämt tjäna som anropssignal för radiostation.

[19] Jfr bl. a. 41 § varumärkeslagen (1960: 644), 200 § aktiebolagslagen (1944: 705), 102 § lagen om ekonomiska föreningar (1951: 308) och 312 § lagen om försäkringsrörelse (1948: 433).

[20] Jfr Sandström s. 214 ff. Intill 1964 års sjölagsändringar kvarstod en sådan inskräkning även i bestämmelserna om redareansvarets begränsning (254 §).

[21] Jfr televerkets författningssamling, Serie B: 28.

Enligt § 7 RegF skall nationalitets- och registreringscertifikat utfärdas för registrerat fartyg. *Sjölagskommitténs* förslag upptar bestämmelser i detta ämne i 1 kap. Certifikatet, som i förslaget (5 §; jfr 39 §) betecknas *nationalitetscertifikat,* skall utfärdas för varje i skeppsregistret infört fartyg och grundas på registreringen.

Svenskt fartyg har i allmänhet *behörig företrädare* här i landet genom att driftsledningen är helt eller delvis förlagd hit. Men nationalitetsreglerna garanterar ej att så är fallet, ty fartyget kan exempelvis ägas av utlandssvensk och denne kan driva det från utlandet. Sjöfartsverket har emellertid – både som registreringsmyndighet och som tillsynsmyndighet m. m. – behov att kunna kommunicera med behörig företrädare för fartyget. För den skull föreslår *sjölagskommittén* i 1 kap (6 §) en bestämmelse av innebörd att om registrerat fartygs ägare icke är bosatt i Sverige och ej heller har företrädare här, för fartyget bör vara utsedd företrädare med samma vidsträckta behörighet som huvudredare i partrederi har enligt sjölagsförslagets 3 kap.[22] För att kravet skall kunna upprätthållas effektivt bör det förenas med sanktion. Kommittén föreslår ett stadgande av innehåll, att sjöfartsverket äger förordna, att fartyg som ej har sådan företrädare här i landet som nu sagts inte får hållas i drift. Uttrycket »hållas i drift» ersätter enligt kommitteförslaget här som eljest »nyttjas till sjöfart» utan att saklig ändring åsyftas; jfr vid specialmotiveringen till 6 §.

IV Fartygs tillbehör m. m. (7 och 8 §§)

Varken SjöL eller annan sjörättslig författning upptar någon definition av begreppet fartyg utan överlämnar frågan åt rättstillämpningen.[23] Vad som utgör fartygstillbehör regleras endast på det sättet att från tillbehören, som enligt 268 § omfattas av sjöpanträtt, undantas vissa driftsförnödenheter. En motsvarande bestämmelse finns i 13 § IntL.

Enligt 1887 års sjölagsförslag (6 §) skulle såsom fartygstillbehör räknas »fartygets båtar samt övriga redaren tillhöriga föremål, vilka äro avsedda till bruk å fartyget, dock med undantag av proviant, kol, bränsle och olja». Förslaget kritiserades vid högsta domstolens granskning såsom alltför vittgående och det framhölls tillika, att det i och för sig var olämpligt att reglera begreppet med hänsyn till den växlande innebörd det måste ha under olika förhållanden. Måhända hade man därvid även i åtanke den fortgående tekniska utvecklingen på området. 1891 års SjöL kom på grund härav ej att uppta andra regler i ämnet än som nyss nämnts.

I svensk doktrin har förordats, att reglerna om tillbehör till fast egendom analogiskt tillämpas i sjörätten.[24] Även analogi med lufträtten har ansetts naturlig.[25] I praxis har fastighetsrättsliga grunder vunnit tillämpning.[26] Vad lufträtten angår bör ej förbises, att frågan om tillbehör delvis är reglerad genom internationell konvention[27] och det på ett sätt som ej utan vidare kan efterbildas i sjörätten. Sålunda hör bl. a. radioutrustning till luftfartygs tillbehör. Men på svenska fartyg är sådan utrustning regelmässigt förhyrd av televerket och ägs ej av redaren. Föremål i annans ägo torde i princip inte räknas som tillbehör till fartyget. Vad beträffar överlåtelse med ägareförbehåll och hyresavtal för skens skull tillämpas fastighetsrättens grunder.

I norsk rättspraxis[28] har antagits, att tillbehör till fartyg utgörs av sådana lösöreföremål som är bestämda till varaktigt bruk för fartyget under sjöfart – varvid åsyf-

[22] Jfr 4 § samt 13 o. följ. §§ lagen (1968: 555) om rätt för utlänning och utländskt företag att idka näring här i riket.

[23] Jfr 1887 års sjölagsförslag, motiven s. 212. — I sjöbefälskungörelsen (1960: 487) ges definitioner på handels- och fiskefartyg.

[24] Se Sandström s. 47; jfr Undén s. 61 och 105 f.

[25] Sandström ib.

[26] Se NJA 1934 s. 234, 1935 s. 416, 1942 s. 195; jfr SvJT 1925 ref. s. 58.

[27] Art. XVI i 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg; jfr 14 § lagen den 12 maj 1955 (nr 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

[28] ND 1914 s. 321.

tas befordran av gods eller passagerare – men däremot inte sådana föremål som medförs för bruk vid bärgning, fångst och andra speciella ändamål. I konsekvens härmed ansågs fiskeredskap ej som fartygstillbehör. Detta särskilda kvalifikationskrav på fartygstillbehör har, enligt kommitténs mening med fog, kritiserats i svensk litteratur.[29] Svensk rätt bör snarare antas inta den ståndpunkten att som tillbehör räknas sådana föremål med varaktig anknytning till fartyget som är avsedda för bruk i fartygets vanliga användning. Det förtjänar här tillfogas, att kravet på anknytning till ett bestämt fartyg från tillbehören utesluter exempelvis containers och andra sådana transportanordningar som används för att sammanföra gods, något som kan sägas vara motiverat också av dess användning för lasthantering även utanför sjötransportens ram. Motsvarande syn får anläggas på sådana läktare med last som tas ombord för att sedan lossas med lasten samt på vissa lastkranar som av en redare, eller kanske flera samseglande redare, används omväxlande på olika fartyg och stundom medförs ombord.

Sjölagskommittén utgår från att det sjörättsliga tillbehörsbegreppet i stor utsträckning bör svara mot det fastighetsrättsliga. Ej minst från panträttslig synpunkt är det angeläget att tillbehörsbegreppet blir legalt bestämt. Kommitténs förslag upptar därför i 1 kap. (7 och 8 §§) generellt tillämpliga regler i ämnet med förebild i fastighetsrätten.

Överförda till sjörättsliga förhållanden medför fastighetsrättsliga grundsatser, att all utrustning till stadigvarande bruk för fartyget i princip bör utgöra tillbehör. Den framträder även utåt såsom tillbehör. Driftsförnödenheter blir uteslutna, emedan de ej är avsedda för stadigvarande bruk ombord. Utesluten blir också sådan utrustning som, utan att vara avsedd för förbrukning, endast skall tjäna tillfälligt ändamål. Det gäller vare sig utrustningen används temporärt i fartygets vanliga verksamhet – såsom de nyssnämnda lastkranarna i bruk på olika fartyg – eller används i en för fartyget temporär verksamhet. Att utrustningen i och för sig har speciell användning blir utan betydelse, om denna faller inom ramen för den verksamhet fartyget är avsett för. Någon tvekan skall alltså ej behöva råda om att bärgningsredskap, fångstredskap och sådan speciell utrustning kan utgöra tillbehör till fartyg avsedda för verksamhet vari sådan utrustning används.

På en här ej oväsentlig punkt avviker kommitteförslaget från den fastighetsrättsliga förebilden, nämligen i fråga om reservdelar och annat som är avsett att ersätta tillbehör. Sådant är i fastighetsrätten undantaget från tillbehörsbegreppet. Men sjölagskommittén menar, att i den mån sådan utrustning förs ombord – såsom fallet ofta är med t. ex. reservaxel och reservpropeller – har den så varaktig anknytning till fartyget att den bör utgöra tillbehör, om förutsättningarna i övrigt är för handen.

Utöver vad som sålunda kan sägas konstituera den yttre tillbehörskaraktären blir – här som i fastighetsrätten – det avgörande huruvida ägaren eller annan tillfört fartyget föremålet. Huvudsak och tillbehör bör nämligen vara i samme ägares hand, om tillbehöret skall vinna rättsligt erkännande som sådant. För det ändamålet måste alltså utrustning tillföras fartyget av fartygsägaren eller också, efter att ha tillförts fartyget av annan, övertas av fartygsägaren. En rent tillfällig installation av förhyrd materiel kan visserligen inte sägas innebära, att fartyget blivit »försett» med materielen i fråga.[30] Vem som tillfört fartyget viss utrustning måste bedömas med beaktande av i vems intresse det skett.[31] Om sålunda en skeppslegotagare tillfört fartyget specialutrustning för lasthantering, t. ex. en lyftkran, blir kranen – trots sin yttre karaktär av tillbehör till fartyget – inte tillbehör i rättslig mening förrän den eventuellt övertagits av fartygsägaren. Motsättningsvis skall härav följa, att om det är fartygsägaren som tillför fartyget utrustningen så blir detta fartygstillbehör t. o. m. utan hinder av att leverantören förbehållit sig

[29] Sandström s. 40 f.
[30] Jfr NJB del B s. 905.
[31] Jfr NJA II 1966 s. 76.

äganderätten därtill eller att utrustningen endast förhyrts. Äganderättsförbehåll och hyresavtal frånkänns alltså sakrättslig verkan under sådana förhållanden; den obligationsrättsliga sidan av problemet skall strax beröras.

Ett strängt upprätthållande av principen om tillbehörs förening med fartyget i sakrättsligt hänseende låter sig emellertid uppenbarligen ej genomföras generellt. I fastighetsrätten intar tillbehör till industrifastighet en särställning i detta avseende[32] och inom sjörätten blir en i viss mån motsvarande reglering påkallad. En del tillbehör behöver nämligen kunna tillföras fartyget genom hyresavtal eller s. k. leasing utan att uthyraren går förlustig sin rätt till egendomen. Detta gäller sedan länge radioutrustning, som tillhandahålls av televerket. Det gäller också vissa navigatoriska hjälpmedel som fartyget utnyttjar i förening med annans landbaserade anläggningar, t. ex. Decca Navigator. Och även radarutrustning tillhandahålls genom leasing. Man torde få räkna med att denna form för anskaffning av fartygstillbehör kan utvecklas betydligt i framtiden. Samtidigt är det dock ett angeläget kreditsäkerhetsintresse att vad som framträder med yttre tillbehörskaraktär också som regel skall ha rättslig tillbehörskaraktär. Utrymmet för hyra eller leasing måste därför vara begränsat här. Sjölagskommittén har valt att inskränka det till utrustning för radiosamband och navigatoriska hjälpmedel. Om framdeles skulle uppstå så beaktansvärda behov av vidgat utrymme för anskaffning av tillbehör på detta sätt att kreditsäkerhetshänsyn måste vika, får problemet lösas genom lagändring. Men sjölagskommittén har med angivna begränsning velat understryka vikten av att kreditsäkerhetshänsyn ställts i förgrunden vid överväganden med så utpräglat panträttsliga inslag som dessa.

Rättspolitiskt torde det vara motiverat att efter fastighetsrättslig förebild med hyra av radioutrustning och nautisk utrustning likställa förvärv av sådan på avbetalningsköp med ägarförbehåll samt förvärv därav genom köp under återtagandevillkor.[33]

En annan fråga är om föremål, som genom att tillföras fartyget enligt förslagets huvudregel blir tillbehör till detta, bör undantas från huvudregelns tillämplighet när föremålet dessförinnan häftar för företagsinteckning. I 2: 4 andra stycket NJB, motsvarande 5 § andra stycket lagen (1966: 453) om vad som är fast egendom,[34] ges särskilda regler för sådana fall avsedda att balansera ett företags och en fastighets borgenärers motstridiga intressen. Sjölagskommittén har emellertid räknat med att detta problem har långt mindre praktisk betydelse för sjörättens vidkommande än det har i fastighetsrätten. Förslaget upptar därför ingen motsvarighet till de nämnda, jämförelsevis komplicerade reglerna i detta ämne i NJB. Ett föremål får alltså karaktär av fartygstillbehör utan hinder av att föremålet dessförinnan omfattats av företagsinteckning. Vid konkurrens viker innehavaren av företagsinteckningen och torde få åtnöjas med att hålla sig till vederlaget; jfr 4 § första stycket 6 FöIntL.

Vad beträffar de obligationsrättsliga verkningarna av ägarförbehåll och hyresavtal i fråga om tillbehören som fartygsägare tillför fartyg innebär förslaget, liksom fastighetsrätten, att förbehållet förlorar verkan även mellan parterna från det att egendomen i fråga givits yttre tillbehörskaraktär. Det förtjänar uppmärksammas, att det ej är fråga om att frånkänna förbehållet ursprunglig verkan.[35] På samma sätt behandlar kommittéförslaget hyresavtal för skens skull. Däremot lämnas utrymme för att tillerkänna verkliga hyresavtal verkan mellan parterna.[36] Med hyra måste, såvitt gäller radioutrustning och nautisk utrustning, naturligtvis jämställas förvärv under ägarförbehåll eller återtagandevillkor för överlåtaren.

I detta sammanhang vill sjölagskommit-

[32] Jfr 2: 4 första stycket NJB och 5 § första stycket lagen (1966: 453) om vad som är fast egendom, NJA II 1966 s. 64 ff.

[33] Jfr NJB del B s. 908 f. Se även Hessler i Festskrift för Arnholm s. 459 ff.

[34] Jfr NJA II 1966 s. 78 ff.

[35] Jfr Agell i SvJT 1965 bl. a. s. 244 ff.

[36] Jfr NJA II 1966 s. 75 f. och 88.

tén fästa uppmärksamheten vid att det norska förslaget innehåller en speciell bestämmelse avsedd att skilja olika former av leasing åt. Förslaget (jfr § 260) har den innebörden att, om fartygsägaren har rätt till uppsägning med högst sex månaders varsel, antas verkligt hyresavtal, s. k. operating leasing, föreligga och hyresföremålet blir då undantaget från tillbehören. Eljest betraktas hyresförhållandet närmast som ett slags förtäckt köp, s. k. financial leasing. Det är visserligen även i dessa fall såtillvida fråga om verkliga hyresavtal som meningen ej är att äganderätten till egendomen skall övergå i fartygsägarens hand. Men hyresförhållandet har så fast och varaktig karaktär att föremålet blir både betalt och förslitet i fartygsägarens tjänst och det skulle därmed vara motiverat att härvidlag rättsligt likställa det med köp. – Problemet har diskuterats vid de nordiska kommittéöverläggningarna men åtminstone på svensk sida har förslaget om reglering av tillbehören efter fastighetsrättslig förebild ej ansetts böra modifieras med hänsyn till detta problem. Inom den gräns som, på sätt som nyss redovisats, dragits upp för tillbehörsanskaffning genom sakrättsligt giltiga hyresavtal blir alltså båda de nämnda formerna av leasing tillämpliga. Skulle det visa sig rättspolitiskt motiverat framdeles, kan måhända financial leasing analogiskt behandlas på samma sätt som hyresavtal för skens skull. I vart fall har sjölagskommittén ej ansett sig böra redan nu genom särskild reglering ingripa i dessa hyresformers ändamålsenliga utveckling inom den tillåtna ramen.[37]

Även i fråga om överlåtelse av fartygstillbehör följer kommitteförslaget fastighetsrätten. Överlåtelse blir följaktligen inte sakrättsligt verksam förrän tillbehöret skiljs från fartyget så att det därigenom berövas sin yttre tillbehörskaraktär. Ehuru förslaget närmast utarbetats med överlåtelsefallet för ögonen, måste det kunna analogiskt tillämpas i jämförliga fall som t. ex. vid pantsättning av tillbehör.[38] Liksom i fastighetsrätten har alltså här den metoden valts att lagregeln tar sikte på det i praktiken mest betydelsefulla fallet. I detta sammanhang förtjänar påpekas, att tillbehör naturligtvis ej förlorar sin rättsliga tillbehörskaraktär när det endast tillfälligt skiljs från fartyget. Det kan t. ex. behöva lösgöras för reparation eller i samband med reparation av fartyget självt.[39] I så fall bevaras rättsläget oförändrat tills ytterligare ändring inträder.

I fråga om *skeppsbyggen* bör tillbehörsbegreppet enligt kommitténs mening i första hand svara mot fartygstillbehören från det att bygget börjar ta form. Men utöver vad som därigenom blir tillbehör måste beaktas material och utrustning m. m., som skall infogas i bygget. Skeppsbyggnadskonventionen innehåller, som förut framgått, anvisning på en lösning av detta problem. Konventionens artikel 8 går nämligen ut på att inskriven rätt till skeppsbygge kan omfatta material, maskiner i och annan utrustning som befinner sig inom varvsområdet och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som bestämt att införlivas med bygget. Vid överläggningar med de nordiska sjölagskommittéerna har man, åtminstone på norsk och svensk sida, funnit sig böra lägga den av konventionen anvisade, ehuru ej obligatoriska lösningen till grund för lagförslag i ämnet. I Danmark löses problemet i gällande skibsregistreringslov så att rätt som inskrivs i skeppsbygge (dvs. »skib som er foreløbigt registreret») omfattar de därtill anskaffade materialen »der er individualiseret på byggepladsen och påmærket som vedrørende skibet».[40] Enligt tysk rätt, som ger möjlighet till registrering av skeppsbygge av viss minsta storlek om samtidigt stiftas hypotek i bygget, gäller liknande bestämmelser.[41] Sjö-

[37] Leasing behandlades utförligt av Braekhus vid det tjugofemte nordiska juristmötet 1969. Jfr Innstilling VIII s. 91 ff. Det berörs i förbigående i lagberedningens betänkande Utsökningsrätt IX (SOU 1969: 5) s. 45 not 9. Se vidare NJB del B s. 897 och 905 ff.

[38] Jfr NJA II 1966 s. 95.

[39] Jfr NJA II 1966 s. 91; se även art. XVI i 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

[40] Jfr §§ 4 och 48.

[41] Jfr Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2 uppl. 1950) s. 103. och Abraham, Das Seerecht (3 uppl. 1969) s. 54.

lagskommitténs förslag till tillbehörsregler bestämmer den yttre gränsen för skeppsbyggnadstillbehör på det sätt skeppsbyggnadskonventionen anvisar. Byggnadsmaterial m. m. som levereras till varvsområdet för att användas till bygget kommer alltså i regel efter märkning eller annan sådan åtgärd att såsom rättsliga tillbehör uppgå i bygget redan före infogandet. Och ett motsvarande betraktelsesätt kan anläggas innan bygget börjar ta form. Här kan erinras om rättsfallet NJA 1960 s. 221 (Rosengrens dörrar) vari äganderätten till branddörrar, som en byggnadsentreprenör fått levererade under äganderättsförbehåll men med rätt att fritt använda för att infogas i en byggnad, ansågs ha frångått leverantören vid leveransen till byggnadsplatsen.[42]

Varvsområdet omfattar självfallet ej endast själva arbetsplatsen utan hela det utrymme varvet disponerar för verksamheten, även om det inte bildar ett sammanhängande område på marken. Utrymmen på annan ort bör dock ej utan vidare räknas hit. Men om – såsom kommitténs förslag till registreringsbestämmelser medger – mer än en byggnadsplats antecknas i skeppsbyggnadsregistret, måste begreppet varvsområde ges en däremot svarande tolkning.

I övrigt kommer för skeppsbyggen de i fråga om fartyg föreslagna tillbehörsreglerna att bli tillämpliga. Utöver yttre tillbehörskarakteristika enligt den uttryckliga huvudregeln fordras alltså för rättslig tillbehörsegenskap att bygge och tillbehör kommer i samme ägares hand. Om varvet självt är ägare till bygget är läget enkelt. Ifall beställaren har äganderätten, uppstår frågan vem som tillför bygget material m. m. när varvet anskaffar det för egen räkning. Eftersom det avgörande skall vara i vems intresse det tillförs bygget, anser kommittén svaret vara att det är varvet som på beställarens vägnar tillför bygget materialet i fråga; det är alltså ägaren som skall anses ha tillfört det. Ifall varvets leverantörer förbehållit sig äganderätten till materialet, förlorar det förbehållet sålunda sin verkan när materialet får yttre tillbehörskaraktär, dvs. genom märkning eller liknande enligt huvudregeln. Skulle det i stället vara fråga om radioutrustning som levererats för inmontering i bygget, blir åtminstone i fråga om blivande svenska fartyg läget ett annat. Ty sådan utrustning kommer då inte i samme ägares hand som bygget eller det färdiga fartyget, eftersom televerket med stöd av det förut behandlade undantaget från huvudregeln bevaras vid sin rätt till utrustningen.

V Fartygs behöriga skick och iståndsättlighet efter haveri m. m. (9 och 10 §§)

De grundläggande reglerna i 5 a § SjöL om *fartygs behöriga skick* erhöll sin nuvarande lydelse genom 1967 års sjölagstiftning.[43] Ehuru naturligtvis främst avsedda för redaren, anger dessa regler inte vem som svarar för fartygets behöriga skick. Det framgår av ansvarsbestämmelserna, 323 och 331 §§ SjöL, att ej endast redaren har sådant ansvar.[44] För befälhavaren gäller särskilda, mot 5 a § svarande regler i 58 § SjöL. Reglerna i 5 a § kompletteras av andra sjörättsliga bestämmelser i ämnet, främst 1965 års lagstiftning om säkerheten på fartyg.

Grundläggande regler om fartygs behöriga skick har alltjämt sin naturliga plats i det inledande kapitlet i SjöL och sjölagskommitténs förslag upptar därför dessa där, i sak oförändrade men i 9 §.

I 1 kap. upptar sjölagskommitténs förslag även bestämmelserna i 6 § SjöL om *fartygs iståndsättlighet* efter liden skada. De införs utan saklig ändring i 10 § men kompletteras med en ny bestämmelse som är betingad av den nya sjöpanträttskonventionen. Enligt 270 § andra stycket SjöL upphör sjöpanträtt i fartyg som kondemneras – dvs. i viss ordning förklaras icke vara iståndsättligt – och därefter säljs frivilligt. Panträtten övergår i stället i köpe-

[42] Jfr Agell i SvJT 1965 s. 243 ff.

[43] Jfr även lagändring i samband med 1965 års sjösäkerhetslagstiftning (NJA II 1965 s. 462ff).

[44] Jfr SvJT 1968 s. 374; se även sjöfartssäkerhetskommitténs betänkande II 1911 s. 133 och 173 ff.

6—014344

skillingen men kan enligt 272 § SjöL göras gällande däri endast så länge medlen utestår oguldna eller innehas av befälhavaren eller redarens agent. Enligt 20 § IntL upphör även den med fartygsinteckning förenade panträtten i kondemnerat och frivilligt försålt fartyg. Denna panträtt övergår ej i köpeskillingen, en ståndpunkt som torde vara motiverad av att inteckningshavaren, till skillnad från sjöpanträttshavaren, har möjligheter att avtalsvis skydda sig mot de ekonomiska risker en kondemnation kan medföra.[45] Gällande rätt ger alltså fartygsägaren, i vars rätt försäkringsgivaren som regel inträder,[46] möjlighet att sälja det kondemnerade fartyget gravationsfritt. Det är naturligtvis särskilt av betydelse när kondemnationen gäller fartyg som skadats svårt och kanske rentav är vrak. Denna möjlighet kan ej utan vidare bevaras enligt den nya sjöpanträttskonventionen, som endast erkänner två former för sjöpanträtts upphörande: preskription och exekution. Sjölagskommittén föreslår därför, att ägaren berättigas att låta sälja fartyget exekutivt för att därigenom kunna överlåta det gravationsfritt. Det får antas, att en sådan ordning bättre än den nuvarande tillgodoser sjöpanträttshavarens intresse. Ty denne bereds därigenom tillfälle att bevaka detta vid försäljningen. För närvarande kan den äga rum utan publicitet; och det ger utrymme för missbruk av kondemnationsinstitutet. Bestämmelsen, som har motsvarighet i det norska förslaget, tar sikte på det fall att det kondemnerade fartyget befinner sig inom svenskt jurisdiktionsområde. Det är ej antagligt, att den i nämnvärd mån skall kunna tillämpas utomlands; i vart fall blir sådan tillämpning helt beroende på vad där gällande exekutionsrätt tillåter. Exekutionsrättsligt bör gälla, att det kondemnerade fartyget säljs som om det var utmätt för fordran med bästa rätt. Därigenom ges underlag för tillämpning av täckningsprincipen.[47]

Specialmotivering

1 §.

Liksom SjöL upptar förslaget bestämmelser om fartygs nationalitet i lagens första paragraf. Dessa har behandlats uttömmande i den allmänna motiveringen (under I). Besvär över sjöfartsverkets beslut enligt tredje stycket skall föras hos Konungen i statsrådet; kommittén utgår från att verket bemyndigas pröva åtminstone vissa dispensfrågor.

2 §.

SjöL upptar de grundläggande reglerna om fartygsregistrering i denna paragraf (jfr under II i den allmänna motiveringen). Sådana återfinns enligt sjölagskommitténs förslag huvudsakligen i 2 kap. I *första stycket* av förevarande paragraf ges föreskrifter om skepps- och skeppsbyggnadsregister och *andra stycket* ger Kungl. Maj:t befogenhet att förordna om särskilt båtregister i den mån det fordras för tillsyn eller eljest av allmänna hänsyn. Skepps- och skeppsbyggnadsregistren har behandlats i den allmänna motiveringen. Här bör tilläggas att kommitteförslaget innebär att skeppsbygge kan registreras redan innan det börjar ta form, nämligen då beställningskontrakt föreligger. Förslaget utnyttjar i den delen skeppsbyggnadskonventionens konstruktion som är avsedd att möjliggöra att kreditförhållandena ordnas rationellt redan i tidigaste skede. Till härmed sammanhängande problem återkommer sjölagskommittén i anslutning till förslaget om skeppsbyggnadsinteckning (jfr förslaget 11 kap.).

Till bestämmelserna om skepps- och skeppsbyggnadsregistren knyter förslaget en föreskrift av innebörd att sjöfartsverket årligen skall publicera – och för det ändamålet naturligtvis också fortlöpande kontrollera och komplettera – en på registren grundad förteckning. Meningen är att sjöfartens intressenter skall kunna på ett en-

[45] Jfr NJA II 1902 nr 3 s. 29 ff. och 35 f.

[46] Jfr bl. a. § 64 i 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan och § 29 mom. 1 i 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor.

[47] Jfr motsvarande lösning i 13 § andra stycket jordförvärvslagen (1965: 290).

kelt sätt få tillgång till vissa informationer som de ofta har behov av. Sjölagskommittén har här haft för ögonen den nuvarande Sveriges Skeppslista, kompletterad med registrerade skeppsbyggen. Innehållet i förteckningen, vilken alltjämt bör benämnas Sveriges Skeppslista, får bestämmas närmare genom tillämpningsföreskrifter.

I *tredje stycket* ges fullmakt för Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, sjöfartsverket att utfärda tillämpningsföreskrifter till lagens bestämmelser om registrering och inskrivning; jfr 2 § fjärde stycket SjöL.

3 §.

Bestämmelserna om fartygs namn, som behandlats i den allmänna motiveringen (under III), upptas i *första och andra styckena* av denna paragraf. Namnprövningen ankommer på sjöfartsverket i dess egenskap av inskrivningsmyndighet. Det framgår av förslaget 25 § andra stycket och medför att talan mot beslut i sådana ärenden skall föras i judiciell i stället för som nu i administrativ ordning. Därav påkallas ändring i lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt. Förslag om sådan följdändring till sjölagsförslaget bifogas detta.

I *tredje stycket* upptas de i den allmänna motiveringen (under III) redovisade bestämmelserna om fartygs hemort.

4 §.

I denna paragraf upptar förslaget bestämmelser om fartygs igenkänningssignal; jfr den allmänna motiveringen (under III). När sjöfartsverket tilldelar fartyg sådan, handlar verket i egenskap av central sjöfartsmyndighet, trots att det sker i samband med registreringen. Sådant ärende är i och för sig inte på grund av förslaget bundet till handläggning på den inskrivningsavdelning varom förslaget upptar föreskrift i 25 § andra stycket.

5 §.

Bestämmelserna om nationalitetscertifikat, vilka berörts i den allmänna motiveringen (under III), upptas i denna paragraf.

Nationalitetscertifikatet utgör det officiella beviset om fartygets rättsliga status (jfr 2 § första stycket SjöL). Bestämmelse därom fogas enligt förslaget till reglerna om vilka fartyg som erhåller nationalitetscertifikat; jfr *första stycket*. Nationalitetscertifikatet skall enligt förslaget återge de i skeppsregistret införda uppgifter som fordras för fartygets identifiering och bör alltså innehålla namn, hemort och signalbokstäver jämte det nummer varunder fartyget införts i registret. Dessutom skall certifikatet innehålla upplysning om ägaren och förklaring att fartyget är svenskt och berättigat att överallt åtnjuta det skydd och de rättigheter som tillkommer svenska fartyg. Enligt *andra stycket* skall nationalitetscertifikatet åtfölja fartyget.

Registreringspliktigt fartyg bör inte, lika litet som enligt gällande rätt,[48] få hållas i drift utan gällande nationalitetscertifikat. Föreskrift därom ges i *tredje stycket*. Den kompletteras av en i förslaget 13 kap. 328 § upptagen, mot § 33 första stycket RegF svarande bestämmelse om straff för överträdelse härav.

Sjöfartsverket handlägger ärenden enligt denna paragraf i sin egenskap av central sjöfartsmyndighet, vilket betyder att ärendena inte måste handläggas på inskrivningsavdelningen och att besvär förs i administrativ ordning.

6 §.

Här upptar förslaget de i den allmänna motiveringen (under III) behandlade föreskrifterna om företrädare här i landet för registreringspliktigt svenskt fartyg samt om sanktion mot försummelse att vid behov utse sådan.[49] Sanktionen föreslås bli den att förbud kan meddelas mot att fartyget hålls i drift. Härtill ansluter sig en bestämmelse i förslaget 13 kap. 328 § om ansvar för överträdelse av förbudet att hålla fartyget i drift.[50]

[48] Jfr § 8 mom. 1 RegF.

[49] Jfr det norska sjölagsförslaget § 3 (Innstilling VIII).

[50] Jfr 6 kap. 5 §, 8 kap. 1 och 2 §§ samt 10 kap. 3 och 4 §§ FSL.

I detta sammanhang vill kommittén fästa uppmärksamheten vid att förslaget ej använder formuleringen »nyttjas till sjöfart» utan »hållas i drift». Denna senare formulering används genomgående. Anledningen är att uttrycket »nyttjas till sjöfart» orsakat onödiga tolkningssvårigheter. Sålunda har – som nämnts i det föregående (jfr den allmänna motiveringen under IV) – med sjöfart stundom förståtts endast befordran av gods eller passagerare, varigenom bl. a. fiske uteslutits.[51] Och tvekan har uppstått i fråga om fartyg som varit upplagda eller undergått långvariga klassningsarbeten. I förtydligande syfte infördes därför i samband med 1967 års sjölagsändringar uttrycket »fartygets drift» i sjöförklaringsreglerna.[52] Formuleringen åsyftar fartygets användning under förhållanden som i regel kräver utrustning och bemanning. Det är väsentligt att rekvisitet sålunda ej uteslutande anknyter till fartygets framförande utan även till annan verksamhet såsom lastning och lossning. Naturligtvis avses fartygets användning som sådant, ej som bostad eller hotell- eller nöjeslokal och liknande, i vilket fall det f. ö. ej ens alltid bör betraktas som fartyg (jfr nedan vid 2 kap.).

Förbud enligt denna paragraf bör beslutas av sjöfartsverket såsom central sjöfartsmyndighet och besvär torde få föras i regeringsrätten med hänsyn till prövningens övervägande rättsliga natur. Det under 3 § anmälda förslaget till ändring i regeringsrättslagen har utformats med beaktande härav; besvärsmål om förbud mot fartygs *resa* hör redan nu under regeringsrättens prövning.

7–8 § §.

I dessa paragrafer upptar förslaget de bestämmelser om tillbehör till fartyg och skeppsbyggen som behandlats i den allmänna motiveringen (under IV). Bestämmelserna skall – som förut antytts – ses mot bakgrund av skeppsbyggnadskonventionens art. 8 samt 3, 5, 6 och 8 §§ lagen (1966: 453) om vad som är fast egendom.[53]

I *7 § första och andra styckena* ges huvudreglerna om vad som är tillbehör till fartyg och skeppsbyggen. Det sker genom en bestämning av tillbehörens yttre karakteristika så som utvecklats i den allmänna motiveringen. I *tredje stycket* av samma paragraf undantas från huvudregelns tillämpning sådana föremål av tillbehörstyp som tillförs fartyg eller skeppsbygge av annan än ägaren till fartyget eller bygget samt slås fast, att ägaren likväl kan tillföra fartyget eller bygget radioutrustning m. m. utan att utrustningen blir rättsligt tillbehör, om han nämligen ej äger densamma. I *fjärde stycket* behandlas överlåtelse av tillbehör. Paragrafen rör uteslutande sakrättsliga problem.

I *8 §* regleras den obligationsrättsliga sidan av ägarförbehåll och skenhyresavtal så som utvecklats i den allmänna motiveringen. Som redan framgått omfattar den regleringen inte verkliga hyresavtal, vilka alltså kan förbli obligationsrättsligt verksamma utan hinder av tillbehörsreglerna. Även radioutrustning och nautisk utrustning är undantagna från paragrafens tillämpning.

9–10 § §.

Under dessa paragrafer upptas de i den allmänna motiveringen (under V) behandlade bestämmelserna om fartygs behöriga skick (9 §) samt om dess iståndsättlighet efter haveri och ägarens rätt att låta sälja kondemnerat fartyg exekutivt (10 §). I 9 §, som svarar mot 5 a § SjöL, har formuleringen »nyttjas till sjöfart» ersatts med »hålles i drift»; jfr under 6 § ovan. 10 § motsvarar gällande 6 §.

[51] Jfr ND 1914 s. 321 och Sandström s. 40 f
[52] Jfr bl. a. 301 § SjöL; se NJA II 1967 s. 84.
[53] Jfr NJA II 1966 bl. a. s. 41 ff., 71 ff. och 88 f. Se numera NJB 2 kap. 2, 4, 5 och 7 §§.

Kap. 2 Om registrering av fartyg

Allmän motivering

Som framgått av det föregående upptar förevarande kapitel enligt sjölagskommitténs förslag en reglering av skepps- och skeppsbyggnadsregistreringen, vilken utformats för att tillgodose såväl offentligrättsliga krav på registrering som privaträttsliga krav på inskrivning av panträtt i fartyg m. m. Därvid har till förebild för bestämmelserna om inskrivning av äganderätt tagits fastighetsrättens reglering av lagfart sådan den framträder i NJB. Fastighetsrätten har på samma sätt fått tillhandahålla förebilden till reglerna om inskrivning av panträtt. Dessa upptas i förslagets 11 kap.

Förslagets 2 kap. indelas i tre avsnitt, det första om skepps- och skeppsbyggnadsregistrens omfattning med hänsyn till registreringsplikt och registreringsrätt, avregistrering m. m., det andra om verkan av registrering och inskrivning samt det tredje om förfarandet. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 17–20 kap. NJB och i övrigt har, som förut nämnts, beaktats bl. a. 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner.

Sjölagskommittén har i förslaget, delvis med anknytning till NJB, sökt genomföra en viss terminologi. Sålunda talas genomgående om att fartyg eller skeppsbygge införs i register resp. registreras. Fartyg är *registreringspliktigt* under vissa förutsättningar och skeppsbygge är på samma sätt *registreringsbart;* i båda fallen föreligger *inteckningsbarhet.* I vissa fall skall fartyg eller skeppsbygge avföras ur registret men det kan tänkas att avregistrering likväl inte kan verkställas utan vidare. Fartyg eller skeppsbygge *anmäls* för registrering resp. avregistrering. Äganderätt till sådan egendom inskrivs; när formuleringen »rätt» används avses i regel äganderätt eller både äganderätt och panträtt medan den senare betecknas såsom rättighet. Inskrivning sker på *ansökan* och äger rum i viss egendom.

Anteckning i register eller *registeranteckning* sker också i viss egendom utom i fråga om namnserier. All införing som här nämnts ryms liksom avregistrering under beteckningen *registrerings- eller inskrivningsåtgärd.* Detsamma gäller åtgärder enligt 11 kap.: inteckning, utbyte av pantbrev, nedsättning och dödning av inteckning, förklaring om intecknings fortvarande giltighet och andra införingar som rör inteckning.

Fartygsregistreringen är av uppenbara skäl mer nationellt präglad än sjörättens centrala delar. Under 1950-talet förekom emellertid ett begränsat nordiskt samarbete på området, när danska och norska lagkommittéer arbetade på revision av skeppsregistreringslagstiftningen. I dessa kommittéers inbördes överläggningar deltog även företrädare för Finland, Island och Sverige.[1]

[1] Jfr den danska Betaenkning nr 134/1955 angående revision af skibsregistreringslovgivningen m. v. s. 7 f.

Av de danska och norska kommittéförslagen ledde endast det danska till lagstiftning.[2] På norsk sida överlämnades revisionsarbetet i stället till den norska sjölagskommittén.[3] Denna kommitté, som 1966 lade fram ett förslag i ämnet genom den förutnämnda Innstilling VI, har sedan genom Innstilling VIII i september 1969 avgivit ett delvis omarbetat förslag till registreringsregler.

I samband med de nordiska sjölagskommittéernas överläggningar om fartygs- och skeppsbyggnadshypotek enligt 1967 års internationella konventioner i dessa ämnen har även registreringsfrågor berörts. Därvid har hittills de norska och svenska kommittéerna kommit fram till att fartygs- och skeppsbyggnadsregistreringen bör regleras inom SjöL:s ram och enats om att uppta bestämmelserna härom i 2 kap. Vad innehållet beträffar står man på norsk sida delvis på grunden av en i allmän norsk civilrätt – liksom i dansk rätt – etablerad ordning med s. k. tinglysing. Full motsvarighet därtill saknas i svensk rätt. Nordisk rättslikhet och parallellitet har därför inte kunnat åstadkommas i denna del av sjölagsförslaget.

I Registreringsplikt och registreringsrätt (11 §)

Den svenska fartygsregistreringen är, som tidigare nämnts, utformad som en nationalitetsregistrering. I fartygsregistret införs uteslutande fartyg som enligt 1 § SjöL har svensk nationalitet. Alla svenska fartyg *kan* införas i fartygsregistret, oavsett användning och storlek. Men vissa fartyg *skall* införas där. Registreringsplikten förutsätter enligt 2 § SjöL, dels att fartyget används till »handelssjöfart eller resandes fortskaffande» eller, annorledes uttryckt, befordran av gods eller passagerare, dels att det har en bruttodräktighet av minst tjugo registerton.[4] Dräktigheten utgör fartygets rymd utrönt genom mätning enligt SkeppsmätnK, varvid brutto- och nettodräktighet beror av om vissa driftsutrymmen, främst maskinrum, tas med i beräkningen eller ej; ett registerton är lika med 100 engelska kubikfot eller 2,83 kubikmeter.[5]

För fiskefartyg finns en särskild form av registrering, väsentligen avsedd för tullkontrolländamål.[6]

Nationalitetsregistreringen utgör grundval för fartygsinteckningen främst på det sättet att endast i fartygsregistret införda fartyg kan intecknas. Därutöver ställer IntL emellertid krav på viss minsta dräktighet, nämligen antingen en nettodräktighet av tre registerton eller – i fråga om bogserare och isbrytare – en bruttodräktighet av tio registerton.

Sjölagskommittén har omprövat nuvarande registreringsplikt och registreringsrätt för fartyg samt den därmed sammanhängande frågan om inteckningsbarhet. Trots de offentligrättsligt betingade motiv som påkallar fartygsregistrering kommer det nya skeppsregistret att få övervägande privaträttslig karaktär. Det syns därför naturligt att begränsa skeppsregistreringen till de fartyg som bör kunna intecknas. Det offentligrättsliga behovet av registrering av andra fartyg under myndighets tillsyn eller eljest under allmän kontroll kan tillgodoses genom annan registrering än den i skeppsregistret föreslagna (jfr förslaget 2 § andra stycket).

IntL gav ursprungligen inteckningsbarhet åt registrerade fartyg med minst tjugo bruttoregistertons dräktighet. Genom lagändring 1920 jämkades gränsen till fem nettoregisterton för att 1954 ytterligare ändras till nuvarande gränser. Motiven till 1920 års jämkning var att fartygen undergått sådana

[2] Jfr loven nr 93 af 29. marts 1957 om skibsregistrering.

[3] Jfr Innstilling VI s. 7 f.

[4] Se SFS 1965: 720; jfr prop. 1965: 132 bl. a. s. 48 ff. och 122.

[5] Andra mått på fartygs storlek är — utom längd, bredd och djupgående — *deplacement*, som anges i ton, kubikmeter eller kubikfot och motsvarar den vattenmassa fartyget undantränger, samt *dödvikten*, som uttrycks i ton och som åsyftar den vikt av last och driftsförnödenheter fartyget kan bära med det djupgående som markeras av linjen för sommarfribord (dödvikten kan även betecknas som »lastdryghet»).

[6] Jfr SFS 1958: 555 samt generaltullstyrelsens kung. 14 april 1959 nr 39 och meddelande 1959 nr 8. Se även 122 och 125 §§ tullstadgan (1927: 391).

prisstegringar att även små fartyg lämpade sig som underlag för kreditsäkerhet i intecknings form.[7] Ändringarna 1954 berodde på övergång till nya skeppsmätningsregler.[8]

Enligt sjölagskommitténs mening bör inteckningsbarhet ej heller framdeles stå öppen för fartyg av obetydlig storlek. Behovet av ett internationellt erkänt hypotek kan med fog sägas vara begränsat till den större, yrkesmässiga sjöfarten och sjöpanträttskonventionen gäller endast s. k. seagoing vessels, d. v. s. fartyg avsedda för användning i öppen sjö. Också den mindre, yrkesmässiga sjöfarten kan visserligen utnyttja ett sådant hypotek men för dess vidkommande kan kreditsäkerhet i form av företagsinteckning – främst lämpad för användning inom landet – utgöra ett användbart alternativ; det kan nämnas att det tidigare förlagsinteckningsinstitutet förutsatte att egendomen i fråga ingick i industriell verksamhet vilket bl. a. uteslöt sjöfartsnäringen.[9] Vad nöjessjöfarten angår har kommittén inte funnit vägande skäl att alls erbjuda möjlighet till särskild underpantsättning. Någon ändamålsenlig skiljelinje kan emellertid svårligen dras i detta sammanhang mellan å ena sidan yrkesmässig sjöfart och å andra sidan nöjessjöfart, ty fartyg kan skifta karaktär från t. ex. handels- eller fiskefartyg till nöjesfartyg och tvärtom.

Sjölagskommittén har mot bakgrund av dessa överväganden ansett att skeppsregistret (jfr 11 § första stycket) bör omfatta alla svenska fartyg av viss minsta storlek, så bestämd att flertalet handels- och fiskefartyg men så få nöjesfartyg som möjligt blir registreringspliktiga och inteckningsbara.

I fråga om metoden för avgränsningen har kommittén funnit, att den nuvarande anknytningen till fartygs dräktighet bör frångås. Sådant mått på fartygs storlek – eller rättare sagt rymd – kan vara ytterst komplicerat att fastställa och därigenom ge upphov till betydande gränsdragningsproblem. Sådana har kommittén så mycket hellre velat undvika som kommitteförslaget knyter viktiga privaträttsliga verkningar till gränsdragningen – såsom inträde av sakrättsskydd för överlåtelse och möjlighet till s. k. handpantsättning (jfr HB 10: 7) – och det alltså är angeläget att envar blir i stånd att utan betydande svårigheter avgöra om ett fartyg med hänsyn till storlek är registreringspliktigt och inteckningsbart. Sjölagskommittén har stannat för att välja storleksmåtten på fartygets skrov och med utgångspunkt i en inom sjöfartsverket genomförd utredning *(bilaga 4)* bestämt gränsen till en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Med »största längd» avses därvid detsamma som i allmänhet, med översättning av ett engelskt uttryck, kallas »längd över allt», bogspröt och avvisare ej inräknade, och med största bredd den största yttre skrovbredden, avvisare ej inräknade. Är fartyget av katamarantyp eller eljest flerskrovigt, avses naturligtvis med breddmått skrovens och mellanliggande däcks eller andra konstruktionsdelars sammanlagda största bredd.

Sjöfartsverkets utredning ger vid handen, att en gräns vid 12 × 4 meters skrov i praktiken tämligen väl sammanfaller med nuvarande gräns för registreringsplikt vid 20 bruttoregisterton. Enligt kommitténs uppfattning bör i princip alla svenska fartyg av den minsta storlek som nu angivits införas i skeppsregistret, oavsett slag och användning. Med hänsyn till skeppsregistreringens framträdande privaträttsliga karaktär syns det dock motiverat att kunna undanta statsägda icke-kommersiella fartyg; enligt kommitteförslaget skall Kungl. Maj:t äga bestämma att sådana fartyg, antingen alla eller vissa slag därav, ej skall införas i skeppsregistret.[10] Med denna modifikation kommer alltså registreringsplikt och registreringsrätt att sammanfalla. De väsentliga ändringarna i förhållande till gällande rätt blir med detta förslag att en del jämförelsevis små handelsfartyg – huvudsakligen passagerarbåtar – och ett antal fiskefartyg blir underkastade registreringsplikt i stället för att endast vara registre-

[7] Jfr NJA II 1920 s. 695.
[8] Jfr NJA II 1954 s. 566.
[9] Jfr NJA II 1913 s. 235 ff.
[10] De bör utan hinder därav kunna införas i skeppslistan, om det befinnes lämpligt (jfr 2 §)

ringsberättigade medan åter andra sådana, av för närvarande inteckningsbar storlek, kommer att vara för små för att kunna intecknas. Endast ett obetydligt antal nöjesfartyg blir praktiskt berörda. Kommittén vill här hänvisa till sjöfartsverkets nyss nämnda utredning.

Med hänsyn till de privaträttsliga konsekvenserna av registreringspliktens omfattning kan det sägas vara en nackdel, rättssystematiskt sett, att inte alla egentligen svenska fartyg av i och för sig registreringspliktig storlek kommer att omfattas av registreringsplikt. Nationalitetsvillkorens utformning medför att en del fartyg som ägs av t. ex. svenska ideella föreningar ej kommer att kunna införas i skeppsregistret. Kommittén har emellertid räknat med att detta förhållande inte skall medföra praktiska olägenheter. Det rör sig om relativt få undantagsfall som dessutom i viss utsträckning kan tänkas bli eliminerade med tillämpning av den i 1 § upptagna regeln om dispens från nationalitetsvillkoren. Därför har kommittén ansett sig kunna bortse från denna nackdel.

Som förut nämnts omfattar kommitténs uppdrag att pröva om *mudderverk, pontonkranar och annan sådan egendom* bör kunna registreras och intecknas. Till en början bör då uppmärksammas, att dylik egendom ej sällan kan betecknas som fartyg. I den mån så är fallet kommer den alltså utan vidare att, om storlekskravet uppfylles, bli registreringspliktig och inteckningsbar. Problemet kan alltså här begränsas till sådan egendom av förevarande slag som ej utgör fartyg.

Fartygsbegreppet är, som förut nämnts, inte bestämt i svensk sjörättslig författning och man är därför hänvisad till en praktisk tolkning med utgångspunkt från vissa vedertagna synpunkter i ämnet; problemet är ingalunda nytt utan välkänt sedan länge.[11] Sjölagskommittén vill till belysning därav anföra, att man i allmänhet med fartyg torde avse ett sjötransportmedel varmed jämställs redskap för annan verksamhet till sjöss såsom fiske, fångst, isbrytning, bärgning, bogsering, dykning och annat som har samband med sjöfarten.[12] Väsentligt torde vara att viss manöverdugliglhet är för handen men krav på eget framdrivningsmedel brukar ej uppställas, även om förekomst av sådant är ägnad att undanröja en tvekan som eljest skulle kunna råda. Pråmar och läktare är med dessa utgångspunkter fartyg och även flytdockor och pontonkranar kan vara det.[13] Flottar, bryggpontoner och flytande behållare faller däremot utom fartygsbegreppet. Huruvida en anläggning för utvinning av olja eller naturgas ur kontinentalsockeln skall anses som fartyg eller ej blir beroende på omständigheterna. Uppenbarligen är oljeutvinning i och för sig inte sådan verksamhet till sjöss som nyss antytts men det kan stundom tänkas att anläggningen utgör transportmedel. Sjölagskommittén har utgått från att luftkuddefarkoster (s. k. svävare) ej utan vidare kan anses som fartyg i den mening varom här är fråga och de omfattas därför ej av förslaget. Det norska förslaget däremot omfattar både oljeborrtorn och svävare.[14]

Att egendom av förevarande slag uteslutande används som bostad eller hotell- eller restaurangrörelse eller annat sådant för sjöfarten främmande ändamål och är helt anpassad härför, innebär enligt kommitténs uppfattning att den inte kan betraktas som fartyg; den kan ju då inte brukas som sjötransportmedel eller redskap för sådan verksamhet till sjöss som har samband med sjöfarten.

I den mån egendom av förevarande slag ej uppfyller kraven för att vara fartyg kan den, sedan förlagsinteckning – som förutsatte att fråga var om industriell rörelse – numera ersatts av företagsinteckning, tänkas bli föremål för sådan säkerhetsrätt. Enligt kommitténs mening får det anses till-

[11] Jfr bl. a. Beckman s. 4 f. och Falkanger s. 166, 578—579. I den danska skibsregistreringsloven regleras problemet uttryckligen i § 2. Se även Innstilling VIII s. 64 och VI s. 44 och 76.

[12] Se här definitionen av handelsfartyg i 3 § sjöbefälskungörelsen (1960: 487).

[13] Jfr (1953) 1 Lloyd's Rep. 514 QB, ref. av Falkanger s. 166.

[14] Jfr Innstilling VIII, Sjölagsförslagets § 33. — I Sverige pågår en särskild utredning ang. trafik med svävare.

räckligt för kreditsäkerhetsändamål. En utvidgning av skeppsregistreringen till annat än fartyg skulle f. ö. leda till betydande teoretiska och praktiska avgränsningsproblem. Att redan fartygsbegreppet såsom sådant kan vålla svårigheter vid praktisk tillämpning är visserligen som förut antytts ofrånkomligt.

Vad beträffar *skeppsbyggnadsregistreringen* (jfr 11 § andra stycket) torde inte finnas något behov av att utforma den annorledes än som en rätt till registrering. Ingen registreringsplikt föreslås således här. Mot bakgrund av skeppsregistreringen och skeppsbyggnadskonventionens renodlat privaträttsliga syfte är det naturligt att skeppsbyggen endast får registreras om de beräknas i färdigt skick få sådan storlek att de också kan införas i skeppsregistret, om förutsättningarna i övrigt är för handen. Sjölagskommitténs förslag går alltså ut på att gränsen bör gå vid en blivande största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Ett motsvarande betraktelsesätt ligger bakom skeppsbyggnadskonventionens bestämmelse (art. 1 första stycket) att registreringen får begränsas till byggen som i färdigt skick, med hänsyn till typ och storlek, kan registreras som s. k. seagoing vessels. Att flertalet skeppsbyggen i Sverige levereras till utlandet påverkar inte ett sådant ställningstagande beträffande den svenska ordningen för registrering av skeppsbyggen. Som framhållits vid 2 § av förslaget bör registreringen tillåtas redan från kontraktsskedet, eftersom ett av skeppsbyggnadskonventionens huvudsyften är att möjliggöra att kreditförhållandena redan från början ordnas med tanke på såväl byggnadstiden som tiden efter det fartyget sätts i drift. I övrigt är bestämmelserna om fartyg i förslagets 2 kap. avsedda att tillämpas även på registreringsbara skeppsbyggen; i vissa fall ges dock särregler för de senare.

II Registrering och inskrivning (12 och 13 m. fl. §§)

För att skeppsregistreringen på bästa sätt skall kunna fylla sin funktion bör den bl. a. riktigt återge äganderättsförhållandena. Sådant krav gäller redan från offentligrättslig utgångspunkt, eftersom fartygsregistret är en förteckning över fartyg med svensk nationalitet och nationalitetsvillkoren är knutna till äganderättsförhållandena. Emellertid är det i gällande rätt knappast väl sörjt för detta. En viss äganderättsprövning sker, när fartyg förs in i registret; jfr §§ 4 och 5 RegF. Men kraven på utredning är låga och detsamma gäller anmälan om förändring i äganderättsförhållandena. Sådan anmälan görs enligt § 13 RegF av fartygsägaren och i fråga om andel kan anmälan även göras av den som förvärvat andelen. Anmälan som här avses behöver ej åtföljas av bevisning; däremot skall underskriften vara bevittnad. En följd av denna ordning är, att den som är inskriven i fartygsregistret som ägare till fartyg ej har en mot lagfaren fastighetsägares legitimation helt svarande behörighet att medge inteckning i egendomen. I princip skall inteckningsmedgivande, för att gälla, vara lämnat av den som är inskriven i fartygsregistret som ägare till fartyget (6 § IntL). Men fullständig prövning av äganderätten skall likväl företas i inskrivningsärendet vid domstolen (7 § IntL). Det gäller därvid att härleda ägarens rätt till den som här i landet byggt fartyget eller som först förvärvat det från utlandet. Eftersom det kravet ansetts kunna vara alltför betungande för sökanden,[15] medger IntL att den räknas som fartygets ägare vilken under de senaste fem åren varit inskriven i fartygsregistret som sådan eller också bevisligen härleder sin rätt från den som vid femårsperiodens början var inskriven som ägare till fartyget. Det har likväl försports missnöje med denna ordning, emedan den på sina håll ansetts otillräckligt lätta på utredningskraven. I riksdagen motionerades redan 1963 om uppmjukning av regeln.[16] Riksdagens skrivelse i anledning härav överlämnade Kungl. Maj:t den 17 maj 1963 till sjölagskommittén att beaktas vid det fortsatta kommittéarbetet.

[15] Jfr NJA II 1902 nr 3 s. 20.

[16] Jfr motion i andra kammaren 1963: 194, L¹U 1963: 16, Rskr 163.

I den nya ordning *sjölagskommittén* föreslår blir det ofrånkomligt att ställa höga krav på äganderättsprövningen och att kräva kontinuerlig inskrivning av förändringar i äganderätten. Detta är påkallat för att en privaträttsligt fullgången inskrivning skall kunna erbjudas; samtidigt kommer det naturligtvis att möjliggöra en mer tillfredsställande nationalitetsprövning än som för närvarande äger rum. Den privaträttsliga förebilden är, som förut nämnts, fastighetsrättens bestämmelser om lagfart sådana de framträder i NJB. Viktiga rättsverkningar knyts enligt kommitteförslaget till registrering och inskrivning. Tilltron till registren, både skeppsregistret och skeppsbyggnadsregistret, skall upprätthållas dels genom officialrättelse av fel och dels genom statligt skadeståndsansvar gentemot den som lider förlust på grund av förlitan på registrens innehåll.[17]

Liksom gällande rätt lägger kommitténs förslag i första hand på ägaren resp. förvärvaren att svara för att anmälan om registreringsåtgärd resp. inskrivningsansökan görs så som föreskrivs (12 och 13 §§). För att ytterligare tillgodose behovet av fortlöpande inskrivning i registren eller andra registreringsåtgärder, när äganderättsförändring eller annat påkallar det, föreslår kommittén att sjöfartsverket får en mot fastighetsrätten svarande befogenhet att förelägga vite för fullgörande av sådan skyldighet (28 § första stycket)[18] Med hänsyn till de stora värden som står på spel syns ingen legal begränsning av vitesbelopp böra gälla (jfr RB 9: 8) men utdömandet av förelagt vite bör ankomma på domstol (27 § tredje stycket). Efter samma förebild skall enligt förslaget sökande vars rätt är beroende därav kunna på föregående ägares vägnar fullgöra den anmälnings- och ansökningsskyldighet denne försummat (28 § andra stycket). Detsamma måste gälla om det ej föreligger försummelse av anmälningsskyldighet, såsom fallet kan vara i fråga om skeppsbygge. Den föregående ägaren åläggs för sådana fall editionsplikt med avseende på de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar (28 § andra stycket). Undantag från krav på sammanhängande fångeskedja medges enligt kommitteförslaget för förvärv genom exekutiv försäljning (33 § första stycket 3). Detta är i första hand betingat av den bestämmelse i sjöpanträttskonventionen (art. 11 mom. 3) som går ut på att registerförare i konventionsstat skall ha skyldighet att, i förekommande fall mot vederbörligt bevis, såsom ägare till fartyg i registret inskriva den som förvärvat fartyget vid exekutiv försäljning inom konventionsområdet. Undantaget har dessutom fastighetsrättslig förebild.[19]

Utöver vad här redovisats innebär kommitteförslaget sådana krav på noggrann prövning av registrerings- och inskrivningsärenden som är avsedda att väl motsvara vad som gäller fastighetsrättens lagfartsärenden.

III Avregistrering (14–16 §§)

Ett *registrerat fartyg* är förr eller senare förslitet och blir upplagt eller upphugget och skrotat. Det kan också kondemneras efter haveri (jfr 10 §) eller förlisa eller eljest, på försäkringsmässiga grunder,[20] bli ansett som förlorat. Vidare kan det säljas till utlandet eller på grund av förändring av äganderätten till andel eller liknande orsak förlora svensk nationalitet. I dessa fall skall fartyget enligt § 28 RegF avföras ur registret; dessa är också enligt uttrycklig bestämmelse i 2 § andra stycket SjöL de enda avregistreringsgrunderna. De angivna grunderna gäller i första hand registreringspliktiga fartyg. För fartyg som införts i fartygsregistret utan registreringsplikt gäller dock enligt 2 § tredje stycket SjöL samma regler. Att ägaren disponerar över registreringen ger honom alltså inte motsvarande rätt i fråga om avregistreringen. Anledningen därtill är, att han kan utnyttja registreringen till att inteckna fartyget och därför

[17] Jfr NJB 18: 4—7 samt 19: 17 och 19 samt del B s. 545 ff.

[18] Jfr NJB 20: 3 och 19: 4.

[19] Jfr NJB 20: 9 och del B s. 586 f.

[20] Jfr 70—72 §§ FAL, § 99 i 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan och § 26 i 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor.

ej bör kunna utverka avregistrering till förfång för borgenärerna.[21]

Även om de angivna förutsättningarna för avregistrering är för handen, kan hinder möta mot att avregistrering verkställs. Enligt den år 1967 tillkomna § 28 a RegF[22] får avregistrering inte verkställas utan bevis från inskrivningsdomaren att fartyget ej är intecknat för fordran eller att samtliga inteckningshavare samtyckt till åtgärden. Denna spärregel är främst avsedd att förebygga att fartyget efter försäljning överförs till annat nationalitetsregister utan hänsyn till inteckningshavarnas rätt. En annan regel gäller i vissa fall när fartyget förlorar svensk nationalitet. Beror det på att andel i fartyget övergått i utländsk ägo eller på att svensk delägare blivit utländsk medborgare, kan ifrågavarande andel enligt särskilda regler i 5 § SjöL återföras i svensk hand för att bevara fartygets svenska nationalitet. I konsekvens härmed föreskriver § 28 tredje stycket RegF, att avregistrering ej får verkställas under viss tid. Aktualiseras frågan om återförande av andelen i svensk hand, kan sjöfartsverket fastställa särskilt frist för ändamålet.

Enligt *sjölagskommitténs* uppfattning måste förutsättningarna för avregistrering även i fortsättningen vara i stort sett desamma som nu (jfr 14 §). Att ett fartyg, som inte längre är svenskt, principiellt ej bör tillåtas kvarstå i ett svenskt nationalitetsregister är sålunda uppenbart. Ej heller bör ett förstört, förlorat eller kondemnerat fartyg behållas i registret. Detsamma gäller naturligtvis det fall att ett fartyg genom ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara fartyg; det bör i så fall utan vidare kunna behandlas såsom förstört.

De regler, som enligt gällande rätt skall förebygga avregistrering till förfång för annans rätt, torde i princip vara tillräckliga för att säkerställa borgenärernas rätt.

I överensstämmelse med sjöpanträttskonventionen föreslår sjölagskommittén, att avregistrering av fartyg vari inteckning gäller inte får verkställas förrän borgenären skriftligen samtyckt till åtgärden (16 § andra stycket). Genom att göra sitt samtycke beroende av gottgörelse eller garanti för fortsatt tillfredsställande säkerhet i fartyget under dess nya flagg kan borgenären sålunda själv bevaka sin rätt så långt det överhuvudtaget är möjligt.

Den andra spärregel som sjölagskommittén föreslår anknyter likaså till gällande rätt, nämligen reglerna i 5 § SjöL om återställande av fartygs svenska nationalitet i vissa fall. Som anmärkts i det föregående, ersätter kommitteförslaget bestämmelserna i 5 § SjöL med vissa bestämmelser i partrederikapitlet (förslaget 3 kap.), nämligen i reglerna om partredares lösningsrätt till medredares andel. Med utgångspunkt i dessa regler innebär förslaget (16 § första stycket) att, om det finns flera ägare till ett fartyg som skall avföras ur registret på grund av att det förlorat svensk nationalitet och lösningsrätt kan utövas för att bevara fartygets nationalitet, avregistrering inte får verkställas medan lösningsrätten ännu gäller.

I fråga om *skeppsbyggen* som införs i skeppsbyggnadsregistret kan ej överlag gälla samma grunder för avregistrering som för fartyg. I den mån man kan tala om nationalitetsförändringar bör sådana inte tillmätas betydelse, eftersom skeppsbyggnadsregistret är ett register för inskrivning av rätt till skeppsbyggen som utförs här i landet, oavsett om det sker för inländsk eller utländsk beställares räkning och oavsett vem som äger bygget. Men det färdigbyggda fartyget måste kunna överföras till vårt skeppsregister eller till utländskt register (15 § första stycket 2 och 3). Eftersom skeppsbyggnadsregistreringen ej blir obligatorisk enligt kommitténs förslag (11 § andra stycket), bör ägaren ha rätt att i princip förfoga över byggets avregistrering (15 § första stycket 3). Å andra sidan måste inskrivningsplikt gälla i fråga om förvärv av skeppsbygge så länge det är registrerat. Om ny ägare ej vill låta inskriva sitt fång, måste han alltså i stället medverka till avregistrering (13 § första stycket).

När ett skeppsbygge sjösätts, är det inte

[21] Jfr NJA II 1902 nr 3 s. 51.
[22] Jfr SFS 1967: 117.

med nödvändighet färdigt som fartyg. Åtminstone med konventionell skeppsbyggnadsteknik återstår viss tid för fullbordan genom inredning och utrustning – bl. a. med maskineri – samt andra leveransförberedelser såsom tekniska provturer m. m. Under detta skede uppträder emellertid bygget alltmer som fartyg och är i viss utsträckning underkastat samma risker som färdiga fartyg, framför allt vid förflyttningar. Gränsen mellan skeppsbygge och färdigt fartyg kan vara svår att dra och det är inte säkert att den kan alltid dras på samma sätt. Den kan ej utan vidare knytas till avregistreringen ur skeppsbyggnadsregistret och inte till leveransen, i vart fall ej i detta sammanhang. Ej heller kan en sådan gräns generellt förläggas till sjösättningen, som eljest i flera väsentliga hänseenden är ett avgörande ögonblick i byggets utvecklingsskede. Kommittén har med hänsyn härtill funnit sig böra föreslå, att de för avregistrering av fartyg gällande grunderna förstörelse, förlust och kondemnering även skall gälla i fråga om registrerade skeppsbyggen, ehuru dessa avregistreringsgrunder i stor utsträckning torde bli teoretiska (15 § första stycket 1; jfr 14 § första stycket 1–3).

I överensstämmelse med skeppsbyggnadskonventionens krav (art. 10 första stycket) gäller enligt sjölagskommitténs förslag samma krav på inteckningsborgenärernas samtycke till avregistrering av skeppsbygge som till avregistrering av fartyg (16 § andra stycket; jfr 11 § andra stycket). För överföring från skeppsbyggnadsregistret till det svenska skeppsregistret skall emellertid sådant samtycke ej krävas (16 § tredje stycket). Förslaget innebär nämligen, att inteckning i skeppsbygge följer bygget vid överföringen och alltså kommer att gälla i det nyregistrerade fartyget utan förändring i övrigt (271 § tredje stycket och 293 §).

IV Anteckning av namnserier (17 §)

Vid sjölagsförslaget 1 kap. har behandlats spörsmål om fartygs identifiering, däribland fartygs namn. Enligt vad sjölagskommittén föreslår skall fartyg ej få införas i skeppsregistret under namn som för mycket liknar namn på annat där infört fartyg eller kan hänföras till serie av fartygsnamn som, enligt registeranteckning eller ansökan om sådan anteckning, brukas av ägare till annat eller andra fartyg; dennes medgivande skall emellertid bryta skyddet för namnserie (3 § första stycket). Även enstaka fartygsnamn skall kunna reserveras genom sådan anteckning.

I förevarande kapitel regleras förutsättningarna för anteckning av namn och namnserier (jfr vid 1 kap. under III i den allmänna motiveringen) och den ordning vari anteckning sker. Mot bakgrund av förslaget till namnskick för registrerade fartyg – som, såvitt rör sådana fartyg, i praktiken kommer att medföra ensamrätt till de namn varunder fartyg införs i skeppsregistret – bör enligt *sjölagskommitténs* uppfattning krävas, dels att namnserie är ägnad att skilja däri ingående fartyg såsom grupp från andra registrerade fartyg, dels att den består av inbördes särskiljande namn eller är uppbyggd så att den medger val av sådana namn. Det förstnämnda kravet är självklart. En namnserie som ej kan markera samhörighet utåt har ingen beaktansvärd funktion att fylla. Och det senare kravet beror av att varje fartygsnamn i registret skall vara särskiljande. En namnserie som exempelvis omfattar svenska älvar är, såvitt kommittén förstår, ägnad att skilja en grupp av sålunda namngivna fartyg från andra samtidigt som den består av inbördes särskiljande namn. Namnserier kan självfallet också konstrueras genom kombinationer av fasta och skiftande komponenter, t. ex. serier vari samtliga namn slutar på »holm» eller »land» eller liknande eller som består av ett gemensamt namn med särskiljande tilläggsbeteckning för varje enskilt fartyg. Även sådana namnserier kan sägas vara i och för sig ägnade att skilja gruppen av däri ingående fartyg från andra[23] och samtidigt medger de, att inbördes särskiljande

[23] Det är en annan sak att de angivna fasta komponenterna för närvarande brukas utan stort beaktande av grupptillhörighet.

namn ges de fartyg som hör till gruppen.

Utöver kravet att namnserien skall kunna utmärka en grupp av fartyg och att den är förenlig med det grundläggande kravet på registrerade fartygsnamns särskiljande funktion kunde ifrågasättas att hänsyn borde tas till de berättigade intressen andra fartygsägare kan ha för namn med viss anknytning av t. ex. geografisk karaktär. Den som driver trafik i Öresund kunde sålunda anses ha ett beaktansvärt intresse av att kunna utnyttja namn med anknytning till ort eller bygd vid sundet. Sådana hänsyn skulle emellertid onödigt komplicera fartygsregistreringen och bör därför ej beaktas i denna ordning. En annan sak är att fartygsnamn av denna typ kan tänkas förvärva eller ha förvärvat varumärkesskydd. De av sjölagskommittén föreslagna reglerna om skeppsregistrering tar ej heller sådana hänsyn. Tillgången på lämpliga namn behöver inte dras in i bedömningen. Den torde under alla förhållanden väl förslå för registreringspliktiga svenska fartyg. Förslaget uppställer fördenskull ej andra krav på namnseriers beskaffenhet än här sagts.

Vad beträffar rätten att förbehålla sig namnserie genom anteckning i skeppsregistret anser sjölagskommittén, att bruket av serien bör ha inletts eller åtminstone vara nära förestående. Att gå så långt som till krav på inarbetning förefaller däremot opåkallat. Kommittén har valt att knyta redarens rätt till skydd för namnserie till att han har fartyg registrerat under namn som är hänförligt till serien eller som åtminstone kan genom namnändring tilldelas sådant namn eller också att han har registrerat eller påbörjat skeppsbygge som han avser att ge sådant namn i färdigbyggt skick. Med påbörjat skeppsbygge avser kommittén ett bygge som nått det skedet att sammanfogning av byggnadsmaterial inletts på byggnadsplatsen. Det bör anses som fullgott skäl för namnändring att redaren genom ändringen kan inleda bruk av namnserie (jfr vid 1 kap.). I linje härmed innebär kommittéförslaget vidare (17 § tredje stycket) att namnserie, som ej inom rimlig tid – av kommittén bestämd till två år – tagits i bruk för registrerat fartyg eller som ej längre brukas för sådant fartyg, berövas det skydd som registeranteckning medför. Anteckningen skall då avföras. Naturligtvis bör den också kunna avföras på begäran av den till förmån för vilken den gäller.

Förutsättningarna för reservation av namnserie bör med minst samma fog kunna berättiga till förbehåll av enstaka fartygsnamn. En beställare som vid sjösättningen ger sitt fartyg namn bör enligt kommitténs mening kunna vara förvissad om att fartyget också får registreras under det namnet. Därför ger förslaget honom rätt att förbehålla sig detta genom anteckning i skeppsregistret och denna rätt bör han för enkelhets skull ha redan från det att bygget registrerats eller påbörjats. Bestämmelserna om anteckning av namnserie blir i övrigt tillämpliga.

Slutligen beaktar förslaget i denna del möjligheten av konkurrens mellan olika ansökningar om förbehåll av namn eller namnserier, vilka är så lika att de inte båda kan införas i registret. Om ansökningarna ej är samtidiga, följer redan av 3 § första stycket att den som gjorts först har företräde, förutsatt givetvis att den alls kan bifallas. Men skulle det vara fråga om flera samma dag ingivna ansökningar, behövs en formel för att bestämma deras inbördes företräde. De omständigheter som därvid syns kommittén mest förtjänt av beaktande är i första hand om någon av ansökningarna avser namn eller namnserie som redan kan anses ha mer eller mindre inarbetats. Det kan också vara så att den ena namnserien framstår som mer skyddsvärd än den andra, eftersom den »goodwill» som står på spel avser betydligt större värden än den senare; man kan här föreställa sig konkurrens mellan namnserie i en viktig lastlinje jämförd med en sådan avsedd för turisttrafik på ett begränsat område av inre vatten. Även andra omständigheter bör kunna beaktas. Kommittén har valt den lösningen att konkurrerande samtidiga ansökningars inbördes företräde skall av inskrivningsmyndigheten bestämmas ef-

ter skälighetsprövning med hänsyn bl. a. till här antydda omständigheter.

V Verkan av registrering och inskrivning (18–24 §§)

Det är en allmän grundsats i svensk rätt, att inskrivning ej konstituerar rättsläget[24] i den meningen att materiell brist i ett inskrivet rättsförvärv inte skulle kunna klandras. Uttryck härför ger fastighetsrätten i 15 § Kungl. förordningen (1875: 42 s. 1) ang. lagfart å fång till fast egendom, 59 § Kungl. förordningen (1875: 42 s. 12) ang. inteckning i fast egendom och 10 § första stycket lagen (1907: 36 s. 27) om inskrivning av tomträtt och vattenfallsrätt samt om fång till sådan rätt. Såvitt gäller inskrivning av rätt till fartyg finns en motsvarande regel i 36 § IntL. Däremot saknar RegF motsvarighet därtill, något som är naturligt med hänsyn till den relativt begränsade privaträttsliga räckvidd RegF har.

Såsom lös egendom är fartyg i princip underkastade vanliga lösöreregler. I fråga om mindre fartyg, sådana som ej har inteckningsbar dräktighet, yttrar sig detta bl. a. däri att tradition krävs för sakrättslig verkan av såväl pantsättning som köp och att Kungl. förordningen (1845: 50 s. 1) i avseende på handel om lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva – den s. k. lösöreköpsförordningen – är tillämplig.[25] Vid konkurrens mellan flera köpare antas tradition ha samma betydelse som eljest gäller vid förvärv av lösöre.[26] I fråga om godtrosförvärv från annan än rätt ägare får man emellertid räkna med möjligheten av en viss inskränkning i de vanliga reglerna om lös egendom, nämligen på det sättet att godtrosförvärv torde förutsätta att, ifall fartyget är registrerat, fångesmannen är inskriven i fartygsregistret som ägare; detta skulle då följa av den legitimerande verkan som fartygsregistrets innehåll härvidlag ger enligt 6 och 37 §§ IntL.[27]

Om alltså de mindre, ej inteckningsbara fartygen i allmänhet följer vanliga lösöreregler, ger gällande rätt de inteckningsbara fartygen en viss särställning. Sålunda är inteckningsbarheten förenad med förbud enligt 10: 7 HB mot pantsättning enligt de regler som gäller lösöre i allmänhet. Av den anledningen har lösöreköpsförordningen ansetts inte vara tillämplig på inteckningsbara fartyg; genom s. k. säkerhetsöverlåtelse i lösöreköpets form skulle eljest kunna åstadkommas ett rättsläge analogt med det som angivna pantsättningsförbudet skall förhindra.[28] Av detta förbud torde då också böra slutas, att säkerhetsöverlåtelse av inteckningsbart fartyg inte får erkännas i någon form. Av att lösöreköpsförordningen ej är tillämplig har både i doktrin och praxis dragits slutsatsen, att köp av inteckningsbart fartyg blir sakrättsligt verksamt redan genom avtalet;[29] detsamma gäller köp av andel i fartyg.[30] Frågan om traditions- eller avtalsprincipens tillämpning på köp av inteckningsbara fartyg enligt svensk rätt är emellertid föremål för delade meningar.[31] Att besittningen till sådant fartyg spelar samma roll som i fråga om vanligt lösöre, när flera äganderättsförvärv konkurrerar, är däremot ej omstritt. Ej heller torde ifrågasättas att godtrosförvärv från annan än rätt ägare – med nyss angiven reservation för fartygsregistrets legitimerande verkan – är möjlig under de förutsättningar som gäller lösöre i allmänhet.[32] Traditionsprincipen torde också gälla fullt ut vid gåva.[33]

Vad sålunda gäller fartyg har i viss mån motsvarande tillämpning på skeppsbyggen. När sådant bygge framskridit därhän att det s. k. mätdäcket lagts – vilket möjliggör beräkning av det blivande fartygets dräktig-

[24] Jfr NJB 19: 16, se del B s. 537 f.

[25] Jfr NJA 1921 s. 484 och 1949 s. 164, Undén s. 126 f. och 187 samt SvJT 1969 s. 880 ff.

[26] NJA II 1902 nr 3 s. 44; jfr s. 20. Se även Undén s. 127.

[27] Jfr även Tiberg s. 47 f. — I SOU 1965: 14 s. 66 och 173 antas detta gälla endast i fråga om inteckningsbara fartyg.

[28] Se bl. a. prop. 1955: 13 s. 130; jfr Lundstedt, Lösöreköp, s. 97 f.

[29] Jfr SvJT 1933 rf s. 54 och Undén s. 127; se vidare SvJT 1969 s. 880 ff.; jfr 1970 s. 230 ff. och 235 f.

[30] Se Undén ib.

[31] Jfr bl. a. Tiberg s. 69 ff. och Hellner s. 194 samt bl. a. Walin i SvJT 1970 s. 225 ff.

[32] Se not 29 och 30 ovan.

[33] Se Undén s. 129 f.

het – blir bygget nämligen registreringsbart som fartyg, ifall rummet under mätdäck har en dräktighet av minst 100 registerton.[34] Bygget blir därmed också inteckningsbart såsom fartyg. De för sådana fartyg gällande sakrättsliga grundsatserna bör då också tillämpas på bygget.[35] Härav följer, att bygget blir undandraget den egendom som omfattas av företagsinteckning.[36] I fråga om andra skeppsbyggen än de nu nämnda får vanliga lösöreregler antas gälla utan vidare.

Skeppsbyggen bereder även andra problem i gällande rätt. Frågan huruvida äganderätten tillkommer varvet eller beställaren kan ej anses fullständigt klar. I allmänhet antas varvet vara ägare, en uppfattning som brukar stödjas på de utgångspunkter som syns ligga till grund för 3 § SjöL och 7 § IntL.[37] Emellertid kan det dras i tvivelsmål om denna uppfattning kan tilläggas generell giltighet.[38] Det är nämligen tänkbart, att beställaren bör anses åtminstone, jämte varvet, ha del i äganderätten t. ex. då han själv tillhandahåller väsentliga och värdefulla delar av byggnadsmaterialet, vilka ej är av fungibelt slag.[39] Skulle beställaren tillhandahålla hela materialet på det sättet att han anförtror åt varvet att av delar av skilda fartyg tillverka ett nytt, anser sig sjölagskommittén kunna utgå från att han trots innehållet i 3 § SjöL inte förlorar äganderätten till detta material av den anledningen att varvet får det i sin besittning med byggnadsuppdrag. Men bortsett från sådana situationer – vilka ej är typiska för de beställningsköp skeppsbyggnadsavtalen vanligen utgör utan innefattar eller gränsar till arbetsbeting – gäller säkerligen, att varvet äger skeppsbygge som det tillverkar.

Med utgångspunkt i gällande rätt har *sjölagskommittén* funnit lämpligt, att i detta kapitels avsnitt om verkan av registrering och inskrivning inledningsvis (18 §) slå fast, att registrerings eller inskrivningsåtgärd – dvs. främst nationalitetsregistrering, inskrivning av äganderätt och förändringar däri, registeranteckningar av olika slag, avregistrering m. m. – i princip inte skall hindra, att *det underliggande materiella rättsförhållandet prövas särskilt.* Denna grundsats lider visserligen, av skäl som strax skall beröras, principiellt betydande inskränkning genom att kommitténs förslag samtidigt, delvis efter förebild av NJB, tillägger inskrivning materiell rättsverkan i väsentliga hänseenden; det är bl. a. denna inskrivning som motiverar att tilltron till skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll upprätthålls genom rättelse av fel och statligt skadeståndsansvar så som antytts i det föregående. I själva verket kan man här tala om två skilda grundsatser som balanserar varandra. Å ena sidan hindrar inskrivning ej att det materiella rättsläget prövas och å andra sidan tillerkänns inskrivningen långtgående rättsverkningar i vissa avseenden.

Den betydelse som för närvarande tilläggs besittningsförhållandet vid förvärv av fartyg har sin för lösöre i allmänhet gemensamma, rättspolitiska grund i hänsyn till vad som brukar betecknas som borgenärs- och omsättningsintressena.[40] Enligt *sjölagskommitténs* uppfattning gör sig dessa intressen av praktiska skäl knappast gällande på samma sätt i fråga om stora fartyg som när det gäller lösöre i allmänhet. På stora fartyg passar traditionsprincipens tillämpning i själva verket ej särskilt väl.[41] Det är sant, att redarens genom befälhavaren förmedlade besittning till fartyget kan markeras eftertryckligt utåt genom att fartyget bär redarens skorstensmärke och rederiflagga m. m., något som är särskilt påtagligt då ett nybyggt fartyg övertas av beställaren. Men det hör till bilden, att dessa yttre kännetecken stundom växlar med befraktningsförhållandena och att det även vid

[34] Se § 5 RegF och 12 § SkeppsmätnK.

[35] I förvaltningsrättslig praxis har avtalsprincipen tillämpats vid beställningsköp av (ett i färdigt skick troligen inteckningsbart) fartyg; se RÅ 1955 s. 61.

[36] Nordström s. 43.

[37] Jfr bl. a. NJA II 1902 s. 22.

[38] Jfr utförlig diskussion i SvJT 1969 och 1970, anm. i not 29 ovan.

[39] Se prop. 1863: 81 s. 81, i här relevant del återgiven i SvJT 1969 s. 885 not 27; jfr även s. 886.

[40] Jfr Undén s. 47 f. och Tiberg s. 72.

[41] Jfr Karlgren I s. 222 och Beckman s. 21.

samsegling redare emellan händer, att den enes fartyg bär den andres – eller »linjens» – kännetecken; sådant förekommer t. o. m. över nationsgränser. Besittningsövergång kan f. ö. ställa sig ganska opraktisk att genomföra på ändamålsenligt sätt, när fartyget är till sjöss eller eljest på avlägsen ort, såframt den ej anses kunna ske genom denuntiation till befälhavaren. Denne står dock i sådant förtroendeförhållande till redaren att det är tveksamt om han här kan betraktas som en tredje man; snarare är han redarens särskilde representant och förtroendeman. Nutida intensiva fartygsdrift, för svensk del alltmer koncentrerad till oceanfart, påkallar hänsyn till den praktiska sidan av problemställningen.

Sjölagskommittén har mot angivna bakgrund funnit motiverat att, med utnyttjande av den för privaträttsliga syften helt tillrättalagda registrerings- och inskrivningsordning som föreslås, frånkänna besittningsförhållandena grundläggande sakrättslig betydelse. Den nya realregistreringen erbjuder nämligen den fördelen, från såväl teoretisk som praktisk synpunkt, att avgörande *rättsverkningar kan knytas till inskrivningen.* I första hand gäller detta inträdet av sakrättsskydd för förvärv av fartyg genom köp, byte och gåva men kommitteförslaget efterbildar därutöver bl. a. reglerna i 17 och 18 kap. NJB om företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning. Andra regler om överlåtelse har kommittén däremot ej upptagit i förslaget. Att uppställa formkrav på fartygsköpet har övervägts men kommittén har – med hänsyn till marknadens utpräglat internationella karaktär och behovet av att kunna träffa snabba, bindande köpslut även på distans – funnit nackdelarna med en sådan ordning överväga fördelarna. Det kan ändå förutses, att de nya registrerings- och inskrivningsreglerna skall föranleda att skriftlig form – redan nu vanlig för fartygsköp – som regel tillämpas även utan föreskrift därom.

Vad beträffar *sakrättsskydd för överlåtelse* skall, sedan fartyg överlåtits och inskrivning sökts för förvärvet, överlåtarens borgenärer ej kunna ta fartyget i anspråk om de inte har pant- eller retentionsrätt för sina fordringar (19 §). Inskrivningen övertar alltså den sakrättsliga roll som traditionen spelar vid överlåtelse av vanligt lösöre. Traditionens köprättsliga betydelse, t. ex. som slutpunkt för säljarens ev. hävningsrätt, berörs däremot ej av förslaget. Kommittén har menat det vara följdriktigt att inte skilja på onerösa och benefika förvärv; därför föreslås ett tillägg till lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva, vilket upptar en hänvisning till sjölagsförslagets regler om verkan av inskrivning. Det innebär, att krav på gåvans fullbordan genom tradition ej skall upprätthållas i fråga om fartyg och skeppsbyggen som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret och därmed bli föremål för privaträttslig inskrivning.

I detta sammanhang erbjuder *villkorliga förvärv* särskilda problem. Överlåtaren kan tyst eller uttryckligen ha förbehållit sig äganderätten till fartyget intill viss tidpunkt, t. ex. tills betalning sker. Avbetalningsköp under äganderättsförbehåll torde visserligen inte vara någon vanlig överlåtelseform när det gäller stora fartyg; från ej inteckningsbara fartyg bortses här.[42] Säljaren kan i allmänhet beredas säkerhet i form av inteckning och dessutom syns olika former av skeppslega (s. k. bare boat charter), med eller utan slutlig äganderättsövergång, erbjuda kommersiella fördelar framför rena avbetalningsköp.[43] I vad mån f. ö. lagen om avbetalningsköp den 11 juni 1915 (nr 219) är tillämplig är omdiskuterat[44] men kommittén har ansett sig kunna lämna den frågan därhän.

Kommitteförslaget utgår från gängse betraktelsesätt, att avbetalningsköparen har en av köpeskillingens erläggande suspensivt villkorad rätt, vanligen benämnd äganderätt, till godset medan säljaren har en av samma villkor resolutivt betingad ägan-

[42] Jfr Tiberg s. 44.

[43] Se Falkanger s. 29 ff., 35 ff., 145 ff. och 628 f.

[44] Tiberg (s. 45 ff.) räknar med att denna lag är tillämplig trots att den illa passar för så utpräglat kommersiella transaktioner som det i regel är fråga om i förevarande sammanhang. Falkanger (s. 37 f.) och Sundberg (s. 343 ff.) argumenterar mot lagens tillämplighet.

derätt. På motsvarande sätt torde det rättsförhållande kunna karakteriseras vilket råder före avlämnandet av gods som sålts genom kreditköp. Den rätt att bringa köpet till återgång, som säljaren har under sådana förhållanden, bör enligt kommitténs mening anses vara på liknande sätt sakrättsligt skyddad, vare sig den betecknas som äganderätt eller hävningsrätt.[45] Förvärv som sålunda kan bringas att återgå – efter avlämnandet, om uttryckligt förbehåll gjorts, och dessförinnan även utan sådant förbehåll – behandlar förslaget som ofullbordade på det sättet att deras fullbordan är beroende av villkor. Skyldighet skall ej föreligga att söka inskrivning för dem men förvärvaren skall dock vara berättigad att erhålla sådan inskrivning (12 § andra stycket) varvid anteckning skall göras i registret om det villkor, t. ex. äganderättsförbehåll, varav förvärvets fullbordan beror (36 § andra stycket). På så sätt kan sakrättsskyddet för sådana förvärv passas in i samma mönster som skall gälla för de fullbordade förvärven. Att ett förvärv sålunda är ofullbordat innebär bl. a. att varken köpare eller säljare är behörig att ensam överlåta fartyget eller inteckna det eller upplåta panträtt däri. Inskrivningsrätten torde kräva att rätt till fartyg på grund av avbetalningsköp ej omfattas av företagsinteckning men ändring syns ej påkallad i FöintL på grund härav.[46]

Förslagets ståndpunkt beträffande sakrättsskydd för fartygsförvärv gäller också andelsförvärv och sidoförvärv varigenom t. ex. en avbetalningsköpare till annan överlåter sin rätt enligt köpeavtalet.

Regeln om anteckning av förvärvsvillkor (36 § andra stycket) har gjorts så vid att den även omfattar villkor varav förvärvets bestånd beror och sådana som eljest inskränker förvärvarens rådighet över egendomen. I sistnämnda hänseende finns förebild i 20: 14 NJB. Regeln avser såväl ofullbordade som fullbordade förvärv samt hänför sig till både singularfång och universalfång. Såvitt gäller fullbordade förvärv torde den bli av särskild betydelse för de fall då överlåtaren vill effektivt hävda vissa överlåtelsevillkor även i förhållande till tredje man. Ett varv som till beställare levererat ett fartyg på lång kredit utan äganderättsförbehåll men mot säkerhet i fartygsinteckning kan i kontraktet t. ex. ha stipulerat att beställaren inte får sekundärpantsätta fartyget utan varvets medverkan. Ehuru villkorets giltighet i och för sig inte torde vara beroende av anteckning i registret, kommer sådan anteckning dock att utesluta god tro hos tredje man; jfr 23 §.

Sakrättsskydd på grund av inskrivning skall tillämpas även på förvärv av *skeppsbyggen*. Såvitt gäller den vanliga formen för förvärv av sådan egendom, nämligen beställning (jfr 2 § KöpL), kompliceras bilden dock av speciella överväganden. I och för sig kunde en helt motsvarande ordning tänkas för beställningsköp men varvsindusttriens företrädare i kommittén har av företagsekonomiskt tungt vägande skäl, som främst har med skattemässig avskrivning på lagertillgångar att göra, bestämt motsatt sig att varven utsätts för risken att till beställare nödgas avstå äganderätten till skeppsbyggen som de har under tillverkning. Eftersom det utomlands är vanligt att skeppsbygge till följd av klausul i byggnadsavtalet är i beställarens ägo från början, skulle anspråk i detta hänseende sannolikt komma att resas mot svenska varv, om lagstiftningen lämnade utrymme härför. Enligt kommitténs mening bör skeppsbyggnadskonventionen förstås så att kravet på inskrivning av äganderätt förutsätter att äganderätten ej i nationell lag fullständigt binds vid den ena av byggnadsavtalets parter; inskrivningsrätten skulle eljest bli tämligen meningslös. Sjölagskommittén har valt en ordning med teoretiskt klar men praktiskt ringa rörelsefrihet, kombinerad med möjlighet till inskrivning av villkorliga förvärv såsom vid fartygsköp. I denna del har experten advokaten Lennart Hagberg anmält och utvecklat avvikande mening; jfr *bilaga 5*.

[45] Jfr Hessler i Festskrift för Arnholm s. 462 f. och Undén s. 108; se emellertid Almén s. 151 f. och 400 ff.

[46] Jfr Nordström s. 35.

Förslaget innebär, att äganderätten till skeppsbygge, som är föremål för beställningsköp, i princip låses vid varvet genom en särskild, indispositiv regel (13 § andra stycket) vilken samtidigt fyller funktionen av tolkningsmall så att därigenom bestäms vad som skall utgöra beställning och vad som skall betraktas såsom arbetsbeting. Regeln går ut på att när skeppsbygge tillverkas enligt byggnadsavtal varvet skall anses som ägare, oavsett avtalets innehåll, om ej beställaren tillhandahåller byggnadsmaterialet. Med byggnadsmaterial förstås därvid allt som i fysisk mening förtjänar sådan beteckning, dvs. plåtar, maskineri, maskindelar, utrustningsdetaljer m. m., men inte rena kapitaltillskott, projekterings- eller arbetskostnader. När beställaren inte tillhandahåller materialet, skall avtalet sålunda betraktas som *beställning* med äganderätten hos varvet. Och detsamma gäller de fall då beställaren tillskjuter del av materialet men inte det hela; från mindre avvikelser måste naturligtvis kunna bortses i tillämpningen. I övriga fall av tillverkning föreligger *arbetsbeting* och då betraktas beställaren redan enligt allmänna regler som ägare.

Denna speciella föreskrift i fråga om skeppsbyggen hindrar ej att beställarens rätt till bygge på grund av byggnadsavtalet säkerställs genom inskrivning. Liksom kreditköp av färdigt fartyg berättigar köparen till inskrivning av det ofullbordade förvärvet kommer beställaren enligt förslaget att kunna få inskrivning av sitt genom beställningsköpet suspensivt villkorade förvärv av bygget (11 § andra stycket och 12 § andra stycket).

Kommitteförslaget innebär med denna konstruktion, att varven i regel bevaras vid äganderätt till skeppsbyggena men att sådana beställningsköp som förutsätter betydande betalning före eller vid leverans kommer att – genom att beställaren lämnar vederlag i material till bygget i stället för att betala i pengar – kunna förvandlas till regelrätta arbetsbeting med den fulla äganderätten till byggena i beställarens hand. Detta bör, åtminstone teoretiskt, kunna arrangeras så att varvet skaffar materialet i beställarens namn eller måhända uppträder som dennes kommissionär. Hur denna avtalsfrihet kommer att utnyttjas blir i första hand en fråga om balansering av säljares och köpares inflytande på den internationella marknaden.

Det måste erkännas, att förutsättningarna för att sålunda lägga den fulla äganderätten till skeppsbygge i beställarens hand och därmed bl. a. ge honom separationsrätt i varvets konkurs inte kan antas komma att föreligga särskilt ofta. Men å andra sidan ger förslaget de flesta beställare möjlighet att genom inskrivning säkerställa sin avtalsenliga rätt till bygget såsom ofullbordat äganderättsförvärv. Varvets borgenärer kan då inte ta bygget som sådant i anspråk utan endast den, enligt byggnadsavtalet resolutivt villkorade, äganderätt till detta som varvet har.

Att samäganderätt, som måhända i vissa speciella fall erkänns med nu gällande ordning, inte kommer i fråga enligt förslaget får ses som en eftergift åt behovet av ordning och enkelhet i registreringsförhållanden.

Det bör tilläggas, att om skeppsbygge undantagsvis överlåts utan samband med skeppsbyggnadsavtal – t. ex. genom att en redare med eget varv övertar ett ofullbordat bygge i befintligt skick för att själv färdigställa det – reglerna om köp av färdigt fartyg blir tillämpliga fullt ut.

Slutligen vill kommittén fästa uppmärksamheten vid att i ett 1965 framlagt förslag rörande godtrosförvärv av lösöre[47] har antagits, att vid lagstiftning i detta ämne ej behöver särskilt beaktas bl. a. inteckningsbara fartyg med hänsyn till de krav på aktsamhet och särskild undersökning av en överlåtares rätt att förfoga över egendomen i fråga som det förslaget fordrar för att god tro skall anses föreligga. Utgångspunkten torde därvid ha varit ett väsentligen oförändrat rättsläge i fråga om fartygsregistrering och fartygsinteckning. Det är uppenbart, att sjölagskommitténs förslag änd-

[47] SOU 1965: 14.

rar förutsättningarna för tankegången i det förslaget. Enligt sjölagskommitténs mening blir det, om kommitténs förslag godtas, behövligt att undanta registreringsbara fartyg och skeppsbyggen från en på förutnämnda förslag grundad lagstiftning om godtrosförvärv av lösöre.

I fråga om *företräde på grund av inskrivning* utgår förslaget, liksom NJB (jfr 17 kap.), dels från att en fartygsägare genom var för sig giltiga rättshandlingar kan överlåta fartyget till flera förvärvare och dels från att företrädet mellan dem, innan inskrivning sökts för någotdera förvärvet, beror av överlåtelsernas inbördes tidsföljd. Förslagets huvudregel (20 § första stycket) är mot denna bakgrund utformad så att av två konkurrerande äganderättsförvärv till samma fartyg det förvärv har företräde för vilket inskrivning söks först. De förvärv som här avses är förmögenhetsrättsliga singularfång, alltså köp, byte och gåva. Liksom NJB upptar sjölagskommitténs förslag ett undantag från huvudregeln av innebörd att företräde på grund av inskrivning inte tillkommer förvärvare som var i ond tro vid sitt förvärv, dvs. som vid avtalet eller, i fråga om gåva, utfästelsen ägde eller bort äga kännedom om den tidigare överlåtelsen. Skulle en sådan ondtroende förvärvare i sin tur överlåta fartyget till någon, som är i god tro vid sitt förvärv, innebär dock förslaget att dennes goda tro botar den brist i fångeskedjan som hans fångesmans onda tro innebär; undantaget från huvudregeln är alltså då ej längre tillämpligt.

Kommitténs förslag går vidare – likaledes i överensstämmelse med NJB och med förut angivna, underförstådda utgångspunkt – ut på att företrädet mellan förvärv för vilka inskrivning söks samma dag bestäms av förvärvens inbördes tidsföljd (20 § andra stycket). Kan denna ej utrönas, syns företrädet böra bestämmas av domstol med beaktande av omständigheterna, bl. a. vad som kan antas ha förutsatts vid förvärven. Förslaget är utformat i enlighet härmed. Det innebär vidare (20 § tredje stycket), att – av uppenbara skäl – det till inskrivningsansökan knutna företrädet på grund av inskrivning förfaller, om ansökningen ej leder till inskrivning. Samma innebörd har förslaget för det fall att det visar sig att förvärvaren ej äger göra förvärvet gällande.

Motsatsförhållande mellan universalfång såsom bolagsskifte, arv m. m. å ena sidan och singularfång å andra sidan reglerar förslaget (20 § fjärde stycket) på samma sätt som NJB, dvs. singularfång kan på grund av inskrivning gå före universalfång men inte tvärtom. Förvärv genom exekutiv försäljning undantas enligt NJB i allmänhet från reglerna om företräde på grund av inskrivning; endast i vissa specialfall – nämligen när försäljningen ej äger rum till realisering av sakrätt – får dessa förvärv utstå sådan konkurrens. Den internationella handeln med fartyg torde ha än större behov av trygghet i omsättningen än den nationella fastighetsmarknaden. Sjölagskommittén har därför valt den ståndpunkten att sådana förvärv i princip inte skall behöva konkurrera med andra. De har följaktligen undantagits från förslaget till reglering av företräde på grund av inskrivning.

Från de konkurrensfall som hittills berörts måste skiljas de till det yttre stundom likartade fallen av dubbla anspråk av vilka endast det ena vilar på giltig grund medan det andra är behäftat med rättsligt fel som hänför sig till anspråket som sådant eller till ett tidigare fång varpå det grundas. För att förslagets regler om *godtrosförvärv på grund av inskrivning* (21 § första stycket) skall bli tillämpliga måste ett fel vidlåda det ena förvärvet. Den fångeshandling som det grundas på har t. ex. varit förfalskad eller getts oriktig tolkning. Förslaget ger i denna del uttryck för det långtgående vitsord som skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll tilläggs. Oavsett om åtkomsten till fartyget eller skeppsbygget är rättsligt bristfällig, ger inskrivning därav möjlighet för tredje man till godtrosförvärv av egendomen. Till skillnad från NJB (jfr 18: 3) föreskriver kommitteförslaget härvidlag ej undantag för särskilt allvarliga fall av brist såsom att rättshandlingen företagits under s. k. råntvång eller av någon som saknade

rättshandlingsförmåga. Avvikelsen är även här betingad av den internationella omsättningens särskilda behov av trygghet. Samma hänsyn föranleder, som förut angivits, att förvärv på exekutiv auktion ej faller under reglerna om godtrosförvärv på grund av inskrivning (21 § andra stycket). Sådana förvärv skall nämligen gälla utan särskilda kvalifikationskrav.

För de fall att godtrosförvärv inträder kommer rätte ägaren att göra förlust. Denna skall enligt förslaget ersättas av statsverket enligt regler som svarar mot NJB; jfr nedan vid sjölagsförslagets 15 kap. (349 § första stycket).

Härutöver innehåller förslaget i denna del främst bestämmelser om processlegitimation på grund av inskrivning (22 §) och en regel om erkännande av äganderätt till fartyg eller skeppsbygge vilken inskrivits i utländskt register (24 §).

VI Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet (25–38 §§)

Reglerna om registrerings- och inskrivningsförfarandet har sammanförts till förevarande kapitel men blir i motsvarande mån tillämpliga även på inskrivning enligt 11 kap. Strävan har varit att hålla materiella och formella regler åtskilda men i en ordning som innebär grundlig materiell prövning har en sådan princip ej kunnat genomföras konsekvent. Fastighetsrättens genom NJB reviderade inskrivningssystem har i möjligaste mån efterbildats. Bland betydelsefulla avvikelser förtjänar särskilt erinras om att registrerings- och inskrivningsärendena enligt förslaget 1 kap. sammanförs till sjöfartsverket samt framhållas att handläggningen ej koncentreras till inskrivningsdagar. Den sistnämnda avvikelsen är betingad bl. a. av att handläggningen i det enskilda fallet kan behöva samordnas över nationsgräns såsom fallet konventionsenligt blir t. ex. vid överföring av fartyg från ett utländskt nationalregister till vårt skeppsregister.

I förslaget (25 § första stycket) definieras registrerings- och inskrivningsärenden såsom ärenden angående registrering av och inskrivning av rätt till fartyg och skeppsbyggen samt angående registeranteckningar och andra införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren, allt förutsatt att det sker enligt bestämmelser i SjöL. Alla sådana ärenden bör handläggas i samma privaträttsligt betryggande ordning som fastighetsrättens inskrivningsärenden och blir därför – såsom utvecklats i den allmänna motiveringen till 1 kap. (under II) – inom sjöfartsverket bundna till handläggning på särskild inskrivningsavdelning (25 § andra stycket) under ledning av lagfaren person; liksom i fråga om dispaschör (212 § SjöL) föreskriver förslaget att bestämmelserna om domarjäv skall gälla för den som förestår inskrivningsavdelningen.

Dagbok skall föras över registrerings- och inskrivningsärenden och handlingar i sådana ärenden skall sammanföras till akter (25 § tredje stycket). Huruvida aktbildningen bör ske kronologiskt eller följa det s. k. realaktsystemet eller eventuellt ordnas annorledes får avgöras genom tillämpningsföreskrifter. Beslut som innebär registrerings- eller inskrivningsåtgärd skall meddelas genom införing i registret, där dess innehåll alltså skall manifesteras (26 § första stycket). Annat beslut meddelas genom att upptas i dagboken eller akten. Där skall också redovisas skälen för att registrerings- eller inskrivningsåtgärd inte vidtas enligt anmälan eller ansökan. Med sådan åtgärd avser förslaget som förut angivits registrering och avregistrering, registeranteckningar samt inskrivning av rätt till fartyg och skeppsbyggen, allt enligt 2 kap. Därtill kommer enligt förslagets 11 kap. inskrivning av panträtt samt olika åtgärder beträffande inteckning såsom nedsättning, dödning, innehavsanteckning m. m. (jfr 285–289 samt 291 och 292 §§). Med hänsyn till att viktiga rättsverkningar knyts redan till ansökan om inskrivning bör ansökan, som ej genast bifalles eller avslås, föranleda registeranteckning (32 § första stycket). Om ett beslut rörande registrerings- eller inskrivningsåtgärd gått emot någon, skall denne underrättas (27 § första stycket).

Sjöfartsverket föreslås, som förut antytts, bli ålagt att aktivt övervaka att registrerings- och inskrivningsförhållandena avspeglar verkligheten. Det torde vara nödvändigt med hänsyn till det vitsord förslaget tillägger registrens innehåll och kan f. ö. på enkelt sätt kombineras med det kontinuerliga arbetet på den i 2 § föreskrivna skeppslistan. I vissa fall då fråga är om avregistrering ger förslaget sjöfartsverket befogenhet att självmant vidta behövliga åtgärder (28 § första stycket). Vilandeförklaring av anmälan eller ansökan skall ej förekomma men det måste vara myndigheten obetaget att uppskjuta ärende för utredning (32 § första och andra styckena). Är anmälan eller ansökan otjänlig som underlag för prövning, bör den avvisas. Om bifall till en ansökan förutsätter att annan ansökan först bifalles, kan uppskov bli ofrånkomligt. Verket får rätt att förelägga men ej utdöma vite i flera situationer (28 § första stycket, 32 § första stycket och 34 § andra stycket).

Handläggningen får enligt sjölagskommitténs förslag i princip skriftlig form. Som förut sagts är skriftlig form ej föreskriven för fartygsförvärv m. m. men den kan antas komma att bli iakttagen frivilligt i parternas eget intresse. I den mån förvärv ej kan styrkas i vanlig ordning skall sjöfartsverket kunna utreda ärendet vid särskilt sammanträde efter förebild av fastighetsrättens lagfartssammanträde (34–35 §§). Sammanträdesprotokollet får sedan tjäna som underlag för prövningen.

Rättelse av uppenbara oriktigheter som tillkommer genom skrivfel eller liknande skall, enligt kommitteförslaget liksom enligt NJB, kunna göras i viss ordning (38 §). Med hänsyn till de viktiga rättsverkningar som förslaget knyter till registrering och inskrivning är det naturligt att sjöfartsverkets beslut i förekommande fall prövas i judiciell ordning och ej på administrativ väg. Kommittén föreslår därför att talan mot inskrivningsmyndighetens beslut skall föras i Svea hovrätt, som redan nu är andra instans i ärenden rörande inteckning i fartyg (27 § andra stycket).

Specialmotivering

Registrens omfattning

11 §.

I förevarande paragraf upptar förslaget de i den allmänna motiveringen (under I) behandlade bestämmelserna om registreringsplikt i fråga om fartyg och om registreringsrätt beträffande skeppsbyggen. Här är också meddelad generell föreskrift av innebörd att, om ej annat sägs, kapitlets bestämmelser om fartyg är tillämpliga på skeppsbyggen, varvid bestämmelse som avser skeppsregistret eller fartygs hemort i stället skall gälla skeppsbyggnadsregistret resp. byggnadsorten. Särskilda föreskrifter för byggen finns i 13, 15–17, 24, 28, 30, 37 och 38 §§. I övrigt tillämpliga på byggen blir 12, 18–23, 25–27 och 31–36 §§.

12 §.

Här upptas bestämmelser om ansvaret för registreringsanmälan och inskrivningsansökan samt om inskrivningsrätt för ofullbordade förvärv, allt behandlat i den allmänna motiveringen (under II, III och V).

Som förut antytts åligger det enligt *första stycket* den som äger registreringspliktigt fartyg att se till att det behörigen registreras samt den som förvärvar registrerat sådant fartyg att söka inskrivning av sitt förvärv. Fristen är en månad från förvärvet, dvs. räknat från avtalet. För det fall att registreringsplikten inträder genom att efter hand så stora andelar i ett främmande fartyg kommer i svensk hand att fartyget förvärvar svensk nationalitet måste naturligtvis anmälningsfristen börja löpa från det andelsförvärv varigenom registreringsplikten inträdde och anmälningsskyldigheten ej åligga förvärvaren som sådan utan fartygets samtliga delägare. Sjölagskommittén har förutsatt att sådana fall ej kräver särskild reglering utan kan tolkningsvis föras in under huvudregeln om fartygsägarens skyldighet att göra registreringsanmälan inom en månad från »sitt förvärv».

För fullständighets skull upptar förslaget vidare en särskild regel om att nybyggt

registreringspliktigt fartyg skall anmälas för registrering inom viss tid från sjösättningen, om sjöfartsverket ej av särskilda skäl medger uppskov med registreringen. Denna regel är betingad av svårigheterna att fastslå när ett skeppsbygge blir färdigt fartyg, vilket inte behöver vara detsamma som att det blir leveransgillt enligt skeppsbyggnadsavtalet. Ägaren bör inte för obestämd tid kunna hålla ett i och för sig färdigt fartyg i sjön utan att låta registrera det, om det är registreringspliktigt enligt svensk lag. Detta gäller vare sig varvet eller beställaren är ägare och oavsett om nybygget ägt rum inom eller utom landet; i det senare fallet kan visserligen hinder för nyregistrering tänkas föreligga som en följd av utomlands gällande, av skeppsbyggnadskonventionen betingad ordning enligt vilken krävs hypotekshavares samtycke till avregistrering. Regeln gäller i övrigt flera skilda lägen. Det kan tänkas, att beställningsköp av fartyg hävs av endera parten, kanske i ett sent skede. Varvet kan då behöva tid att söka ny köpare utan att dessförinnan vara nödsakat att låta registrera fartyget för egen räkning. Ett i och för sig färdigt fartyg kan behöva undergå omfattande ändringar för att bli leveransgillt. Om varvet ännu äger fartyget, kan det då framstå som onödigt att för en kort tid ålägga det att låta registrera ett fartyg som kanske ej blir registreringspliktigt i köparens hand. Varvet kan också ha byggt fartyg utan beställning men med beräkning att finna köpare när fartyget fullbordats. Även i sådana fall kan det synas opåkallat att låta registreringsplikt inträda för begränsad tid.

Sjölagskommittén har valt att för registrering av nybyggda fartyg fastställa en frist av sex månader från sjösättningen. Tidpunkten för sjösättningen är i allmänhet lätt att fastställa men det bör tillfogas att därmed avses även andra metoder att göra skeppsbyggen vattenburna än sjösättning i traditionell mening, t. ex. genom vattenfyllning av torrdocka där bygget utförts. För att motverka negativa verkningar av en sådan lagligen fixerad tidsfrist bör sjöfartsverket vara berättigat att medge uppskov, när särskilda skäl föreligger, t. ex. då iordningsställandet för leverans på grund av beaktansvärda svårigheter drar ut på tiden. Om uppskov ej medges, består skyldighet att anmäla fartyget för registrering före fristens utgång. Uppskovsärende utgör inte registreringsärende i den mening förslaget omfattar; jfr 25 §.

Andra stycket upptar regler om inskrivningsrätt men ej inskrivningsplikt för förvärv vars fullbordan är beroende av villkor (jfr under V i den allmänna motiveringen).

Bestämmelserna i denna paragraf om fartyg blir enligt *tredje stycket* av förslaget på motsvarande sätt tillämpliga i fråga om *andel i fartyg*. Detta är en av de få bestämmelser i kommittéförslaget som uttryckligen anger att andelsförvärv likställs med förvärv av hela fartyget. I övrigt är denna grundsats underförstådd överallt där den kan tillämpas. Detta stycke innehåller för tydlighets skull också föreskrift om att registreringsanmälan ej endast innefattar anmälan om registrering av fartyg eller skeppsbygge utan även ansökan om inskrivning av ägarens förvärv.

Andra och tredje styckena blir enligt 11 § tillämpliga även på skeppsbyggen.

13 §.

I *första stycket* av denna paragraf regleras ansvaret för anmälan om registrering och avregistrering av skeppsbygge så som utvecklats i den allmänna motiveringen (under II och III). Det är i princip ägaren som disponerar över byggets registrering men sedan registrering väl skett inträder skyldighet för envar som förvärvar äganderätt, villkorlig eller ovillkorlig, till bygget eller andel däri, att söka inskrivning för förvärvet om inte bygget i stället avregistreras.

Det förtjänar uppmärksammas, att t. ex. den som genom beställning villkorligt förvärvar skeppsbygge kan framtvinga byggets registrering enligt en i den allmänna motiveringen antydd särskild regel under rubriken registrerings- och inskrivningsförfarandet; jfr 28 § andra stycket. Eljest skul-

le han uppenbarligen kunna berövas möjligheten att utverka sakrättsskydd för sitt förvärv enligt 19 §.

Andra stycket av förevarande paragraf innehåller den i den allmänna motiveringen (under V) redovisade regeln om äganderätt till skeppsbygge samt skeppsbyggnadsavtalets karaktär av beställning eller arbetsbeting.

14 §.

De i den allmänna motiveringen (under III) behandlade fall då fartyg skall avföras ur skeppsregistret – nämligen då fartyget förolyckats, gått förlorat, kondemnerats eller upphört att vara svenskt – regleras i denna paragraf *första stycket*.

I *andra stycket* upptas bestämmelser som ålägger ägaren att svara för anmälan om avregistrering och fastställer fristen till en månad. För det fall att fartyget upphört att vara svenskt kan det tänkas erbjuda svårigheter att realisera kravet mot utländsk ägare. Därför föreslås även ägarens fångesman vara ansvarig för att avregistreringsanmälan blir gjord. Sanktionen är vitesföreläggande som förut sagts.

15 §.

De fall då skeppsbygge skall avföras ur skeppsbyggnadsregistret har utförligt behandlats i den allmänna motiveringen (under III). Bestämmelserna finns enligt förslaget i denna paragraf. Ansvaret för avregistreringsanmälan är utformat på samma sätt som när det gäller avregistrering av fartyg.

16 §.

Här upptar sjölagskommitténs förslag de i den allmänna motiveringen (under III) behandlade reglerna genom vilka avregistrering i vissa fall hindras av hänsyn till delägares eller inteckningsborgenärs intresse.

17 §.

Reglerna om anteckning i skeppsregistret av namnserier har behandlats i den allmänna motiveringen (under IV).

Verkan av registrering och inskrivning

18–21 §§.

De i dessa paragraf upptagna reglerna om verkan av registrering och inskrivning har behandlats i den allmänna motiveringen (under V). De är enligt 11 § tillämpliga även på skeppsbyggen.

22 §.

Efter fastighetsrättslig förebild (NJB 18: 9 och 10) och mot bakgrund av förslagets grunder rörande skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vitsord föreslås i denna paragraf regler om att registrens innehåll får processuell verkan. I gällande rätt finns endast en regel om viss legitimation i partrederiförhållande (38 § andra stycket IntL).

Den som enligt registret framstår som ägare till fartyg eller skeppsbygge skall enligt förslaget vara legitimerad att svara för detsamma i mål om bättre rätt därtill, såväl vanlig klandertalan som talan om företräde vid dubbelföryttring, även om han före rättegången överlåtit egendomen till annan. Legitimationen bryts, om denne före rättegången söker inskrivning för sitt förvärv; jfr reglerna i 11 kap. om inteckningslegitimation (281 § andra stycket). Legitimationen blir inte beroende av tredje mans goda tro med avseende på vem som är rätt ägare. Liksom i fastighetsrätten blir följden av inskrivningens legitimerande verkan att domens rättskraft kommer att omfatta även överlåtelse som skett före rättegången utan att inskrivning sökts för det förvärvet. Därför ger förslaget sådan förvärvare samma ställning i rättegången som om förvärvet ägt rum under denna; han kan alltså på de förutsättningar RB anger inträda som part eller intervenient i rättegången.[48] På motsvarande sätt regleras legitimationen att som ägare företräda fartyget i mål om betalning ur detta för fordran som är förenad med sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning eller retentionsrätt. Om tvist rörande äganderätten är antecknad i registret, skall emellertid i stället den kunna sökas som innehar fartyget eller bygget med äganderätts-

[48] Jfr RB 13 kap. 7 § och 14 kap. 9 § och 11 § andra stycket

anspråk. Att borgenär som har sjöpanträtt för sin fordran även kan vända sig mot befälhavaren, framgår av förslagets 258 §.

23 §.

I denna paragraf ges bestämmelser genom vilka tredje man i vissa situationer försätts ur god tro rörande förekomsten av tvist om äganderätt till fartyg eller skeppsbygge och om villkor för förvärv av sådan egendom som inskränker förvärvarens rådighet över densamma. De har förebild i NJB 18: 8 och förutsätter bl. a. att domstol där tvist om äganderätten är anhängig underrättar registret därom; detta får tillgodoses genom särskild föreskrift i annan ordning. Kommittén har ej utarbetat sådan föreskrift.

24 §.

I förevarande paragraf har kommittén upptagit regler om lagkonflikter vilka, såvitt gäller skeppsbyggen, beror av skeppsbyggnadskonventionens art. 9. För konsekvensens skull har reglerna gjorts på motsvarande sätt tillämpliga för fartyg.

När det gäller att avgöra vilket lands lag som reglerar sakrätt till skeppsbygge kan det vara tveksamt om ett allmänt erkänt statut finns.[49] I första hand torde valet stå mellan lex rei sitae och registerlandets lag. Dessa båda statuter sammanfaller som regel i fråga om skeppsbyggen men bygget kan efter sjösättning uppträda som fartyg och genom förflyttning från byggnadslandets område – t. ex. för provtur eller kanske för att fullbordas i annat land – ändra dessa förutsättningar. Reglerna om färdiga fartyg kan då helt eller delvis träda i tillämpning. I fråga om fartyg anses vanligen registerlandets (dvs. som regel flagglandets) lag vara allmänt sakrättsstatut.[50]

Enligt skeppsbyggnadskonventionens art. 9 skall äganderätt till skeppsbygge som inskrivits i fördragsslutande stat erkännas inom konventionsområdet med den företrädesrätt äganderätten har enligt den statens lag. För tiden före sjösättningen stämmer detta väl med både lex rei sitae och registerlandets lag, ty konventionen föreskriver att skeppsbygge endast får registreras i den stat där bygget utförs. Efter sjösättningen är regeln också förenlig med vad som i allmänhet gäller i fråga om färdiga fartyg. Sjölagskommitténs förslag innebär en för fartyg och skeppsbyggen gemensam huvudregel i överensstämmelse med skeppsbyggnadskonventionen.

Härefter möter vissa problem som är betingade av svårigheterna att dra gränsen mellan skeppsbygge och färdigt fartyg och av att skilda konventioner kan bli tillämpliga. Till dessa problem vill sjölagskommittén återkomma bl. a. i anslutning till bestämmelser i 11 kap. om sjöpanträtt m. m. Här bör emellertid erinras om att principen lex fori valts i fråga om sjöpanträtt m. m. och att detta i speciella fall kunde tänkas leda till konflikt med främmande nationella regler om verkan av inskrivning av äganderätt till skeppsbygge. För att förebygga sådant tillfogar förslaget den reservationen att huvudregeln gäller såvitt den är förenlig med lagkonfliktreglerna i 259 och 260 §§. Det teoretiska avsteg från skeppsbyggnadskonventionen som en sådan reservation kan innebära torde vara försvarligt med hänsyn till behovet att samordna de olika reglerna på grund av sjöpanträttskonventionen och skeppsbyggnadskonventionen med beaktande av att konventionerna sannolikt får olika internationell anslutning.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet

25–28 §§.

Dessa paragrafer innehåller formella regler om registrerings- och inskrivningsförfarandet som i allt väsentligt motiverats i det föregående (jfr den allmänna motiveringen under II och VI). De fastighetsrättsliga förebilderna kan sökas i NJB 19: 1, 4, 6, 7, 12 och 13 samt 20: 3 och 4.

Det förtjänar uppmärksammas att handläggningen ej koncentreras till inskrivningsdagar. Inskrivningsmyndighetens befogenhet att självmant vidta åtgärder för avregis-

[49] Se Siesby i AfS s. 66 ff. och 72 ff.

[50] Se Siesby a.a. s. 72 ff.; Karlgren II s. 90 och sjöpanträttskonventionen art. 2. Jfr art. 4 i 1933 års nordiska konkurskonvention (SÖ 1934: 8 och NJA II 1935 s. 1 ff.).

trering är bl. a. betingad av kravet på ordning och reda i registren. Ett fartyg som totalförlist eller upphuggits bör ej stå kvar i skeppsregistret; det följer främst av 14 §. Om ägaren ej medverkar, kan inskrivningsmyndigheten antingen förelägga honom vite att göra avregistreringsanmälan i behörig ordning eller också själv skaffa de informationer m. m. – däribland borgenärssamtycke enligt 16 § – som behövs för att verkställa avregistreringen.

Bestämmelserna avser både skepps- och skeppsbyggnadsregistrering.

29–30 §§.

I dessa paragrafer upptar kommitteförslaget regler om vad skepps- och skeppsbyggnadsregister skall innehålla beträffande där införda fartyg och skeppsbyggen. Såvitt gäller fartyg (29 §) utgör förslaget väsentligen en modernisering av nuvarande regler i ämnet. I fråga om skeppsbyggen (30 §) har strävan varit att i huvudsak endast sådant skall antecknas som behövs för att skeppsbyggnadsregistret skall kunna fylla sitt rent privaträttsliga syfte. Storleken av delägares andel i skeppsbygge skall i regel ej anges. Andelsstorleken är här av underordnad betydelse jämfört med vad som gäller vid skeppsregistrering där äganderättsförhållandena avgör om svensk registrering överhuvudtaget skall förekomma. Skulle upplysning ges om andelarna, skall den enligt förslaget beaktas vid inskrivningen. Men därav följer också att efterföljande ändringar i andelarnas storlek måste bli föremål för inskrivning; jfr 37 § första stycket.

31 §.

Denna paragraf reglerar anmälnings- och ansökningsförfarandet i registrerings- och inskrivningsärenden. Det skall som förut angivits (under VI i den allmänna motiveringen) vara skriftligt. Anmälan och ansökan om registrering eller avregistrering, om inskrivning eller anteckning skall alltid innehålla uppgift om de omständigheter på vilka framställningen grundas. Den skall åtföljas av handlingar som behövs för att styrka förvärv eller andra förutsättningar för den åtgärd framställningen avser; det följer främst av bestämmelser i 33 § om avslag på anmälan eller ansökan vad som behöver styrkas men även i tillämpningsföreskrift med stöd av 2 § tredje stycket kan ledning komma att få hämtas. I sådan föreskrifts form kan också tillgodoses behovet av informationer om förhållanden som är av intresse från tillsynssynpunkt eller av annan orsak.

32 §.

Enligt *första stycket* skall anmälan eller ansökan avvisas, om den är så bristfällig att den inte kan tjäna som underlag för materiell prövning. Vidare föreskrivs här om sådant uppskov för utredning som är påkallat för att kraven på rättvisande registrerings- och inskrivningsförhållanden skall kunna upprätthållas. Om sådant uppskov skall bli meningsfullt, måste inskrivningsmyndigheten ha befogenhet att genomdriva de utredningskrav som föranleder uppskovet, och förslaget tillgodoser detta genom föreskrift att sjöfartsverket kan förelägga sökanden vid vite att förebringa behövlig utredning. Detta har förebild i 20: 9 NJB. Liksom den fastighetsrättsliga förebilden kompletterar förslaget uppskovsinstrumentet med den påföljden att anmälan eller ansökan som inte kompletteras enligt föreläggande kan förklaras förfallen; erinran om denna påföljd skall intas i föreläggandet.

I *andra och tredje styckena* ges specialföreskrifter om uppskov för kommunikation med annan vars rätt berörs m. m. Det kan t. ex. finnas anledning förmoda att förvärv är förenat med villkor som innebär att det måste anses som ofullbordat eller att ett avtalsvillkor rätteligen skall anses innefatta viss inskränkning i förvärvarens rådighet över egendomen. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 19: 10 NJB.

33 §.

Som redovisats i den allmänna motiveringen (under VI) och vid 32 § innebär sjölagskommitténs förslag att anmälan eller ansökan i registrerings- och inskrivningsärenden skall antingen bifallas eller avslås

(ev. avvisas) men inte vilandeförklaras samt att uppskov kan tillgripas. Bestämmelser om avslag meddelas i förevarande paragraf.

Enligt *första stycket* skall avslag på registreringsanmälan eller inskrivningsansökan till en början ske, dels om fartyget eller skeppsbygget ej är registreringsbart, dels om det förvärv varpå anmälan eller ansökan grundas ej styrks, dels – för det fall att fartyget redan är registrerat – om fångesmannen ej är inskriven som ägare. I sistnämnda hänseende gäller, som en följd av ståndpunkten att förvärv genom exekutiv försäljning ej skall kunna slås ut av konkurrerande äganderättsförvärv,[51] undantag för det fall att förvärvet skett genom exekutiv försäljning. Avslag måste naturligtvis också ske, ifall förvärvaren härleder sin rätt från någon som ej ägt förfoga över egendomen genom överlåtelse. Fångesmannen i fråga kan t. ex. själv ha åtkommit egendomen genom ofullbordat förvärv eller genom fullbordat förvärv med förbehåll om viss inskränkning i rådigheten (jfr vid 36 §). Vidare kan anmälan eller ansökan enligt förslaget ej bifallas, om talan väckts angående bättre rätt till egendomen; i fastighetsrätten löses det problemet genom vilandeförklaring enligt NJB 20: 7 punkt 3. Slutligen skall avslag förekomma, dels då konkurrerande förvärv skett som har företräde framför sökandens, dels då det är uppenbart att dennes förvärv av annan grund är ogiltigt eller ej kan göras gällande.[52]

I fråga om fartyg som förvärvas från utlandet innehåller förslaget i *andra stycket* en speciell regel som beror av sjöpanträttskonventionens art. 3: 2 och skeppsbyggnadskonventionens art. 10: 2. Den är avsedd att förhindra överföring från ett nationellt register till ett annat med åsidosättande av rättighetshavares intressen. För inregistrering här i landet av fartyg som förvärvats från utlandet fordras följaktligen bevis om att fartyget antingen ej är registrerat i det främmande landet (ev. avregistrerats där) eller också att det är registrerat där men kommer att avregistreras den dag det registreras i Sverige. I fråga om skeppsbygge gäller detta inte bygget som sådant utan inskriven äganderätt därtill eller panträtt däri.

Anmälan av fartyg för avregistrering kan uppenbarligen inte bifallas, om fartyget alltjämt är registreringspliktigt och alltså ingen laga avregistreringsgrund är för handen. Vidare kan hinder mot att avregistrering verkställs möta enligt någon av de spärregler i 16 § som tillgodoser delägares eller panträttshavares intresse. *Tredje stycket* av förevarande paragraf är utformat med beaktande härav och av reglerna i 17 § om anteckning av namn och namnserier.

Paragrafens bestämmelser gäller både skepps- och skeppsbyggnadsregistren.

34–35 §§.

Inom fastighetsrätten föreslås ett instrument för utredning av äganderättsförhållanden som ej kan styrkas med vederbörliga fångeshandlingar, nämligen lagfartssammanträde enligt NJB 20: 10. Enligt sjölagskommitténs mening är ett motsvarande instrument behövligt i fråga om fartyg m. m., så mycket mer som något formkrav ej gäller överlåtelse av fartyg eller skeppsbygge. Äganderättsförhållandena är sålunda ibland komplicerade och svårutredda. Ett utredningsinstrument av den typ lagfartssammanträde utgör skulle – inte minst mot bakgrund av skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vitsord – både fylla en angelägen rättssäkerhetsfunktion och bli användbart vid övergång från nuvarande ordning till den föreslagna.

Kommitténs förslag upptar i förevarande paragrafer särskilda regler om sammanträde för utredning av äganderätt till fartyg. Förutsättning för att sådant sammanträde skall kunna tillgripas är enligt förslaget att sökandens eller hans fångesmans förvärv ej kan styrkas skriftligen.

Eftersom sjöfartsverket ej är judiciell myndighet har kommittén ansett sig inte böra ge verket fullt ut samma befogenheter som tillkommer inskrivningsmyndighet enligt NJB 19: 3. I den mån utsaga bör avges

[51] Jfr även NJB 20: 9.

[52] Jfr lagrådets yttrande över NJB, del A s. 290.

under ed eller sanningsförsäkran får verket begära att allmän underrätt med behörighet att uppta sjörättsmål håller det behövliga förhöret och därvid skall, liksom enligt 314 § SjöL, reglerna om bevisupptagning utom huvudförhandling äga motsvarande tillämpning. Intet hinder bör möta att sjöfartsverket föranstaltar om sådant förhör före sitt sammanträde för att ha förhörsutsagan tillgänglig vid sammanträdet. Särskilda regler om krav på bevisning torde ej behöva meddelas. Principen att den som kan härleda sitt anspråk från den som byggt fartyget presumeras vara rätt ägare, om antagandet ej motsägs av registrets innehåll, torde ligga nära till hands att tillämpa även utan särskild föreskrift. I övrigt kan det enligt kommitténs mening förutsättas att allmänna rättsgrundsatser kommer att tillämpas.

Liksom i fråga om lagfartssammanträdet bör protokollet kunna tjäna som fångeshandling i den mån utredningen motiverar det. Paragrafernas bestämmelser är, ehuru främst avsedda för fartyg, tillämpliga även på skeppsbyggen.

36 §.

I *första stycket* av förevarande paragraf slås fast, att alternativet till avslag eller uppskov i registrerings- och inskrivningsärenden är bifall, ej vilandeförklaring. Genom föreskrift om att utländskt bevis rörande registreringsbar storlek skall godtas underlättas direkt överföring från utländska register.

Bestämmelserna gäller både skepps- och skeppsbyggnadsregistren.

Andra stycket innehåller bestämmelser om anteckning av inskränkning i förvärvarens rådighet över fartyget enligt äganderättsförbehåll eller annat villkor vid förvärvet. Dessa har behandlats i den allmänna motiveringen (under V) och är beaktade även i anslutning till reglerna om uppskov i 32 § (jfr även vid 23 och 33 §§).

I paragrafens *tredje stycke* ges föreskrift rörande det tekniska förfarandet vid överföring från svenskt register till utländskt. Föreskriften vilar på sjöpanträttskonventionens art. 3: 2 och skeppsbyggnadskonventionens art 10: 2 och innebär, att inskrivningsmyndigheten för sådana fall på sökandens begäran skall, i stället för att genast företa avregistrering, besluta att avregistrering skall verkställas den dag nyregistrering äger rum i viss främmande stat. Så snart det visats att sådan nyregistrering företagits, skall avregistreringen verkställas med retroaktiv verkan från dagen för nyregistreringen. Ifall kommunikationen mellan det svenska och utländska registret är god (jfr sjöpanträttskonventionens art. 13) kan det tänkas att nyregistrering och avregistrering kan genomföras samma dag.

Utfärdande av sådana bevis om genomförd eller förestående avregistrering ur svenskt register som angivna överföringsteknik konventionsenligt förutsätter (jfr sjöpanträttskonventionens art. 3: 2 a och b) bör enligt sjölagskommitténs mening regleras genom tillämpningsföreskrift.

37 §.

Denna paragraf innehåller föreskrifter om de olika registeranteckningar som sjöfartsverket skall verkställa i skepps- och skeppsbyggnadsregistren.

I *första stycket* är fråga om ändringar i förhållanden som finns antecknade i registren. I *andra stycket* behandlas fall då särskild registeranteckning eljest är påkallad. Att tvist om bättre rätt till registrerat fartyg eller skeppsbygge (p. 1) och rättskraftigt avgörande av sådan tvist (p. 2) behöver antecknas är uppenbart; jfr 33 § första stycket 5 och NJB 20: 7 punkt 3. Detsamma gäller den begränsning i ägares (eller delägares) rättshandlingsförmåga som följer av att han försätts i konkurs (p. 3). Att exekutiv försäljning förestår, vare sig på grund av begäran enligt 71 § KL eller utmätning, torde likaledes böra antecknas. Då bör även antecknas om utmätning hävs eller fråga om exekutiv försäljning eljest förfaller (p. 6). Därtill kommer, såsom speciellt sjörättsliga anteckningsgrunder, dels att fartyget eller skeppsbygget skall avföras ur registret men hinder möter enligt 16 § mot att avregistrering verkställs (p. 7), dels beslut enligt 36 § tredje stycket om avregistre-

ring med hänsyn till registrering i främmande stat (p. 8). En allmän regel om anteckning i registren på grund av annan föreskrift i lag eller författning (p. 9) är också motiverad.

Slutligen innehåller denna paragraf i *tredje stycket,* efter förebild av NJB 19: 22, en bestämmelse enligt vilken uppenbart betydelselösa anteckningar kan avföras ur registren.

Paragrafens bestämmelser förutsätter, att sjöfartsverket informeras, när olika grunder för registeranteckning aktualiseras. Detta kan tillgodoses genom tillämpningsföreskrifter och andra särskilda bestämmelser.

38 §.

Denna paragraf innehåller de i den allmänna motiveringen (under VI) förutskickade bestämmelserna om officialrättelse av felaktiga införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Sådan rättelse utgör en av grundvalarna för registrens långtgående vitsord. Det är här fråga om sådana felaktigheter som beror av skrivfel eller liknande förbiseenden, dvs. införingar som av misstag kommit att avvika från vad som var den beslutandes vilja. Skulle materiell brist föreligga genom att ett felaktigt beslut fattats och införts eller skulle regler om förfarandet ha åsidosatts, kan det inte rättas med tillämpning av denna paragraf. Sådana fel rättas i stället vid överprövning efter besvär.

Rättelse av fel kräver särskilt beslut och åtgärden utgör särskilt inskrivningsärende.

39 §.

I denna paragraf regleras utfärdandet av nationalitetscertifikat. De grundläggande bestämmelserna om sådant certifikat ges redan i 6 § och gäller naturligtvis endast färdiga fartyg. Nationalitetscertifikat utfärdas av sjöfartsverket som central sjöfartsmyndighet och ej i dess egenskap av inskrivningsmyndighet. Av 25 § andra stycket framgår motsättningsvis, att utfärdande av nationalitetscertifikat ej utgör registrerings- eller inskrivningsärende. Emellertid är utfärdandet knutet till sådana ärenden genom att det skall grundas på och ske i samband med registrering och inskrivning i skeppsregistret. Därför har sjölagskommittén ansett det motiverat att de formella reglerna i ämnet ges i 2 kap. i anslutning till reglerna om inskrivningsförfarandet.

Förslaget bygger väsentligen på vad som är gällande rätt i fråga om nationalitetscertifikat; jfr §§ 7 och 8 RegF. Särskilda regler om interimistiskt nationalitetscertifikat har ej upptagits. Registreringsreglerna medger nämligen registrering på utländskt bevis om storlek m. m. (jfr 29 § andra stycket 6 och 36 § första stycket andra punkten) och när svenskt mätbrev utfärdas blir det enligt kommitténs mening skäl att byta ut nationalitetscertifikatet enligt bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf.

Till nyheterna i förhållande till gällande rätt hör att nationalitetscertifikat förfaller, när fartyget skall avföras ur registret men hinder mot avregistrering föreligger enligt 16 §. Det syns även motiverat att certifikatet förefaller, då förbud mot att fartyget hålls i drift meddelas enligt 6 § andra stycket, emedan behörig företrädare saknas för fartyget här i landet.

Kap. 3 Om partrederi

Allmän motivering

I detta kapitel upptar förslaget reviderade bestämmelser om partrederi. För närvarande ingår bestämmelser härom (9–24 §§) i 2 kap. SjöL »Om redande i fartyg». Förslaget utmönstrar såsom obehövlig sistnämnda kapitels inledande paragraf om redarens personliga ansvarighet (7 §) och överför bestämmelserna om hans ansvar för personer som arbetar i fartygets tjänst (8 §) till 10 kap. (233 §).[1] Det föreslagna 3 kap. innehåller följaktligen regler endast om partrederi och vad som anknyter därtill. Kapitelrubriken har jämkats med hänsyn härtill.

Bestämmelserna i SjöL om partrederi har gammalt ursprung. Redan 1667 års SjöL upptog sådana bestämmelser i redarebalken och dessa byggdes ut i 1864 års SjöL. Denna i sin tur efterbildades vid tillkomsten av 1891 års SjöL. De nordiska sjölagarnas regler om partrederi – sinsemellan nära överensstämmande – ansluter sig till tysk rätt.[2] Efter SjöL:s tillkomst har bestämmelserna i stort sett undergått endast de jämkningar som påkallats av ändrade allmänna regler om redares ansvarighet.

En översyn för att modernisera partrederiet har ansetts motiverad och kommitténs direktiv innebär att denna speciella sjörättsliga bolagsform skall uppmärksammas. Under de nordiska överläggningarna har man nått fram till tämligen ensartade lagtexter rörande partrederiet.[3]

I Partrederiets grunddrag[4] (40 och 53 m. fl. §§)

Partrederi föreligger då flera slutit sig samman för att driva sjöfart med eget fartyg. Rederiet utgör alltså en ändamålsbestämning knuten till ett visst fartyg. Skulle egendomsgemenskapen ej syfta till att driva sjöfart – t. ex. vara tillfällig eller bestämd av annat ändamål såsom att utnyttja fartyget för fritidsändamål eller som hotell- eller restauranglokal – föreligger inte partrederi utan samäganderätt eller enkelt bolag, förutsatt att inte särskilt rättssubjekt bildats. Partrederiet är ej ett självständigt rättssubjekt och borgenärerna är alltså delägarnas, inte rederiets. Delägarnas ansvarighet är från början delad pro rata parte. Den enes andel kan inte tas i anspråk för rederigäld som belöper på den andre, om inte sådan ansvarighet föreligger på grund av åtagande eller annan omständighet som föranleder solida-

[1] Jfr motiven till förslagets 10 kap.

[2] Se 1887 års betänkande med förslag till SjöL, jfr Beckman s. 6, 42 och 56 ff. Platou, Norsk sjøret (2 uppl. 1929) s. 138 ff. samt Braekhus-Haerem, Norsk tingsret s. 325 f. Betr. tysk rätt (HGB § 489 o följ. §), se Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht (2 uppl. 1950) s. 147 ff. och Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht (2 uppl. 1964) s. 83 ff.

[3] Ang. norskt förslag se Innstilling VII och VIII.

[4] Se bl. a. 1887 års betänkande med förslag till SjöL, motiven s. 17, Karlgren, Studier över privaträttens juridiska personer (1929) s. 174 ff. samt Schmidt, Föreläsningar i sjörätt (1944) s. 26 ff.

risk ansvarighet. Till skillnad från det enkla bolagets delägare berördes partrederiet ej av 1936 års skuldebrevslagstiftning, genom vilken den solidariska ansvarigheten lagfästes som huvudregel i skuldförhållanden.[5]

Partredarens ansvarighet utmärker sig också för att den i förhållande till tredje man i princip ej omfattar andra rederiförbindelser än som ingås efter redarens inträde i partrederiet genom andelsförvärv. Krav mot rederiet måste följaktligen göras gällande i andelar i fartyget; dessa andelar kan antas tillika omfatta de rederitillgångar som kan finnas därutöver i form av driftskapital, intjänt frakt etc.[6] I fartyget som sådant kan kravet göras gällande endast genom att samtliga andelar tas i anspråk på en gång, något som förutsätter att samtliga andelsägare är ansvariga för gälden i fråga. Fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt kan naturligtvis utan hinder härav göras gällande i fartyget såsom sådant, eftersom fartyget häftar därför utan hinder av växlingar i äganderätten; en specialregel som kan leda till solidarisk ansvarighet för partredare finns i 27 § IntL. Med avvikelse från vad som gäller utåt inträder en ny delägare redan genom andelsförvärvet i partredarnas inbördes skyldigheter och rättigheter. I fråga om utträde ur rederiet finns särskilda regler om kungörelse av andelsöverlåtelse för att möjliggöra att den som utträtt fredas från ansvarighet mot tredje man (som varken känt till eller bort känna till överlåtelsen). Internt krävs anmälan och bevis att den till vilken andelen övergått godkänt detta.

Såvitt rör partredarnas inbördes förhållanden anses reglerna i SjöL vara dispositiva. De är alltså avsedda att träda i tillämpning endast i den mån rederiavtal ej föreligger; skriftliga sådana avtal torde knappast vara vanliga hos oss utom i storsjöfarten.

Förr torde partrederiet ha varit den dominerande företagsformen inom sjöfarten både i Norden och annorstädes men utvecklingen av modern rederirörelse har småningom lett till att företagsformer med begränsad ansvarighet, hos oss främst aktiebolaget,[7] blivit vanligast i handelssjöfarten. Inom fiskesjöfarten torde partrederiet ha bevarat sin betydelse och inom handelssjöfarten har det på senaste tid kommit till ökad användning. Med hänsyn bl. a. till de i modern sjöfart alltmer kapitalkrävande fartygen kan denna tendens tänkas bli förstärkt framdeles.

De nordiska *sjölagskommittéerna* förordar, att partrederiet som en slags speciell sjörättslig bolagsform bevaras. De danska, finska och svenska kommittéerna har därvid inte ansett skäl föreligga till ändringar i dess grunddrag. Den norska kommittén har, mot bakgrund av ett delvis avvikande rättsläge i övrigt, valt att införa en presumtion för solidarisk ansvarighet med möjlighet för partredarna att genom anmälan till skeppsregister etablera ett på avtal grundat prorataansvar. Även anknytningen till ett bestämt fartyg uppges enligt det norska förslaget. För svensk del kan framhållas att partredare ej sällan torde åta sig solidarisk ansvarighet för rederiförbindelser och att intet hindrar att så alltjämt sker; jfr även specialreglerna i 246 § andra stycket och 266 § andra stycket av förslaget. Ett uppgivande av grundsatsen om prorataansvar för partredare skulle för vår del medföra att motiven för särskilda regler i ämnet försvagades. Med hänsyn till att partrederiet i dess traditionella form uppenbarligen alltjämt fyller ett praktiskt behov hos oss har kommittén inte varit beredd föreslå några mera genomgripande ändringar.

Kommittén har övervägt om rederiets borgenärer borde kunna ta fartyget som sådant i anspråk för sina fordringar, ej endast fartygsandelar. Emellertid torde ändring i sådant syfte förutsätta att grundläggande regler om partredares ansvarighet sätts ur spel på ett sätt som knappast är väl förenligt med partrederiets bevarande i övrigt. Förslaget innefattar därför ingen ändring i gällande ordning därvidlag. Särskilda

[5] Jfr Schmidt a.a. s. 27 och Hagbergh, i Teori och praxis (Skrifter tillägnade Hjalmar Karlgren, 1964) s. 109.

[6] Den frågan är dock ej alldeles klar; jfr Karlgren a.a. s. 180 ff.

[7] Jfr Schmidt m. fl., Huvudlinjer i svensk frakträtt (2 uppl. 1962) s. 20.

regler om kungörande av andelsöverlåtelse har ansetts kunna undvaras, eftersom syftet därmed tillgodoses genom den inskrivning av andelsförvärv som förutsätts i förslagets registrerings- och inskrivningsregler i 2 kap. Tredje man, som inlåter sig på rättshandling med partrederiet, har alltså möjlighet att hos skeppsregistret skaffa sig kännedom om vilka som är delägare och bör fördenskull knappast kunna göra gällande att han ej känner till en överlåtelse av andel som föranlett inskrivning eller inskrivningsansökan.

Kommitteförslaget upptar, i kapitlets inledande paragraf, en uttrycklig erinran om reglernas dispositiva karaktär såvitt rör delägarnas inbördes rättigheter och skyldigheter. I den mån reglerna rör tredje man är de givetvis tvingande i den meningen att partredarna inte genom inbördes avtal kan sätta dem ur spel till nackdel för tredje man.

II Huvudredare (41–43 m. fl. §§)

SjöL föreskriver, att för partrederi skall finnas huvudredare med viss behörighet. Enligt nationalitetsreglerna måste till huvudredare utses svensk medborgare som är bosatt här i landet (1 §). Däremot behöver han inte själv vara delägare i fartyget. Lagstiftaren har likväl inte menat att tvinga in partredarna under sådan enhetlig ledning.[8] Påföljden för underlåtenhet att utse huvudredare är i själva verket inskränkt till att tredje man som vill söka rederiet i så fall får rätt att hålla sig till vilken han vill av partredarna, varvid denne får svara för rederiet. Normalt torde emellertid huvudredare väljas. Som sådan har denne legal ställningsfullmakt att företräda rederiet – även inför rätta – och ingå de rättshandlingar som »rederirörelsen vanligen medför»; enligt uttrycklig föreskrift undantas från sådana rättshandlingar att låna upp pengar i rederiets namn eller att sälja fartyget eller upplåta panträtt däri eller försäkra det.[9] Såsom vid fullmaktsförhållanden i allmänhet kan partredarna inskränka huvudredarens befogenhet men utan att detta kan åberopas mot tredje man som är i god tro.

Huvudredarens ställningsfullmakt är som förut antytts också processuell. I sak som angår rederiet kan huvudredaren sökas och därav följer, att dom i sådan rättegång för varje ansvarig partredare kan verkställas i hans andel såväl som i hans övriga tillgångar. Därav följer också att huvudredaren kan sökas såvitt gäller vissa partredare utan hinder av att andra, som utträtt ur rederiet, måste sökas särskilt.[10]

Huvudredaren kan när som helst skiljas från sin befattning. Skulle han själv vara delägare till hälften eller mer, kan partredarna själva ej uppnå beslut därom. Då kan det ske genom rättegång, förutsatt att giltiga skäl föreligger.

Sjölagskommitténs förslag (41 §) innefattar en uppmjukning av gällande *nationalitetskrav* i fråga om huvudredare. Kommittén har funnit det motiverat att även i Sverige bosatt dansk, finsk eller norsk medborgare kan anförtros ledningen av svenskt partrederi. Samverkan i sådan företagsform förekommer redan över nordiska gränser. I vad mån ömsesidighet härvidlag kan uppnås är ovisst. Enligt det norska förslaget bevaras krav på huvudredares norska nationalitet.

Huvudredarens *ställningsfullmakt* skall enligt kommitteförslaget (42 §) alltjämt omfatta de rättshandlingar som rederirörelsen vanligen medför men förslaget räknar uttryckligen till sådana att ta sedvanlig försäkring för fartyget; kommittén har därvid främst tänkt på kasko-, krigs- och ansvarighets- eller s. k. P & I-försäkring. Till inskränkningarna fogas ett förbud att bortfrakta eller eljest utleja fartyget för mer än ett år. I dessa delar överensstämmer förslaget med det norska. I *processuellt avseende* (43 §) märks det viktiga tillägget, att den gällande – passiva – fullmakten utvidgas så att huvudredaren också blir behörig att väcka talan på rederiets vägnar. Hans processuella behörighet bringas därigenom i

[8] Jfr 1887 års betänkande med förslag till SjöL motiven s. 18 f., NJA II 1891 s. 22 f.

[9] Jfr NJA II 1891 s. 24.

[10] Jfr 1887 års betänkande med förslag till SjöL motiven s. 19, NJA II 1891 s. 23.

överensstämmelse med vad som gäller i de övriga nordiska länderna. Därtill kommer en föreskrift som i tredje mans intresse går ut på att huvudredare alltid skall anmälas till sjöfartsverket (jfr RegF § 3 p. 6). I fråga om fartyg som skall införas i skeppsregistret följer det redan av de föreslagna registeringsreglerna. Tredje mans rätt att välja vem han vill av partredarna att svara för rederiet i rättegång bör enligt kommitténs mening inte bero av om huvudredare faktiskt utsetts eller ej – härom kan det vara svårt att få upplysning – utan i stället knytas till anmälan till sjöfartsverket. Har huvudredare ej anmälts dit – i registreringsärende eller särskilt – skall tredje man alltså kunna vända sig mot vem som helst av partredarna utan att riskera att talan avvisas om det visar sig att huvudredare likväl är utsedd. Bestämmelserna om huvudredarens, alternativt delägares, passiva processbehörighet kompletterar sjölagsförslagets bestämmelser om inskriven ägares partslegitimation; jfr 22 § första och andra styckena. Talan om bättre rätt till fartyget eller om betalning därur för fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt måste nämligen betraktas som »sak som rör rederiet».

Vad beträffar möjligheten att *skilja huvudredaren från befattningen* har kommittén funnit att partredarna bör bibehållas vid sin rätt därtill. Huvudredaren har alltför vittgående behörighet för att de bör ställas utan möjlighet att avskeda honom med omedelbar verkan (jfr motsvarande ordning i fråga om befälhavare, 3 § första stycket sjömanslagen den 30 juni 1952, nr 530). Kommittéförslaget (47 §) bygger oförändrat på gällande rätt härvidlag. Det norska förslaget kompletterar reglerna härom med särskilda föreskrifter om uppsägningstid, suspension etc.

III Beslut i rederiangelägenheter (45 och 46 §§)

Enligt föreskrift i 12 § SjöL får beslut i rederiangelägenheter träffas endast vid allmänt sammanträde med partredarna. Till sammanträdet skall dessa kallas genom kungörelse i ortstidning eller delgivning i annan form. Den som uteblir får finna sig i vad som beslutas.

Omröstningsreglerna bygger på principen om enkel, relativ majoritet och röstetal beräknas efter storleken av andel. Huvudredaren har utslagsröst men i fråga om val av huvudredare skall lotten skilja vid lika röstetal. Beslut som strider mot rederiets ändamål – vilket ofta preciseras i rederiavtalet – blir inte bindande utan att samtliga partredare biträtt detsamma; därvidlag gäller alltså undantag från regeln att den som uteblir från allmänt sammanträde blir bunden av vad som där beslutas.

Vad som förekommer av vikt vid allmänt sammanträde skall protokollföras och protokollen förvaras av huvudredaren. Liksom i övriga delar som uteslutande rör partredarna själva är dessa regler dispositiva.

Sjölagskommittén föreslår i dessa delar (45 och 46 §§) endast viss modernisering. *Allmänt sammanträde* skall inte vara obligatoriskt för avgöranden varom partredarna ändock är ense. Föreskrift om *kungörelse* av sammanträde utgår; det skall vara tillräckligt att delgivning sker på lämpligt sätt. Därtill kommer en ny föreskrift av innebörd att om *kallelse* avsänts genom rekommenderat brev eller telegram – telexmeddelande däri inbegripet – under delägares senast kända adress så skall delgivning därigenom anses ha kommit till stånd. Utebliven delägare skall vidare underrättas om träffade beslut genom huvudredarens försorg. Protokoll skall endast föras på delägares begäran.

IV Rederidriften (49 §)

Till driftsutgifterna skall varje partredare bidra i förhållande till sin andel. Nödgas en delägare förskjuta sådant bidrag för annan delägare skall enligt gällande lag den försumlige vidkännas ränta på beloppet efter åtta procent om året tills betalning sker och dessutom kostnaden för den försäkring som förskottsgivaren kan finna behövlig för sin säkerhet. Denne har panträtt för

sin fordran i den försumliges andel och panträtten är förenad med förmånsrätt enligt HB 17: 7. I avräkning på sin fordran äger borgenären uppbära utdelning som belöper på gäldenärens andel (SjöL 17 §).

Beslutas ny resa eller reparation av fartyget efter avslutad resa, behöver delägare, som ej biträtt beslutet, inte finna sig i detta utan kan genom s. k. abandon – avstående utan lösen – avträda sin andel till de övriga och därigenom befria sig från fortsatt ansvar för driften (SjöL 18 §).

I dessa delar föreslår *sjölagskommittén* flera ändringar (49 §). *Delägares legalpanträtt* i meddelägares andel för förskotterat driftsbidrag upphör. Borgenärens rätt till avräkning på utdelning som belöper på gäldenärens andel torde vara tillräcklig. Det har också synts kommittén följdriktigt att, när förslaget i fråga om såväl sjöpanträtt som panträtt på grund av inteckning (jfr sjölagsförslagets 11 kap.) intar ståndpunkten att panträtt i andel är utesluten, ej heller tillåta andelspanträtt av detta slag. En annan sak är att förslaget inte reser hinder mot att utmätning (för annan fordran än pantfordran) äger rum i delägares andel lika litet som rätten att överlåta densamma är honom betagen. Ej heller skyldighet för gäldenären att svara för borgenärens eventuella *försäkringskostnader* har funnits böra kvarstå. I överensstämmelse med en av de nordiska kommittéerna träffad kompromisslösning bestäms *räntan på förskott* till det officiella diskontot med tillägg av fyra procent, dock lägst sex procent.

Reglerna om *abandon av andel* stammar från en gången tids sjöfartsförhållanden och torde inte ha självständig betydelse vid sidan av förslagets regler om rätt till upplösning av partrederi och utlösning av medredares andel. De nordiska kommittéerna har enats om att låta abandonreglerna helt utgå.

V Räkenskap och redovisning (48 och 50 §§)

Det ankommer på huvudredaren att föra rederiets räkenskaper och att avge redovisning för förvaltningen. Redovisning skall avse kalenderår och avges inom en månad från årets utgång. Den läggs fram vid allmänt sammanträde. Klander av redovisning skall ske genom stämning inom sex månader från det redovisningen avgavs. Sker det ej, är klanderrätten förfallen i den mån inte huvudredaren förfarit svikligt (SjöL 15–16 §§).

Vinst och förlust fördelas på delägarna i förhållande till andelarna. Redovisat överskott utdelas i den mån det inte behövs för driftsutgifter (SjöL 19 §).

I denna del föreslår *sjölagskommittén* endast små justeringar. Föreskrift upptas om att huvudredaren svarar för att rederiets *bokföring* sker i laga ordning (48 § första stycket).[11] Redovisning skall alltjämt avges för kalenderår men *redovisningsfristen* utsträcks till två månader från årets utgång och sammanträde föreskrivs inte. I stället skall (48 § andra stycket) redovisningen avges skriftligen till varje delägare och särskild föreskrift ges om delägares rätt att ta del av räkenskapshandlingarna. *Klanderfristen* (48 § tredje stycket) räknas från det delägaren mottog redovisningen. Bestämmelser om avsättning av medel till reservfond eller liknande har ej ansetts motiverade; angelägenheten av en sund finansieringspolitik understryks likväl genom föreskrift (50 § andra stycket) om att erforderliga medel skall avsättas för driften.

VI Partredares lösningsrätt vid andelsövergång (52 §)

För kontinuitet i partrederiförhållanden sörjer SjöL genom föreskrift att rederiet inte får brytas för att andel övergår till annan genom arv, köp eller annat fång (20 §). Detsamma gäller, ifall delägare blir omyndig eller försätts i konkurs. I stället finns – utom regler om rätt till upplösning (jfr nedan) – bestämmelser som berättigar varje delägare att lösa till sig andel som försålts till utomstående, förutsatt att dennes förvärv inte skett vid offentlig auktion. Lösningsrätten skall utövas på de villkor som

[11] Jfr bokföringslagen (1929: 117) 1 § 13.

8—014344

gällde för övergången och den som vill utöva densamma skall inom fjorton dagar ge det tillkänna vid äventyr av rättens förlust. Vill flera utöva lösningsrätt, fördelas den efter deras resp. andelar. Partrederireglerna avviker i dessa delar från vad som gäller handelsbolag och enkla bolag.[12]

Sjölagskommittén har inte funnit skäl att i dessa delar anpassa bestämmelserna om partrederi till bolagsrättsliga regler utan bygger här som eljest i detta kapitel väsentligen på gällande rätt. Förbudet mot att *bryta rederiet* på grund av andelsövergång m. m. utmönstras dock; reglerna om upplösningsrätt torde vara tillräckligt klargörande i detta avseende. *Lösningsrätten* utvidgas att gälla övergång av andel till utomstående (52 § första stycket) men i nära anslutning till det norska förslaget undantar kommitteförslaget övergång av andel till förre andelsägarens make, avkomling eller avkomlings make. Dessutom utvidgas undantaget för förvärv på offentlig auktion till att avse även förvärv genom exekutiv försäljning. Fristen för att göra gällande lösningsrätten bestäms till en månad.

Reglerna om lösningsrätt kompletteras enligt förslaget av ett system med *skiljeförfarande* (52 § tredje stycket) för de fall enighet ej uppnås om lösenbeloppet. Detta sker genom hänvisning till lagen (1929: 145) om skiljemän. Eftersom övergång av delägares andel kan ske på villkor som har drag av både köp och gåva, bör enligt kommitténs mening ett avtalat vederlag ej utan vidare godtas som lösensumma. Men till skydd främst för sådan delägare som sålt till fördelaktigt pris föreskrivs, att avtalat vederlag inte får frångås utan att det befinns avsevärt avvika från andelens verkliga värde vid tiden för övergången. Kommittén har, ehuru med tvekan, stannat för att avgörandet av skiljemännen ej skall kunna klandras på materiell grund.

VII Upplösning av partrederi m. m. (54–56 §§)

Upplösning av partrederi kan enligt 22 § SjöL beslutas av redare som tillsammans äger mer än hälften i fartyget. Vidare har partredare rätt att få rederiet upplöst, om fartyget utan hans åtgärd eller samtycke förlorat svensk nationalitet och fördenskull avförts ur fartygsregistret. Detsamma gäller, om huvudredaren av domstol skilts från befattningen eller partredare kan visa att rederiet förvaltas så att hans rätt kränks. Vid upplösning av partrederi skall fartyget säljas på offentlig auktion varvid skiljemän vid behov bestämmer auktionsorten och försäljningsvillkoren (SjöL 23 §).

Vad beträffar fartygets förlust av svensk nationalitet – genom att andel övergått i utländsk ägo eller genom att andelsägaren förvärvat utländskt medborgarskap – innehåller SjöL redan i 5 § regler om återställande av fartygets svenska nationalitet genom tvångsinlösen som i sista hand sanktioneras av rätt till exekutiv försäljning av sådan andel; dessa regler gäller vare sig egendomsgemenskapen grundar sig på rederiavtal eller ej.

Upplösningsrätten byggs ut enligt sjölagskommitténs förslag. Föreskriften att de partredare som äger mer än hälften av fartyget kan upplösa rederiet har kompletterats med en rätt för varje delägare att påkalla upplösning med sex månaders varsel (54 § andra stycket). Därvid förutsätts att annat inte följer av rederiavtalet, t. ex. att det slutits på viss tid. Kommittén har nämligen – i likhet med den norska kommittén – funnit att partredare ej utan att ha förpliktat sig därtill bör kunna hållas bunden i gemenskapen för obestämd tid. Han kan ha goda skäl att lösgöra sig, t. ex. ifall de övriga mot hans vilja binder fartyget i ett långvarigt befraktningsförhållande. I övrigt kompletteras gällande upplösningsgrunder med den nya grunden att meddelägare blivit ur stånd att fullgöra sina förpliktelser som partredare (54 § tredje stycket 3). Grunden bestäms alltså utan formell utgångspunkt i konkursfall. Det är tillräckligt att delägaren på grund av ekonomisk insufficiens inte kan fungera tillfredsställande som medredare.

[12] Jfr 4, 27—29 och 47 §§ lagen (1895: 64) om handelsbolag och enkla bolag.

Bestämmelserna om *försäljning av fartyget* på offentlig auktion vid partrederis upplösning har jämkats därhän att den reglering av sådan försäljning av samfällt gods som lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt innehåller skall tillämpas (56 §). Det gör särskilda bestämmelser om slitande av tvist rörande auktionsort och försäljningsvillkor väsentligen överflödiga. Reglering behövs endast för det fall att fartyget är utomlands och kommitteförslaget innebär därvidlag att god man, utsedd enligt samäganderättslagen, i händelse av oenighet mellan partredarna skall bestämma den ort där fartyget skall säljas.

Rätt att få rederiet upplöst med sex månaders varsel, ifall det slutits på obestämd tid, kan uppenbarligen utnyttjas till förfång för medredare. Därför kompletterar kommitteförslaget (55 § första stycket) denna rätt med en *rätt för envar av medredarna att utlösa* den delägare som sålunda påkallar upplösning och att därigenom bevara rederiet.

Rätten till upplösning av partrederi på vissa grunder kan stundom framstå som ett osmidigt instrument att komma tillrätta med fundamentala brister i rederiets funktionsmöjligheter. Kommittén har därför funnit att delägare som kan åberopa upplösningsgrund bör kunna välja *alternativet att utlösa medredare* (55 § andra stycket) till vilken upplösningsgrunden hänför sig. Eftersom sådan utlösningsrätt kommer att kunna utövas gentemot utlänning som förvärvat andel i fartyget och mot medredare som blivit utländsk medborgare, allt förutsatt att förändringen lett till att fartyget förlorat svensk nationalitet, behövs uppenbarligen här ingen motsvarighet till 5 § SjöL om återställande i sådana fall av fartygs svenska nationalitet. Dessa bestämmelsers funktion i övrigt är begränsade till *andra fall av samäganderätt i fartyg*. De torde såtillvida vara praktiskt tämligen betydelselösa och kommittén har låtit dem utgå.

Specialmotivering

40 §.

Denna paragraf innehåller, i *första stycket*, den för partrederiet karakteristiska regeln om ansvarigheten för delägarna pro rata parte, i den mån delägare ej åtagit sig en mer vittgående ansvarighet. Som ett förtydligande i förhållande till gällande rätt utgår förslagets text från att partredarna är andelsägare. Kapitlet är således ej avfattat t. ex. för sådana fall då flera befraktat fartyg genom skeppslegoavtal för att gemensamt driva sjöfart med fartyget.

I *andra stycket* har upptagits den i det föregående nämnda erinran om att reglerna om partredarnas inbördes förhållanden är dispositiva. Sådana regler finns i 44–46 och 48–52 §§ samt 53 § första stycket och 54–56 §§.

Det norska förslaget upptar i denna paragraf de bestämmelser om partredares ansvarighet som nämnts i den allmänna motiveringen (under I).

41–43 §§.

I dessa paragrafer upptas bestämmelser om utseende av huvudredare och om huvudredares behörighet. Som förut nämnts (under II i den allmänna motiveringen) föreslås, att även medborgare i Danmark, Finland och Norge skall kunna vara huvudredare i svenskt partrederi, om de har hemvist i Sverige. Gällande rätts samband med reglerna om fartygets nationalitet, berörd i den allmänna motiveringen till 1 kap. förslaget, upphör därmed helt. Den nuvarande bestämmelsen om möjlighet för rederiet att inskränka huvudredares legala befogenhet (jfr 11 § andra stycket SjöL) har utgått enligt förslaget; sådan föreskrift är inte längre behövlig med hänsyn till den allmänna regleringen av dessa problem i lagen (1915: 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område (11 §).

Det norska förslaget upptar motsvarande regler i dessa paragrafer men avviker, som förut nämnts, i fråga om kravet på huvudredarens nationalitet.

44 §.

Paragrafen innehåller, liksom motsvarande norska paragraf, en ny föreskrift om att huvudredaren skall tillse att delägarna får behövliga upplysningar om rederiets förhållanden samt en från gällande 13 § hämtad regel att han skall inhämta delägarnas föreskrift i betydelsefulla angelägenheter.

45–46 §§.

Dessa paragrafer innehåller de i den allmänna motiveringen (under III) behandlade reglerna om beslut i rederiets angelägenheter. Till skillnad från det norska förslaget – som i princip förutsätter andelsmajoritet för beslut med undantag endast för brådskande angelägenheter – föreskriver det svenska förslaget, i överensstämmelse med gällande svensk rätt, att enkel majoritet av de närvarande krävs för beslut; skillnaden sammanhänger även med att det svenska förslaget räknar med rederisammanträde i angelägenheter varom enighet ej råder medan det norska förslaget utgår från annan förutsättning.

47 §.

I denna paragraf ges bestämmelser om huvudredarens skiljande från befattningen; jfr den allmänna motiveringen (under II). Även det norska förslaget upptar sådana bestämmelser i denna paragraf.

48–50 §§.

I 48 och 50 §§ upptar förslaget bestämmelser om rederiets bokföring och om redovisning för förvaltningen av rederiet samt om fördelning av vinst och förlust. Dessa bestämmelser har behandlats i den allmänna motiveringen (under V). Samma är förhållandet med föreskrifterna i 49 § om bidrag till rederiets utgifter för verksamheten. Det norska förslaget är disponerat på motsvarande sätt.

51 §.

Bestämmelserna i denna paragraf skall tillgodose behovet av information till delägarna om att andel genom singularfång eller universalfång övergått till annan eller att delägare blivit utländsk medborgare. I dessa fall kan nämligen föreligga lösningsrätt eller upplösnings- och utlösningsrätt. Föreskrifterna om underrättelse till huvudredare och medredare ger också utgångspunkt för den frist inom vilken avsikten att utöva lösnings- eller utlösningsrätt skall tillkännages.

Även det norska förslaget upptar i denna paragraf föreskrifter om underrättelse rörande övergång av andel. Dessutom upptar det norska förslaget uttryckligt förbud för partredare att utan samtliga medredares samtycke förfoga över rederiets egendom genom överlåtelse eller upplåtelse av rättighet; endast över sin andel kan delägaren sålunda förfoga på egen hand. En sådan ordning torde hos oss gälla även utan särskild föreskrift därom.

52 §.

I denna paragraf upptas de i den allmänna motiveringen (under VI) behandlade bestämmelserna om lösningsrätt till medredares andel. Detsamma gäller det norska förslaget.

53 §.

Paragrafen innehåller de i den allmänna motiveringen (under I) berörda bestämmelserna om inträde och upphörande av partredares ansvarighet när andel byter ägare. Utöver vad som förut sagts kan nämnas, att ny partredare genom andelsförvärvet blir på samma sätt som sin fångesman bunden av medredarnas tidigare åtgärder och beslut. Medredares rätt mot fångesmannen att på utdelning, som belöper på andel vilken övergått, avräkna fordran på grund av obetalt driftstillskott kan göras gällande även mot den nye delägaren. I dessa hänseenden överensstämmer förslaget med gällande rätt (jfr 21 § SjöL). Även det norska förslaget reglerar dessa frågor i denna paragraf.

54–56 §§.

Dessa paragrafer innehåller bestämmelser om upplösning av partrederi och försälj-

ning av fartyget (54 och 56 §§) samt därmed sammanhängande utlösningsrätt (55 §). De har behandlats i den allmänna motiveringen (under VII). Den punkt som reglerar förlust av fartygets nationalitet som upplösningsgrund har jämkats med beaktande av att förslagets regler om avregistrering av fartyg (16 §) ej tillåter att avregistrering verkställs så länge utlösningsrätten kan utövas (jfr 22 § andra stycket 1 SjöL).

Det norska förslaget behandlar dessa frågor i §§ 54 och 56.

57 §.

Till denna paragraf har överförts bestämmelserna i 24 § SjöL om rätt för partredare som har större del än hälften i fartyget att överta dess förande och om fastställelse av lönevillkoren i sådana fall. Det norska förslaget saknar motsvarighet härtill.

69 §.

Paragrafen innehåller för närvarande bestämmelser om skyldighet för befälhavare att underrätta kända inteckningshavare, när fartyget utomlands tagits i mät eller belagts med kvarstad. Bestämmelsen – som fick sin nuvarande lydelse i samband med 1967 års sjölagsrevision men i sak överensstämmer med tidigare regel (i 52 §) – anknyter till föreskrifter om att bevis om inteckningsåtgärder bör fogas vid fartygets nationalitets- och registreringscertifikat. Enligt § 32 RegF gäller, att om inskrivningsdomarens bevis rörande inteckningsåtgärd överlämnas till befälhavaren, han skall så snart ske kan hos sjöfartsverket eller notarius publicus eller svensk konsul förete beviset för att under myndighetens ämbetssigill vidfästas certifikatet.

Sjölagskommittén anförde i sitt förra betänkande att den torde få anledning överväga förevarande bestämmelser i samband med arbetet på en revision av reglerna om fartygsregistrering och fartygsinteckning. I propositionen rörande 1967 års sjölagsändringar uttalade departementschefen tillika att samtidigt borde övervägas om, med tanke särskilt på problem rörande besättningens underhåll m. m. vid långvarig kvarstad utomlands, befälhavaren borde åläggas skyldighet att också underrätta konsul.[1]

Det har synts kommittén naturligt att frikoppla frågan om underrättelse till inteckningshavare angående kvarstad och utmätning från innehållet av nationalitetscertifikat (jfr förslaget 5 §) eller annan skeppshandling. Med det av kommittén förordade systemet för fartygsinteckning är det sjöfartsverket (på inskrivningsavdelningen), som får bäst möjlighet att ombesörja dessa underrättelser. Med hänsyn även till det socialt betingade behovet att svensk konsul erhåller ifrågavarande underrättelse föreslår kommittén i förevarande paragraf *första stycket* föreskrift om att befälhavaren skall underrätta såväl närmaste svenske konsul som sjöfartsverket om att fartyget belagts med kvarstad eller utmätts på utländsk ort. Vidare föreslås bestämmelse om att vid underrättelsen till sjöfartsverket såvitt möjligt skall fogas utländsk myndighets bevis om åtgärden. Dessa bestämmelser skall, enligt *andra stycket,* tillämpas även när åtgärden häves.

[1] Prop. 1966: 145 s. 76 (NJA II 1967 s. 58).

Kap. 10 Om redares ansvarighet

Tionde kap. innehåller för närvarande, under rubriken »Om begränsning av redares ansvarighet», i 254–263 §§ bestämmelser i detta ämne enligt 1964 års lagstiftning om redareansvarets begränsning.[1] Grundläggande regler om redarens ansvar finns i 2 kap. SjöL, dels föreskriften i 7 § att redaren svarar personligen och utan begränsning för de förpliktelser han själv eller genom annan ingår eller ådrar sig med avseende på fartyget, om ej annorlunda stadgas i SjöL, dels bestämmelserna i 8 § rörande redarens ansvarighet för skada som åstadkommes av vissa personer som arbetar i fartygets tjänst.

Som redan framhållits i Inledningen föreslår kommittén att bestämmelserna om redareansvarets begränsning sammanförs med bestämmelserna i 8 § och att kapitelrubriken i följd härav jämkas ävensom att paragrafnumren ändras. Kapitlet inleds alltså, under 233 §, med bestämmelser motsvarande nuvarande 8 § varefter i 234–243 §§ följer de nuvarande reglerna om begränsning av redares ansvarighet. Förenämnda stadgande i 7 § angående redarens ansvar utsäger enligt kommitténs mening ej annat än vad som följer av allmänna grundsatser. Det har därför enligt förslaget fått utgå.

Av kommitténs förslag föranleds vissa formella jämkningar i lagtexten. Några ändringar berörs nedan. Vid 239 § behandlar kommittén en av kommittén tidigare väckt fråga angående minskning av antalet dispaschörstjänster i riket från två till en.

233 §.

Den föreslagna lagtexten skiljer sig från bestämmelserna i 8 § såtillvida att i tredje stycket hänvisas även till ansvarsbegränsningsreglerna i kapitlets följande paragrafer.

Under det nordiska lagsamarbetet har ifrågasatts komplettering av bestämmelserna i två hänseenden. Enligt norsk Innstilling VIII föreslås att »slepebåt» fogas till uppräkningen av de i fartygets tjänst arbetande personer, för vilkas genom fel eller försummelse förorsakade skada redaren är ansvarig. Vidare föreslås, närmast i förtydligande syfte, ett tillägg i andra stycket av innebörd att eljest gällande regler om nedsättning av skadevållares ansvarighet skall gälla också hans regressansvar gentemot redaren. Sjölagskommittén har ej funnit anledning att här följa det norska förslaget. Den senare kompletteringen torde sakna betydelse och kan sägas verka i viss mån vilseledande. Vad angår frågan om redarens ansvar för skada på grund av fel av bogserbåt torde visserligen i allmänhet få antas, att ett bogserat fartyg bör svara för sådant fel, men då det icke syns uteslutet att i säregna situationer en annan ståndpunkt skulle vara att föredra, har kommit-

[1] Se NJA II 1964 s. 276 ff.

tén ansett försiktigheten bjuda att i detta avseende alltjämt låta denna fråga avgöras i rättstillämpningen.[2]

234 §.

I paragrafen har vidtagits några redaktionella jämkningar, delvis för att bringa reglerna i närmare formell överensstämmelse med 1957 års ansvarsbegränsningskonvention. Under punkterna 1 och 2 i första stycket har tillagts »dödsfall» (jfr förslaget 244 §). I andra stycket har uttrycket »person i redarens tjänst» ersatts av »hos redaren anställd person».

235 §.

Till denna paragraf har överflyttats den nuvarande bestämmelsen i 256 § första stycket att ansvarighetsgränsen enligt förevarande paragraf (255 §) gäller beträffande fordringar vilka uppkommit på grund av en och samma händelse. Liksom i 234 § skrivs här »dödsfall eller skada på person».

Bestämmelsen om vad som förstås med franc har flyttats till 15 kap. (348 §).

239 §.

Paragrafen upptar nuvarande bestämmelser i 259 § angående möjligheten att hänskjuta tvist om beräkning av det belopp vartill redare får begränsa sin ansvarighet eller om fördelning av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer till utredning och avgörande av dispaschör på fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen uppgöres. Däremot har sjölagskommittén icke medtagit de bestämmelser som tar sikte på att lösa vem av de två dispaschörerna, i Stockholm eller Göteborg, som i vissa speciella fall är behörig att uppgöra dispasch, nämligen för det fall då fartyget ej har hemort i Sverige. För sådant fall gäller nu som huvudregel att dispaschen skall uppgöras av dispaschören i Stockholm. Anledningen till den ifrågasatta ändringen beror på att enligt kommitténs mening underlag icke finns för två dispaschörstjänster i riket och att därför, så snart tillfälle därtill ges, den ena tjänsten bör indras. Angående denna fråga anförs följande.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 oktober 1968 hemställde sjölagskommittén, under åberopande av en fortgående minskning av antalet ärenden rörande dispasch, att åtgärder måtte vidtas för en sammanslagning av de två dispaschörstjänsterna i Stockholm och Göteborg. Eftersom en angiven förutsättning härför var att pensionsfrågan ordnades för den dispaschör vars befattning ifrågasattes skulle indras (tjänsten i Stockholm) men denna förutsättning inte visade sig vara för handen, återkallades framställningen och ärendet avskrevs den 26 juni 1969 (kommunikationsdepartementet RS 6203/1968).

Sjölagskommittén erinrade i förenämnda skrivelse om vissa uttalanden om frekvensen av dispaschärenden i kommitténs betänkande rörande bl. a. gemensamt haveri och dispasch (SOU 1965: 18 s. 40 och 48, jfr s. 87) samt därom att efter tiden för betänkandets avgivande kunnat konstateras att en redan tidigare märkbar minskning av dessa ärenden, såväl till antal som omfattningen, ytterligare accentuerats. Kommittén yttrade i skrivelsen vidare bl. a.: Det föreligger framför allt en påtaglig tendens till minskning beträffande utredning och fördelning av gemensamma haverier, vilket alltid varit den betydelsefullaste delen av de svenska dispaschörernas verksamhet. Härtill finns olika anledningar. Först kan nämnas den starka nedgången av antalet fartyg i den svenska handelsflottan under senare år, vilken också medfört en avsevärd nedgång i antalet haverier, låt vara att den samtidiga övergången till större fartyg stundom medfört att haverier blir mera omfattande än som tidigare varit fallet. Vidare framhålls den ständiga utvecklingen mot bättre fartyg och säkrare sjöfartsförhållanden i allmänhet. Den viktigaste orsaken till minskningen av utredningar om gemensamt haveri torde dock vara den strukturförändring som sjöfarten såväl i Sverige som utomlands för närvarande undergår med en alltmer omfattande »container»- eller annan genomgångstrafik. Överhuvud be-

[2] Jfr Innstilling VIII s. 73.

gärs numera sällan dispasch när haverikostnaderna är relativt små i förhållande till bärgade värden eller lasten består av så många partier att infordrande av säkerhet och inkassering av bidrag medför besvär och kostnader som inte står i skälig proportion till vad saken gäller.

Totala antalet utgivna dispascher var under åren 1949–1963 1 094 eller omkring 70 per år. Åren 1964–1967 utgjorde totala antalet utgivna dispascher 149. Åren 1968 och 1969 utgavs 23 resp. 7 dispascher i Stockholm och 13 resp. 10 dispascher i Göteborg.

Enligt sjölagskommitténs mening kan tvekan inte råda om att det är tillräckligt med en dispaschör. För dispaschören i Stockholm föreligger skyldighet att avgå från tjänsten våren 1974. Senast vid detta tillfälle synes erforderliga författningsändringar i nu angiven riktning böra genomföras. I SjöL berörs endast förevarande paragraf av det nu behandlade spörsmålet. Däremot behövs vissa ändringar i Kungl. Maj:ts stadga (1910: 113) angående dispaschörsväsendet. Härtill återkommer kommittén senare.

241 §.

Här har använts uttrycket »anställd hos redaren» (jfr vid 234 §) i stället för såsom i gällande 261 § »i tjänst hos redaren».

Kap. 11 Om sjöpanträtt och inskrivning av panträtt i fartyg

Allmän motivering

Sjölagskommitténs förslag upptar i detta kapitel bestämmelser, *dels* om sjöpanträtt i fartyg och last, *dels* om retentionsrätt i fartyg och skeppsbyggen, *dels* om inskrivning av panträtt i sådan egendom. Kapitlet ger utrymme för dessa bestämmelser som en följd av den omdisponering av SjöL som företogs i samband med 1967 års sjölagsändringar. Det är indelat i två underavdelningar, den ena om sjöpanträtt och den andra om inskrivning av panträtt i fartyg. Avdelningen om sjöpanträtt innehåller tre avsnitt, med bestämmelser om sjöpanträtt i fartyg, om sjöpanträtt i last och vissa gemensamma bestämmelser i dessa ämnen. Avdelningen om inskrivning av panträtt har tre avsnitt, av vilka det första rör panträtt på grund av inteckning, det andra verkan av inskrivning och det tredje inskrivningsförfarandet. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 6 och 17–19 kap. NJB. I övrigt har bl. a. beaktats 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner.

I fråga om sjöpanträtt bevarar förslaget – som föregåtts av nordiskt samråd – på det hela taget den nu rådande överensstämmelsen med övriga nordiska sjölagar. Såvitt rör inskrivning av panträtt har av de övriga sjölagskommittéerna endast den norska på motsvarande sätt införlivat reglerna med SjöL. De danska och finska kommittéerna kan komma att i sina förslag bevara dessa regler i särskilda lagar. Nordiskt samråd har emellertid ägt rum rörande de delar av inskrivningsrätten som sammanhänger med sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna.

Att kommittén såsom framgått av det föregående föreslår att reviderade inteckningsregler inarbetas i SjöL beror – som utvecklats inledningsvis i sjölagsförslagets motivering – bl. a. på sambandet mellan dessa regler och de nämnda båda internationella konventionerna. Konventionernas bestämmelser kan i sin tur knappast i väsentliga delar hållas utanför SjöL.

Som framhållits i avsnittet rörande sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna utgör fartyget av ålder sjöfartens naturliga kreditunderlag. De moderna huvudformerna för kreditsäkerhet i fartyg är sjöpanträtt och fartygshypotek; ofta spelar långtidscerteparti en avgörande roll vid bedömningen av säkerhetens värde. Något helt idealiskt kreditunderlag utgör fartyget inte, eftersom det är utsatt för speciella och påtagliga risker från kreditsäkerhetssynpunkt. Sålunda kan det skadas eller helt gå under till följd av sjöolycka. Och genom exekutiv försäljning utomlands kan förutsättningarna för krediten helt eller delvis rubbas. Samma följd kan inträda vid fartygets försäljning till utlandet. Å andra

sidan representerar fartyget inte sällan betydande förmögenhetsvärde och utgör kanske redarens helt dominerande tillgång i det hänseendet. Fartyget står också fortfarande i förgrunden som kreditsäkerhet i sjöfartens finansiering. Ehuru i jämförelse härmed lasten spelar en annan och tämligen obetydlig roll som kreditsäkerhet, torde sjöpanträtt i last fortfarande ha en funktion att fylla. Den ger borgenären en bättre ställning än den rätt att innehålla godset som gäller enligt 113 § SjöL.

I Sjöpanträtt i fartyg (244–246, 248–250 m. fl. § §)

Sjöpanträtt i fartyg uppstår omedelbart på grund av lag och är knuten till vissa fordringar. Den utgör alltså vad som brukar kallas legalpanträtt. Att sjöpanträtt inte kan upplåtas genom partsavtal hindrar ej att avtal av innebörd att sådan rätt inte skall uppstå i allmänhet anses giltiga mellan parterna, med undantag för sjöpanträtt för krav på förfallen lön.[1] Vad beträffar sådana avtals verkan mot tredje man är rättsläget ej helt klart. I princip kan avtalen måhända anses verkningslösa[2] men i litteraturen har gjorts gällande att de bör erkännas i fråga om vissa sjöpanträtter som härrör av kontraktsförhållande.[3] Från panträtt i lös egendom i allmänhet skiljer sig sjöpanträtt i fartyg genom att eljest gällande traditionskrav ej upprätthålls.[4] Sjöpanträtt betecknas därför också som en tyst panträtt.

Sjöpanträtt är en med bästa förmånsrätt förenad, fullt utvecklad panträtt och gäller alltså principiellt oavsett i vems hand pantobjektet är. Undantag gäller för det fall att pantobjektet säljs exekutivt. Fastighetsrättens täcknings- och övertagandeprinciper saknar motsvarighet. Panten säljs fri från gravationer. Dessutom upphör sjöpanträtt genom preskription och då fartyget efter kondemnation säljs frivilligt; i sistnämnda fall övergår panträtten till vederlaget. Preskription av sjöpanträtt bryts genom anhängiggörande av talan. Slutligen kan sjöpanträtt upphöra på straffrättsligt betingade grunder, ifall nämligen fartyget jämte »särskild rätt» därtill skulle förverkas till kronan med tillämpning av reglerna i 36: 2 och 4 BrB.[5]

Reglerna om sjöpanträtt i fartyg är i sjölagskommitténs förslag väsentligen byggda på grundval av den nya sjöpanträttskonventionen. I fråga om kommitténs synpunkter på konventionen hänvisas till den föregående framställningen.

I stora drag innebär kommittéförslaget till en början (244 §) att, konventionsenligt, *antalet sjöpanträtter* inskränks, främst genom att nuvarande sjöpanträtter för befälhavarförbindelser samt för last- och resgodsskador utmönstras. Kommittén har ej funnit motiverat att med utnyttjande av bestämmelserna i den nya konventionen art. 6: 2 bevara dessa som nationella sjöpanträtter med förmånsrätt efter fartygsinteckningen.

Vad beträffar *pantobjektet* förtjänar uppmärksammas, dels att det kan vara förenat med svårigheter att finna en såväl i detta sammanhang som i andra gemensam, tillfredsställande gräns mellan färdiga fartyg och skeppsbyggen, dels att icke-kommersiella statsfartyg enligt allmänt erkända grundsatser ej blir föremål för sjöpanträtt. Skeppsbygge bör, såvitt gäller sjöpanträtt, behandlas som färdigt fartyg från det ögonblick det uppträder som sådant, dvs. från det att bygget blir vattenburet genom sjösättning eller motsvarande.[6] Sjölagskommitténs förslag innehåller uttrycklig regel härom (250 §). Beträffande icke-kommersiella statsfartyg kräver den nya sjöpanträttskonventionen – enligt uttrycklig regel – ej att rättighet skall kunna uppstå för eller i sådant fartyg, ej heller att verkställighet skall kunna äga rum däri. Kommittéförslaget innehåller emellertid inte, lika

[1] Jfr bl. a. Sandström s. 34.
[2] Jfr Tiberg s. 51.
[3] Jfr Sandström s. 338 ff. och Falkanger s. 327 ff. Se även AfS Bind 9 s. 661 och 666.
[4] I lufträtten finns motsvarighet härtill; se LfL 11 kap.
[5] Jfr SFS 1968: 165 samt prop. 1968: 79 (NJA II 1968 s. 719).
[6] Jfr CMI 1965 s. 259 ff. (art. 12 i »Portofino Draft»), 354 f. (»Antwerp Draft») samt 601 ff. och 611 ff.

litet som gällande rätt, någon särskild regel rörande detta. SjöL lämnar i allmänhet sådana spörsmål åt rättstillämpningen.

Den med pantobjektet sammanhängande frågan om panträttens giltighet i *surrogat* regleras ej av den nya sjöpanträttskonventionen till skillnad från vad fallet är beträffande 1926 års konvention (art. 4). F. n. gäller i överensstämmelse med den sistnämnda, att sjöpanträtt omfattar vissa redaren tillkommande ersättningar och haveribidrag men inte försäkringsersättning. De nordiska sjölagskommittéerna har funnit det vara med den nya konventionens syfte mest förenligt att pantobjektet begränsas till att omfatta fartyget och dess tillbehör (244 och 257 § §). Frånvaron av föreskrift härom i konventionen kan nämligen – mot bakgrund av den gamla konventionen – betraktas som uttryck för en strävan att undvika panträtt i rättigheter; jfr i fråga om inteckning under IV nedan.

Från frågan om panträtt i surrogat måste skiljas spörsmålet om sjöpanträttshavaren skall ha rätt till del i försäkringsersättning på grund av försäkringsrättsliga regler om *medförsäkring*, närmast den dispositiva 54 § FAL. Enligt gällande dansk, finsk och norsk rätt är så inte fallet[7] medan svensk rätts ståndpunkt anses vara något oviss. Å ena sidan gäller enligt nämnda lagrum att sjöpanträttshavare, vars rätt är förenad med personlig fordran mot pantens ägare, presumeras vara medförsäkrad, om försäkringen tagits utan angivande av intresse. Å andra sidan reglerar 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan och 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor endast inteckningshavares medförsäkring. Ovissheten om rättsläget hänför sig till den slutsats som bör dras av nämnda avtalsmässiga reglering, dvs. om 54 § FAL på denna punkt satts ur kraft. Enligt sjölagskommitténs mening ligger det närmast till hands att anta så vara fallet, eftersom sjöförsäkringsplanen och kaskoförsäkringsvillkoren är avsedda att uttömmande reglera de problem som löses av de dispositiva bestämmelserna i FAL.[8] Oavsett vad gällande svensk rätt skall anses innebära, har nordisk enighet på denna punkt kunnat vinnas endast genom svensk anslutning till de övriga kommittéernas ståndpunkt att sjöpanträtt ej heller framdeles skall vara förenad med rätt till försäkringsersättning, vare sig enligt panträttsliga eller försäkringsrättsliga regler. Med hänsyn till sjöförsäkringens utpräglat internationella karaktär har sjölagskommittén tillmätt den nordiska rättslikheten utslagsgivande vikt. Kommittén har därför utarbetat förslag till ändring i 54 § FAL av innebörd att den nuvarande presumtionen om panträttshavares medförsäkring inte skall gälla i fråga om sjöpanträtt; jfr i fråga om inteckning under IV nedan.

Det kan i detta sammanhang tilläggas, att lagändring skulle varit påkallad även om motsatt ståndpunkt valts i medförsäkringsfrågan. Ty reservationen i 54 § FAL, innebärande krav att sjöpanträttshavarens fordran gäller mot pantägaren personligen, tillkom under helt andra förutsättningar än som nu råder. Sjörätten arbetade på den tiden med ett till sjöförmögenheten principiellt knutet redareansvar medan 1928 års sjölagstiftning, som trädde i kraft 1939, införde redarens personliga, ehuru begränsade, ansvarighet.

Det *ansvarssubjekt* som genom visst fordringsförhållande ger upphov till sjöpanträtt i fartyg är i regel redaren. Denne är ofta men ej alltid identisk med ägaren. Redaren kan i sin tur delvis överföra sina funktioner genom delegation, dels till avdelningschefer, dels till självständiga medhjälpare såsom stuvare för lastning och lossning och restauratörer för att driva serveringsrörelse ombord på passagerarfartyg.[9] Alla ombordanställda får således sjöpanträtt i fartyget för lönekrav. Även inom ramen för olika former av skeppslega och helbefraktning kan redarefunktioner övergå till andra rättssubjekt. En skeppslegotagare kan helt ikläda

[7] Jfr bl. a. Philip i Festskrift till Alf Ross (1969) s. 429 f.

[8] Hellner har funnit slutsatsen oviss (s. 445) medan Tiberg utgått från ett antagande motsatt kommitténs (s. 92 f).

[9] Jfr prop. 1970: 29 med förslag till ny sjöarbetstidslag s. 38 ff (SFS 1970: 105).

sig redarens roll medan en tidsbefraktare kan utöva mer eller mindre av den kommersiella driftsledningen, något som också kan förekomma vid resebefraktning. Enligt 275 § SjöL, som vilar på uttrycklig föreskrift i den gamla sjöpanträttskonventionen (jfr art. 13), är sjöpanträtts uppkomst i fartyget principiellt oberoende av om driften omhänderhas av ägaren eller av annan såsom redare. Undantag gäller endast för det fall att förfogandet över fartyget berövats ägaren genom rättsstridig handling och borgenären ej var i god tro. Även andra driftsformer beaktas, ty sjöpanträttsreglerna gäller tillika vid underbortfraktning, vilket alltså innebär bl. a. att en tidsbefraktare som (i egenskap av underbortfraktare) ådrar sig ansvar för skada på gods eller person därigenom också belastar fartyget med sjöpanträtt.

Fartygsdriftens varierande former och ansvarsförhållanden beaktas av kommittéförslaget, i överensstämmelse med den nya sjöpanträttskonventionen, på det sättet att sjöpanträtt skall uppstå oavsett om gäldenären i fordringsförhållandet är ägare, redare eller skeppslegotagare eller annan befraktare (244 § andra stycket). Med redare likställs alltså den som i redarens ställe helt eller delvis handhar fartygets drift; exempelvis kan med sjölagskommitténs utgångspunkter en linjeagent eller en restauratör ombord anses handha del av fartygsdriften. Förslagets innebörd är, att tredje man i sin egenskap av borgenär skall vara oberoende av vilken driftsform fartygets ägare valt.

I detta sammanhang bör uppmärksammas, att förslaget ej upptar annan motsvarighet till 275 § SjöL än här redovisats. Att den som driver fartyget skall kunna härleda sin rätt till ägaren och att, i motsatt fall, borgenären i fordringsförhållandet måste vara i god tro är ej föreskrivet i 1967 års konvention. I fråga om fordringar som ej härrör av kontraktsförhållande, t. ex. anspråk på ersättning för kollisionsskada, kan också det berättigade i en sådan förutsättning dras i tvivelsmål.[10] Såvitt gäller kontraktsmässiga fordringsanspråk – för vilka den nya konventionen har mindre utrymme än den gamla – kan den visserligen väl försvaras i en del fall. Men detta gäller knappast i fråga om ombordanställdas lönekrav och syns på intet sätt vara självklart rörande t. ex. passagerares krav på ersättning för kroppsskada. Enligt sjölagskommitténs mening talar frånvaron av regler i ämnet i den nya konventionen, mot bakgrund av de uttryckliga reglerna i den gamla, närmast för antagandet att en förutsättning sådan som den 275 § SjöL innebär ej är förenlig med konventionen.[11] Därför vilar förslaget inte på någon sådan förutsättning; en följd härav blir f. ö. att den rättsvetenskapliga diskussionen rörande verkan i vissa fall i förhållande till tredje man av s. k. non-lienklausuler – förd med utgångspunkt i 275 § SjöL – kommer i ett helt nytt läge.[12]

Sjöpanträtt i fartyg skall enligt kommittéförslaget alltjämt ha *bästa förmånsrätt* (245 §); jfr den nya konventionen art. 5. Inbördes skall olika sjöpanträtter ha företräde i den ordning vari de upptas i lagförslaget. Undantag föreslås dock gälla sjöpanträtt för fordran på bärgarlön, på ersättning för avlägsnande av vrak och på haveribidrag. Dessa skall som konventionen föreskriver ha företräde framför andra, tidigare uppkomna sjöpanträtter i fartyget. Den rättspolitiska motiveringen därtill är, såvitt gäller bärgarlön och haveribidrag, att de åtgärder som ger upphov till sjöpanträtt typiskt sett är ägnade att bevara panten åt andra borgenärer.[13] Av motsvarande skäl skall dessa sjöpanträtters inbördes företräde vara omvänt mot ordningen för deras tillkomst. I övrigt får sjöpanträtter som är upptagna jämsides i förslaget inbördes lika rätt.

Enligt sjölagskommitténs förslag upphör sjöpanträtt – i överensstämmelse med såväl den nya konventionen som gällande rätt – vid *exekutiv försäljning* (249 §). Däremot skall sjöpanträtt inte upphöra vid

[10] Jfr bl. a. Jantzen s. 158 f., Rygh s. 40, Falkanger s. 330 och Sandström s. 338 ff.

[11] Motsatt uppfattning Tiberg (s. 52 f).

[12] Jfr not 3 ovan.

[13] Jfr 269 § SjöL och Wikander s. 74. Se även 267 § andra stycket SjöL.

frivillig försäljning, oavsett om denna föregåtts av fartygets kondemnation eller ej, ty den nya konventionen tillåter inte sådan grund för upphörande. Endast exekution och preskription erkänns. Den ändring av rättsläget som därigenom måste inträda har sjölagskommittén sökt modifiera genom det i det föregående behandlade förslaget att fartygsägaren efter kondemnation av fartyget skall ha rätt att låta sälja detta exekutivt (jfr 10 §). Till förslaget om verkan av exekutiv försäljning hänför sig vidare de exekutionsrättsliga regler som lagberedningen utarbetar i samråd med kommittén och på grundval bl. a. av sjöpanträttskonventionen; i dessa delar hänvisar kommittén till den särskilda framställningen om sjöpanträttskonventionen i det föregående och till lagberedningens förslag.

Sjöpanträtt föreslås vidare (248 §) konventionsenligt *preskriberas* på ett år om ej dessförinnan *preskriptionsavbrott* inträder. Avbrott kan enligt förslaget ske endast genom kvarstad eller utmätning som leder till exekutiv försäljning och preskriptionsavbrott genom talans väckande är därmed uteslutet. Kommittén har övervägt att likställa konkurs med kvarstad men funnit alltför tveksamt om en sådan ordning är förenlig med konventionen. Preskriptionstiden skall inte löpa medan borgenären är lagligen förhindrad att få kvarstad på eller utmätning i fartyget, något som t. ex. kan inträffa ifall fartyget tas i anspråk för statsändamål och på grund härav får exekutionsrättslig immunitet. Däremot måste preskriptionstiden givetvis löpa utan hinder av att fartyget är på resa.

Slutligen vill sjölagskommittén anmärka, att konventionens exklusiva reglering av sjöpanträtts upphörande knappast kan göra anspråk på giltighet utom civil- och processrättens ram. Konflikt med straffrättsliga regler om förverkande av egendom och »särskild rätt» därtill behöver alltså inte befaras. Att ett fartyg, som använts såsom hjälpmedel vid brott, förverkas till kronan nödvändiggör f. ö. ej att också *panträtt i fartyget förverkas*. Ty i princip består begränsad sakrätt till förverkad egendom; uttrycklig förklaring fordras för att även sådan rätt till egendomen skall omfattas av förverkandet.[14] Tillbörlig hänsyn kan alltså i rättstillämpningen tas till tredje mans behöriga intresse. För det fall att, jämte fartyget, särskild rätt till fartyget förklaras förverkad finns en regel om upphörande av panträtt på grund av inteckning (jfr 19 a § IntL). En motsvarande uttrycklig regel (248 § andra stycket) är enligt kommitténs mening motiverad även i fråga om sjöpanträtt, även om förslaget ej innefattar någon saklig nyhet på den punkten.

II Sjöpanträtt i last (251–254 m. fl. §§)

Sjöpanträtt i last är en legalpanträtt av samma typ som sjöpanträtt i fartyg och överensstämmer i huvuddrag nära med denna. Sjöpanträtt i last regleras ej av någon internationell konvention. Inte desto mindre jämkades 1891 års regler i ämnet i samband med 1928 års sjölagsstiftning för att bevara en viss parallellitet med reglerna om sjöpanträtt i fartyg. Sjölagskommitténs förslag innebär också vissa jämkningar i gällande rätt med beaktande av vad som föreslås beträffande sjöpanträtt i fartyg.

Enligt 276 § SjöL är sjöpanträtt i last förenad med *i första rummet* fordran på bärgarlön eller haveribidrag, *i andra rummet* fordringar på förbindelser och andra åtgärder som befälhavare eller bortfraktare ingått eller vidtagit för lastens behov med stöd av legalfullmakt enligt 65 resp. 102 § SjöL samt deras egna utlägg för samma ändamål och lastägares fordran för gods, som under resan sålts för annan lastägares räkning, samt *i tredje rummet* fordran på frakt, ersättning för fraktförlust eller annan skada i följd av att godset uttagits före resans fullbordan samt ersättning för överliggetid och andra uppehåll under resan. Borgenärskretsen utgörs alltså av redare, befälhavare och lastägare.

Sjöpanträtt i last har bästa förmånsrätt (HB 17: 2). Inbördes har sådana panträtter företräde i nyss angiven ordning. Inom

[14] Jfr 36: 2 och 4 BrB. Se även prop. 1968: 79 s. 19 f. (NJA II 1968 s. 728 ff.).

samma rum har de lika rätt med det undantaget att sådana första resp. andra rummets sjöpanträtter som härrör av skilda händelser har företräde i omvänd ordning mot den i vilken de uppkommer.

Liksom sjöpanträtt i fartyg gäller sjöpanträtt i last även i vissa surrogat, dock ej i försäkringsersättning. Panträtten är i viss mån knuten till besittningsförhållandet, ty den gäller endast i inlastat gods och upphör då godset utlämnas, låt vara under förutsättning att det sker till behörig mottagare. Om godset stjäls före sådan utlämning eller lämnas ut till fel person, består alltså panträtten även i den nye innehavarens hand. Panträtten upphör vidare, om godset under resan säljs för lastens eller fartygets behov samt genom preskription. Preskription bryts genom talans väckande, varmed likställs att fordringen kommit under dispaschörs behandling. Den upphör också vid exekutiv försäljning.

Sjölagskommitténs förslag bevarar sjöpanträtterna i last i deras huvuddrag och ingen jämkning sker, med beaktande av förslaget i fråga om sjöpanträtt i fartyg, i deras inbördes ordning. De i första rummet av 276 § SjöL angivna sjöpanträtterna ingår helt oförändrade i förslaget (251 § 1). I andra rummet har den ändringen vidtagits att nuvarande föreskrift om sjöpanträtt för befälhavares och bortfraktares utlägg för lastens behov utmönstrats, eftersom det första ledets sjöpanträtt för sådana åtgärder för lastens behov som vidtas med stöd av legalfullmakten torde tillräckligt tillgodose de anspråk som numera i praktiken förtjänar beaktande (251 § 2). Därmed vinns också överensstämmelse med de danska och norska texterna vari motsvarande jämkning gjorts i samband med tidigare lagändringar. Tredje rummets sjöpanträtter har, efter norsk förebild, generellt anknutits till fordringar på grund av fraktavtalet, såvitt de kan göras gällande mot den som påfordrar godsets utlämning (251 § 3). Kommittén har ansett en omedelbar anknytning till fraktavtalet – det rättsförhållande som binder parterna samman – vara att föredra framför en anknytning till närmare bestämda fordringsanspråk. Att kravet skall kunna göras gällande i förhållande till mottagaren är motiverat av hänsyn till den betalningsskyldighet som kan åläggas denne. Är han inte betalningsskyldig, såsom då avlastaren underlåtit att erlägga överenskommen förskottsfrakt eller konossementet ej utvisar att fordran för överliggetid är ogulden, bör han nämligen inte på en omväg över redarens sjöpanträtt i godset kunna förmås att svara för betalningen.

Liksom sjöpanträtt i fartyg föreslås sjöpanträtt i last ej skola gälla i vare sig skadestånd eller försäkringsersättning, en ståndpunkt varom nordisk enighet nåtts (257 §).

I överensstämmelse med vad som redan är gällande dansk och norsk rätt föreslås, att sjöpanträtt i last alltid skall upphöra när godset lämnas ut, dvs. även om mottagaren visar sig inte vara behörig. Detsamma föreslås alltjämt gälla då godset säljs för fartygets eller lastens behov eller exekutivt (253 §). Preskriptionstiden föreslås bli ettårig liksom beträffande sjöpanträtt i fartyg; förslaget bibehåller gällande metod för preskriptionsavbrott och fogar därtill den metod som gäller i fråga om sjöpanträtt i fartyg (254 §).

III Retentionsrätt (247 §)

Enligt svensk rätt är retentionsrätt en sakrätt som står panträtten nära. I sin typiska form kan den beskrivas som en laga befogenhet att kvarhålla annans egendom till säkerhet för en fordran och gränsar sålunda närmast till legal handpanträtt. Till skillnad från panträtten är den ej i första hand inriktad på objektets förmögenhetsvärde utan på att framtvinga prestation av ägaren genom att denne nödgas undvara egendomen. Retentionsrätt har därför ofta ej varit förbunden med realisationsrätt. Förfogande över egendomen genom försäljning har i vart fall främst tillåtits på andra grunder än som uteslutande uppbär borgenärens intresse. Realisationsrätt anses i allmänhet tyda på panträtt men gränsen mellan retentionsrätt och panträtt är ej klart dragen.

Retentionsrätten är beroende av besittningsförhållandet. Till skillnad från handpanträtten viker den enligt 71 § UL för utmätning på det sättet att retinenten inte kan kräva full lösen utan måste lämna godset från sig för att i stället få del i köpeskillingen. Däremot likställer 195 § KL retentionsrätt i allmänhet med panträtt.

Allmänna regler om retentionsrätt saknas i svensk lag men i stället finns en rad spridda kasuistiska regler. Den retentionsrätt som närmast intresserar i förevarande sammanhang brukar härledas ur HB 17:3 tredje stycket om hantverkares förmånsrätt till betalning ur »gods, som hos honom kvar är» och har ganska vidsträckt tillämpning. Den anses sålunda gälla även det fall att ett varv kvarhåller fartyg till säkerhet för betalning av fordran på grund av reparation eller ombyggnad. Denna retentionsrätt är, enligt lagen (1950: 104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats, förenad med villkorlig realisationsrätt. Nämnda lags regler är inte tvingande.[15] Rätt att föranstalta om egendomens försäljning har retinenten även enligt 73 och 195 § § KL. Han har därför i doktrinen i systematiskt hänseende behandlats som legal handpanthavare eller åtminstone i det närmaste jämställd med en sådan.[16]

I 1734 års lag hade retinenten samma förmånsrätt som handpanthavare men i samband med 1928 års sjölagstiftning flyttades retentionsrätten ned efter fartygshypoteket för att stämma med reglerna i 1926 års sjöpanträttskonvention;[17] ändringen begränsades dock inte till retentionsrätt i fartyg utan gavs generell giltighet. Enligt lagberedningens förslag till ny förmånsrättsordning (SOU 1969: 5) skall den ursprungliga förmånsrätten för retinent i allmänhet återställas medan fartygsretinentens ställning bevaras oförändrad i väntan på sjölagskommitténs förslag. I dansk och norsk rätt har retinenten bästa prioritet och står ej ens tillbaka för sjöpanträtt.[18] I finsk rätt har retinenten företräde framför hypotekshavaren.

En säljares befogenheter att i olika fall innehålla godset står retinentens befogenheter nära och har även betecknats som retentionsrätt.[19] Såvitt säljaren är ägare till godset förekommer också beteckningen detentionsrätt.[20] Den rätt att innehålla egen prestation som tillkommer säljaren enligt 14 § KöpL anses däremot inte vara retentionsrätt i egentlig mening.[21] KöpL:s berörda regler gäller utan avseende på äganderättsförhållandena[22] medan retentionsrätt eljest vanligen avser annans egendom.[23] Skillnaden kommer i det följande att markeras genom beteckningen *detentionsrätt* för befogenhet att innehålla eget gods.

Sjölagskommittén har, på grundval av den nya sjöpanträttskonventionens bestämmelser om nationella pant- och retentionsrätter (art. 6), utarbetat förslag till bestämmelser om legal säkerhetsrätt i fartyg och skeppsbyggen som nära ansluter till vad som gäller hantverkares retentionsrätt. Med hänsyn därtill och till lagberedningens behandling av ämnet i Utsökning IX[24] har kommittén valt att beteckna denna säkerhetsrätt som retentionsrätt.

Retentionsrätten skall uppstå omedelbart på grund av den föreslagna lagregeln på samma sätt som sjöpanträtt. Den skall, till skillnad från retentionsrätt i allmänhet,[25] inte kunna stiftas genom avtal; skälet därtill skall anges i det följande. Däremot bör det på vanligt sätt vara parterna obetaget att genom avtal förhindra uppkomsten av retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge. Enligt förslaget skall retentionsrätten gälla till säkerhet för fordran på grund av uppdrag att bygga, bygga om eller reparera fartyg och förutsätter, dels att egendomen tillhör

[15] Jfr NJA II 1950 s. 328 f. och SvJT 1950 s 293 ff.

[16] Jfr Undén s. 225 ff., 243 f., 249 f. och 253 f. och SOU 1969: 5 s. 99 f. och 103. Se även NJA II 1950 s. 329.

[17] Jfr Wikander s. 102 f.

[18] Jfr ND 1922 s. 553 och ND 1932 s. 401 samt Rygh s. 71 f. och Brunsvig i AfS Bind 1 s. 278 f.

[19] Se 36 och 57 §§ Köp L; jfr Undén (s. 245 f). och Almén (s. 482 f. och 773 f.).

[20] Jfr Rodhe s. 414 ff. och Tiberg s. 229.

[21] Jfr Almén s. 150 f. och 482 f.

[22] Jfr Almén s. 151 och 513. Se även Undén s. 107 ff. och 246.

[23] Jfr Undén bl. a. s. 242 och 252.

[24] Se SOU 1969: 5 s. 103.

[25] Jfr Undén s. 251.

annan, dels att den är i retinentens besittning. Att skeppsbygge i vissa fall kommer att kunna tillhöra beställaren har utvecklats vid förslagets 2 kap. Tillhör egendomen varvet, tillgodoses dess intresse härutinnan genom detentionsrätt enligt KöpL. Det gäller även om beställaren är utlänning; obligationsstatutet kan nämligen som regel antas bli säljarens lag.[26] Besittningens konstitutiva effekt enligt förslaget är konventionsbetingad. Besittningskravet bör dock ej uppfattas så att retentionsrätten upphör t. o. m. ifall egendomen skulle komma ur varvets besittning genom rättsstridig handling.[27] Har besittningen väl rättsenligen upphört och retentionsrätten med den, kan retentionsrätten ej upplivas genom att besittningen återtas.[28]

Föremål för retentionsrätten bör vara fartyget eller skeppsbygget jämte tillbehör. Till skillnad från sjöpanträtt skall retentionsrätten enligt förslaget, i överensstämmelse med vad som får antas vara gällande svensk rätt,[29] häfta även vid surrogat som trätt i den kvarhållna egendomens ställe. Uttrycklig bestämmelse därom torde inte fordras; jfr förslagets 257 §. Självfallet gäller retentionsrätten även till förmån för sådana accessorier som ränta m. m. Att fordringen skall härröra av byggnads- eller reparationsuppdrag hindrar enligt sjölagskommitténs mening ej, att därmed sammanhängande, berättigade skadeståndskrav och liknande också anses säkrade genom retentionsrätten.

Sjölagskommittén förutsätter, att den föreslagna retentionsrätten utan vidare anses förenad med realisationsrätt enligt bestämmelserna i 1950 års nyssnämnda lag om hantverkares rätt. Att dessa bestämmelser är dispositiva innebär bl. a. att skeppsbyggnadsavtal kan tillföras ändamålsenliga villkor om realisationsrätt när äganderätten till bygget ligger i beställarens hand.

Retentionsrätt för reparation av fartyg utgör, rättspolitiskt sett, i viss mån en kvarleva av sjöpanträtt för befälhavarförbindelser, vilka ofta avser just fartygsreparationer. De brytningar mellan den korta och den långa kreditens intressen som föreligger i fråga om denna sjöpanträtt gör sig därför på motsvarande sätt gällande här,[30] dock mindre beträffande retentionsrättens förekomst än dess förmånsrätt. Den nya sjöpanträttskonventionen, som i princip låter nationella pant- och retentionsrätter stå tillbaka både för sjöpanträtt och fartygshypotek, tillåter nämligen som ett undantag att just denna säkerhetsrätt ges företräde framför hypoteken.

Det brukar anses, att reparation är ägnad att bevara eller rentav höja fartygs värde och att det i brådskande fall – såsom stundom då kollision inträffat – är väsentligt för redaren att ha fria händer när det gäller reparation. Å andra sidan hävdas, att reparation ej alltid har sådan gynnsam verkan och att det är viktigt för kreditgivaren att kunna öva inflytande på fartygsreparation, ett intresse som visserligen kan tillgodoses i kreditavtalet och försäkringsavtal. Fartygsintecknings nuvarande företräde framför retentionsrätt enligt svensk lag stärker detta inflytande. En prioritering av retinenten framför hypotekshavaren skulle således principiellt motverka ett av den nya konventionens huvudsyften, nämligen att främja långtidskrediten genom att stärka hypotekens ställning. Svenska bankföreningen, Svenska skeppshypotekskassan och Sjöassuradörernas förening har av dessa skäl i remissyttranden över konventionen avstyrkt att retentionsrätten prioriteras framför hypoteken. Därvid har även påpekats, att svenska redare kunde bli frestade att i motsatt fall vända sig med reparationsuppdrag till utländska varv som ej får sådan förmånsrätt för sina krav samt att en even-

[26] Jfr Karlgren II s. 107 f. och Almén s. 51 f. Ehuru 1951 års Haagkonvention om tillämplig lag vid internationella köp av lös egendom gör undantag för registrerade fartyg (jfr lagen 1964: 528 om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker) kan konventionens princip om säljarens lag som obligationsstatut antas få analogisk tillämpning utom konventionens tillämpningsområde.

[27] Se Undén s. 253 f.; jfr Tiberg s. 237 ff. samt ND 1953 s. 750 och 1958 s. 266 .

[28] Jfr NJA 1924 s. 581.

[29] Jfr NJA 1942 s. 575 och Undén s. 257.

[30] Jfr Sandströms utförliga redovisning (kap. XII) av argumenten i den rättspolitiska debatten.

9—014344

tuell möjlighet till samnordisk lösning av detta problem inte motiverar att man i svensk lag försämrar hypotekshavarens läge. Sjörättsföreningen i Göteborg har ifrågasatt det motiverade i och för sig i att ge retinent företräde framför hypotekshavare men har, med hänvisning till konventionens medgivande på den punkten, antagit att andra varvsindustrinationer kommer att utnyttja detta och därför förordat att de svenska varven ej ställs sämre än sina utländska konkurrenter.

För sjölagskommittén har följande synpunkter varit avgörande i denna kontroversiella fråga. Typiskt sett är reparation ägnad att, till fördel för samtliga borgenärer, bevara egendomen eller rentav höja dess värde. Med motsvarande utgångspunkt har bl. a. sjöpanträtt för bärgarlön givits särskilt företräde framför annan sjöpanträtt (jfr ovan under I). Att reparation stundom inte får sådan effekt är knappast typiskt för problemställningen och bör ej vara utslagsgivande. När en särskild retentionsrätt i fartyg och skeppsbyggen nu slås fast genom positiv reglering, finns det anledning att såvitt möjligt praktiskt jämställa den med detentionsrätt enligt KöpL och det talar för bästa möjliga förmånsrätt. Företräde framför hypoteken skulle slutligen innebära, att denna speciella retentionsrätt finge samma rang som retentionsrätt i allmänhet skall ha enligt lagberedningens förslag till ny förmånsrättsordning. Att sådan retentionsrätt som avses i 232 § SjöL (jfr HB 17: 3 fjärde stycket) och annan ev. tänkbar retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge konventionsenligt måste stå tillbaka för inteckning torde enligt kommitténs mening ej förtjäna beaktande i detta sammanhang. Sjölagskommittén har mot bakgrund av det sagda, i samråd med de övriga nordiska sjölagskommittéerna, valt att låta fartygs- och skeppsbyggnadshypoteken stå tillbaka för retentionsrätt. Enhetlig nordisk lösning av ett problem som förut saknade sådan har därigenom också nåtts.

En följd av kommitténs val av förmånsrättsläge för retentionsrätt är att, som redan påpekats, avtalad retentionsrätt inte bör erkännas i fartyg och skeppsbyggen. Det skulle nämligen, såvitt sjölagskommittén förstår, strida mot grunderna för pantsättningsförbudet i HB 10: 7 (jfr vid förslagets 2 kap.) att tillåta att en säkerhetsrätt, så lik panträtt som den föreslagna retentionsrätten blir, avtalsvis stiftas till förfång för hypotekshavare.

Retentionsrättens nära släktskap med handpanträtt är inte endast ett motiv för att likställa dem båda i förmånsrättshänseende. Även exekutionsrättsligt finns det enligt sjölagskommitténs mening anledning att såvitt möjligt jämställa dessa rättigheter. Retinenten bör följaktligen lika litet som panthavare vara skyldig att lämna egendomen från sig vid utmätning utan att full lösen bjuds eller han själv åtnöjs med del i köpeskillingen. Retinent måste emellertid räkna med konkurrens av borgenär med bättre rätt, nämligen sådan som har konventionsbetingad sjöpanträtt för sin fordran. Det kan uppenbarligen inte komma i fråga att låta retinent hävda rätt till lösen i sådan konkurrens. Hans lösenrätt kan endast gälla mot borgenär med sämre förmånsrätt än han själv har. Att det också är konventionens mening framgår av en jämförelse mellan mom. 1 och 2 i art 6. Förslag till ändring i 71 § UL som beaktar dessa synpunkter torde komma att utarbetas av lagberedningen.

Liksom sjöpanträtt bör retentionsrätt upphöra vid exekutiv försäljning; i fråga om fartyg är detta betingat av sjöpanträttskonventionen.

IV Fartygs- och skeppsbyggnadsinteckning (261–270 m. fl. § §)

Frågan om ett lagfäst fartygshypotek aktualiserades i vårt land först mot slutet av 1800-talet. Ett första lagförslag i ämnet avgavs i anslutning till 1887 års betänkande med förslag till ny SjöL. Det förslaget, som i huvudsak innebar att en fartygsinteckning efter fastighetsrättslig förebild och grundad på fartygsregistrering skulle införas, ledde inte till lagstiftning. Men saken togs snart upp på nytt och genom 1901

års lagstiftning i ämnet tillkom de regler om fartygsinteckning som i allt väsentligt förblivit gällande rätt.

Svensk rätt känner ej, såsom förut framhållits, möjligheten att genom särskild inteckning utnyttja skeppsbygge som kreditunderlag. I det tidigaste byggnadsskedet (räknat efter konventionell skeppsbyggnadsteknik) kan – frånsett den speciella inskrivningen enligt 3 § SjöL – bygget intecknas endast genom företagsinteckning i varvets hela näringsverksamhet. Från det att det s. k. mätdäcket lagts kan skeppsbygge emellertid i registrerings- och inteckningshänseende behandlas som färdigt fartyg och i detta skede blir alltså fartygsinteckning möjlig.

Fartygsinteckning innefattar i nuvarande ordning en panträtt som i stor utsträckning är accessorisk till en på skriftligt fordringsbevis grundad fordran, vilket bl. a. yttrar sig på det sättet att en ogiltighetsgrund som drabbar fordringen kan återverka på panträtten.[31] Fordringsbelopppt kan vara bestämt i svenskt eller utländskt mynt. Borgenären i fordringsförhållandet förutsätts vara verksam för att skaffa sig panträtt i fartyget genom att med stöd av fartygsägarens medgivande utverka inteckning däri; gäldenären behöver ej vara identisk med fartygsägaren. Liksom fastighetsinteckningen utgör fartygsinteckningen konventionell underpant som stiftas genom inskrivningsmyndighetens beslut. I allmänhet intecknas skuldebrev, ställda till innehavaren, och de från fastighetsrätten kända omslagsreverserna är också i bruk. När intecknad fordringshandling utgör säkerhet för omslagsrevers, kan den behandlas enligt reglerna för handpant, åtminstone såvitt gäller rätten till betalning ur fartyget. Borgenären kan nämligen ej endast söka betalning ur fartyget inom omslagsreversens ram utan även realisera inteckningen som lös pant och på omslagsreversen avräkna vad som inflyter vid försäljningen. När inteckningen sålunda skilts från omslagsreversen, kan den, såsom bärare av självständigt betalningsanspråk, realiseras i fartyget utan hänsyn till omslagsreversen. Inteckningen kan naturligtvis också fungera självständigt från början.

Det hos sjöfartsverket förda fartygsregistret utgör såtillvida underlag för fartygsinteckning som endast fartyg som införts där kan intecknas. Tillika förutsätts, att fartyget har en nettodräktighet av minst tre registerton eller, i vissa fall, en bruttodräktighet av minst tio registerton. Endast i registret antecknad ägare är legitimerad att medge inteckning.[32] Likväl skall inskrivningsmyndigheten, Stockholms rådhusrätt, självständigt pröva äganderätten, ty äganderättsprövningen vid fartygsregistreringen tjänar i första hand offentligrättsligt ändamål (jfr 1 och 2 kap. ovan) och är ej helt tillrättalagd för privaträttsliga syften.

Andel i fartyg får ej intecknas särskilt och inteckning får ej heller beviljas i flera fartyg gemensamt. Detta betingas av behovet av enkelhet och reda i de rättsförhållanden till vilka inteckning ger upphov.[33] Den inskrivna panträtten gäller i fartyget med tillbehör; dessa är negativt bestämda på det sättet att driftsförnödenheter undantagits.[34] Panträtten omfattar inte heller försäkringsersättning eller annan ersättning på grund av fartygsskada.[35] Inteckningshavaren behandlas alltså därvidlag endast delvis på samma sätt som sjöpanträttshavaren.[36] Och till skillnad från denne är han medförsäkrad enligt såväl 54 § FAL som 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan och 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor.[37]

Den inskrivna panträtten upphör – förutom i vissa fall då fartyget förverkas till kronan – dels genom att inteckningen dödas,[38] dels genom exekutiv försäljning, när köpeskillingen ej täcker intecknade fordringen, [39] och dels genom frivillig försälj-

[31] Jfr 36 § IntL.
[32] Jfr 1 och 6 §§ IntL.
[33] Jfr 1 § andra stycket IntL och NJA II 1901 nr 3 s. 15.
[34] Jfr 13 § IntL.
[35] Jfr 14 § IntL.
[36] Jfr 268 § SjöL.
[37] Jfr § 92 resp. § 45.
[38] Jfr 18 § IntL.
[39] Jfr 19 § IntL.

ning efter kondemnation;[40] i sistnämnda fall övergår panträtten till skillnad från sjöpanträtt ej i vederlaget.[41] Däremot behöver panträtten ej i och för sig upphöra av den anledningen att fartyget avförs ur registret. Inteckningshavaren har numera rätt att motsätta sig avregistrering,[42] något som ger honom möjlighet att tillvarata sin rätt främst vid försäljning av fartyget till utlandet.

Tidigare hade han i sådana fall endast det skyddet att, ifall panträtten upphörde som en följd av avregistreringen (genom att ej erkännas i fartygets nya hemland), överlåtaren blev personligen ansvarig för fordringen i den mån han inte redan förut var det.[43] I sådana fall tillkommer, att inteckningshavaren har rätt att genast realisera sin fordran i fartyget, en rätt som han också har, om fartyget vanvårdas så att hans säkerhet äventyras eller om det kondemneras.[44] Panträtten realiseras genom exekutiv försäljning.[45]

Inteckningshavaren kan inte hindra att fartyget säljs exekutivt till följd av utmätning eller i konkurs. I sistnämnda fall kan han visserligen medverka till att det i stället säljs frivilligt men han måste då lämna ut inteckningshandlingen för dödning.[46] Inteckningshavaren får utdelning i köpeskillingen efter exekutiv försäljning med förmånsrätt närmast efter sjöpanträttshavare och före retinent; beträffande ränta gäller förmånsrätt för en till tre år begränsad tid.[47]

Exekutivt försålt fartyg överlåts i princip gravationsfritt.[48] Motsvarighet till fastighetsrättens s. k. täckningsprincip saknas och i konsekvens härmed finns ej heller ägarhypotek, varför panträttens karaktär av fordringsaccessorium är renodlad. Fastighetsrättens övertagandeprincip gäller inte, något som är naturligt i fråga om egendom som kan bli föremål för exekution snart sagt var som helst i världen. Men fakultativt övertagande är tillåtet[49] och möjliggörs genom att inteckning som täcks av köpeskillingen vid exekutiv försäljning bevarar sin verkan samt får utges med fortvarande inteckningsrätt.[50]

Fartygsinteckning kan i vissa fall meddelas även i skeppsbygge. Som förut sagts, i avsnittet om skeppsbyggnadskonventionen, kan nämligen skeppsbygge som utförs här i landet registreras såsom fartyg, om det s. k. mätdäcket lagts och rummet därunder har en dräktighet av minst 100 registerton. Dessförinnan kan inskrivning beviljas hos domstol enligt 3 § SjöL,[51] vilket möjliggör att beställaren tillerkänns förmånsrätt i skeppsbygget jämte byggnadsmaterial för förskott som han lämnat i sådant material eller i pengar.[52] Därtill kommer att bygget kan bli föremål för företagsinteckning.[53]

I det föregående har flerstädes påpekats, att förslaget i fråga om registrering av och inteckning i fartyg och skeppsbyggen efterbildar fastighetsrättens lagfarts- och inteckningsregler sådana de framträder i NJB. I fråga om registreringsordningen gäller detta främst vissa huvuddrag i konstruktionen medan sjörättens särprägel i övrigt slår igenom i många hänseenden. När det gäller inteckning är denna särprägel inte fullt ut lika framträdande. Lagstiftaren efterbildade också fastighetsinteckningen redan 1901. På samma sätt har *sjölagskommittén* funnit det naturligt att nu efterbilda den genom NJB moderniserade fastighetsinteckningen. Därigenom kan den traditionella rättsparallelliteten mellan de båda inteckningsformerna bevaras; förslaget utvidgar denna ytterligare. Till de uppenbara praktiska fördelarna med en sådan rättslikhet kommer att den moderniserade fastighetsrättsliga panträtts- och inteckningskonstruk-

[40] Jfr 20 § IntL och den allmänna motiveringen rörande kondemnation i förslaget 1 kap.
[41] Jfr 20 § IntL och NJA II 1901 nr 3 s. 35 samt 270 § andra stycket SjöL.
[42] Jfr § 28a RegF.
[43] Jfr 27 § IntL.
[44] Jfr 28 § IntL.
[45] Jfr Undén s. 234.
[46] Jfr 71 § fjärde stycket KL.
[47] Jfr HB 17: 3 andra stycket.
[48] Jfr 26 § IntL.
[49] Jfr 95 § UL och NJA II 1901 nr 3 s. 68 ff.
[50] Jfr 19 och 21 §§ IntL.
[51] Inskrivning enligt 3 § SjöL härrör från motsvarande bestämmelse i 1864 års SjöL; jfr prop. 1863: 81 s. 81 (citerad i SvJT 1969 s. 885 not. 27).
[52] Jfr 12 § SkeppsmätnK och § 5 RegF.
[53] Jfr 4 § första stycket 1 FöIntL samt Nordström s. 43.

tionen syns erbjuda påtagliga tekniska fördelar, byggd som den är på en av framförallt kreditinstitutionerna utvecklad praxis i kreditsäkerhetsförhållanden.[54]

I överensstämmelse med NJB innebär kommitteförslaget följande.[55] Inteckning i fartyg eller skeppsbygge beviljas på ansökan av ägaren (261, 262 och 282 § §). Genom inskrivningen frigörs, bildligt talat, en mot inteckningsbeloppet svarande del av egendomens förmögenhetsvärde samt reserveras rätt att ta detta värde i anspråk med visst företräde. Inteckningshandlingen utgörs av det bevis om inskrivning som inskrivningsmyndigheten utfärdar. Beviset skall kallas *pantbrev* och bör innehålla uppgift om det fartyg eller skeppsbygge som intecknats, inteckningsbelopp, inteckningsdag och prioritet i förhållande till andra inteckningar. I det sålunda intecknade fartyget eller bygget upplåts panträtt genom att pantbrev såsom representerande den intecknade egendomen, med iakttagande av vanliga handpantsättningsregler, av ägaren till fartyget eller bygget överlämnas till pantborgenären som säkerhet för fordran mot pantgäldenären, den senare vanligen identisk med ägaren. Fordringen skall vara visst belopp i pengar men myntsorten förblir valfri och förslaget utvidgar valfriheten till att omfatta den numera i internationell sjörätt allmänt erkända s. k. Poincaréfrancen.[56] Pantbrevet kommer med nämnda utformning ej att utgöra skuldebrev och kan därför ej heller vara bärare av betalningsanspråk. I den mån det inte ligger som säkerhet för fordran tillkommer det genom inteckningen reserverade förmögenhetsvärdet fartygets resp. skeppsbyggets ägare såsom *ägarhypotek* med det vid inskrivningen fastställda företrädet (261 § tredje stycket och 265 §). Ägarhypoteket motiveras av att täckningsprincipen förutsätts bli införd i fråga om exekution i fartyg och skeppsbyggen på samma sätt som den redan gäller i fråga om luftfartyg och fastigheter. En sådan ordning som förslaget innebär för inskrivning och upplåtelse av panträtt medför bl. a. att bruket av omslagsrevers blir genomgående. Därvid behöver reversen inte utgöras av skriftligt fordringsbevis. Det är tillräckligt att giltig fordran föreligger. Detta stärker panträttsupplåtarens ställning genom att han inte nödgas utfärda två skriftliga fordringsbevis, som under vissa omständigheter kan göras gällande var för sig. Dessutom ställer det krav på att borgenären förvissar sig om att hans kontrahent är inskriven ägare eller handlar på dennes vägnar, eftersom endast ägaren är behörig att förfoga över pantbrevet. I förhållande till gällande rätt torde detta innebära ökat krav på aktsamhet från borgenärens sida.

Panträtt på grund av inteckning kommer enligt förslaget att utgöra å ena sidan en genom inteckning etablerad, mot egendomen som sådan riktad säkerhetsrätt och å andra sidan en säkerhetsrätt som stiftas genom att inteckningsbeviset, pantbrevet, överlämnas som säkerhet för fordran; det är visserligen inte fråga om någon oupplöslig förening, eftersom inteckningen har självständig livskraft och grundar ägarhypotek när fullt utvecklad panträtt inte föreligger. Det bör hållas i minnet, att denna ordning har handpanträttsliga inslag utöver de inskrivningsrättsliga och innebär en utveckling av praktiskt bruk på kreditmarknaden. Panträtt medför enligt förslaget (264 §) rätt för borgenären att på grund av sin fordran få betalning ur fartyget eller skeppsbygget med det företräde som fastställts för inteckningen. Hans rätt begränsas av att han måste ha en giltig fordran men han kan å andra sidan enligt förslaget utsträcka kravet utöver pantbrevets belopp intill 15 % av pantfordringens inom detta belopp liggande kapitaldel.[57] Detta tillägg – vars

[54] Jfr NJB del B s. 254 ff.

[55] Jfr NJB del B s. 244 ff.

[56] Jfr 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning (art. 3), 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss (art. 6), 1967 års internationella konvention om befordran av passagerares resgods till sjöss (art. 6) samt den genom 1968 års tilläggsprotokoll reviderade 1924 års internationella konvention om konossement (art. 4 mom. 5 a och d). Se ursprungligen 1929 års konvention om internationell luftbefordran (den s. k. Warszawakonventionen).

[57] Jfr lagrådets tveksamhet över denna konstruktion; NJB del A s. 233 f.

förekomst alltså måste tas i beräkning både av kreditgivare och av exekutionsmyndighet som fastställer »lägsta budet» – är avsett att utnyttjas för ränta, skadestånd på grund av förtida betalning, indrivningskostnad och annat sådant som föranletts av fordringsförhållandet. Betalningsrätten skall inte påverkas av att fordringen kan ha preskriberats eller ej anmälts efter kallelse på okända borgenärer, något som torde överensstämma med gällande rätt.[58]

För det fall att en borgenär fått mer än ett pantbrev som säkerhet för sin fordran skulle han kunna försämra efterföljande pantborgenärers rätt genom att – även om hans fordran i och för sig rymdes inom pantbrevens sammanlagda belopp – först ta ett pantbrev i anspråk jämte tillägg på detta och därefter de övriga.[59] Liksom NJB söker kommitteförslaget förebygga detta genom föreskrift att pantbreven i sådana fall skall betraktas som en enhet. Förutsättningen är dock, att pantbreven har lika rätt eller gäller i följd omedelbart efter varandra. Eljest skulle borgenären i vissa fall kunna bli lidande av att inte få tillägg på det bästa pantbrevet genom att utdelningen inte täcker det sämre pantbrevets belopp.

Vad angår *pantobjektet* (261 § första stycket och 262 §) skall registreringsplikt och inteckningsbarhet väsentligen sammanfalla så som utvecklats vid förslagets 2 kap. Endast sådana fartyg och skeppsbyggen som är införda i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret kommer att kunna intecknas. Småbåtar får alltså som hittills pantsättas enligt vanliga lösöreregler. Inskriven panträtt omfattar också tillbehör som avses i 7 och 8 § § av förslaget. Kommitteförslaget tillåter inte, lika litet som gällande rätt, att inteckning meddelas i andel av fartyg eller gemensamt i flera fartyg (s. k. fleetmortgage).

Registrering av skeppsbygge redan i kontraktsskedet (jfr vad som anförts i det föregående om skeppsbyggnadskonventionen), alltså innan något konkret förmögenhetsobjekt ännu existerar, betyder att panträtt kommer att kunna upplåtas i vad som brukar kallas »res futurae». I fråga om lösa saker har det ansetts, att sådant förfogande ej kan få sakrättslig verkan, eftersom traditionskravet inte kan uppfyllas men att pantsättning av sak, som är under tillverkning »och sålunda ännu ej existerar», dock skulle kunna ske med tillämpning av bestämmelserna i lagen (1936: 88) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man.[60] Förslaget innebär, att panträtt i ett under kontraktsskedet registrerat skeppsbygge kan upplåtas med sådan verkan att det efter upplåtelsen framväxande bygget blir föremål för den från början i konkret bemärkelse innehållslösa panträtten. Bygget framträder då som pantobjekt från det att anskaffat material får rättslig karaktär av skeppsbyggnadstillbehör enligt förslaget 7 och 8 § §, vilket alltså i inledningsskedet medför att panträtt gäller i byggnadsmaterial redan innan bygget som sådant börjat ta form. Denna rättstekniska konstruktion är avsedd att infria ett av skeppsbyggnadskonventionens huvudsyften, nämligen att kreditsäkerhetsförhållandena skall kunna ordnas på ett bestående sätt från första början.

Konstruktionen har under remissbehandlingen av skeppsbyggnadskonventionen förordats av Svenska bankföreningen. Teoretiskt torde den kunna försvaras med att den har formen av rättighet på grund av inskrivning. Understrykas bör att vad som registreras är skeppsbygget och inte byggnadskontraktet. Det norska förslaget (§ 31) omfattar däremot även kontraktsregistrering medan den danska lagen om skibsregistrering för registrering av skeppsbygge kräver att bygget framskridit så »at skibet på betryggende måde kan identificeres».

Frågan om skeppsbyggnadsinteckningens förhållande till *företagsinteckning* behandlar sjölagskommittén vid övergångsbestäm-

[58] Jfr de numera upphävda reglerna om inteckningsförnyelse i 16 och 17 §§ IntL (NJA II 1902 nr 3 s. 32 f.) samt §§ 8 och 14 förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer.

[59] Jfr lagberedningens förslag Utsökningsrätt VIII (SOU 1968: 64) s. 136 samt NJB del A s. 16, 237 och 399 f.

[60] Jfr Undén s. 189 och Almén s. 7. Se i fråga om rättigheter NJA 1937 s. 63 och 1953 s. 465.

melserna och vid förslaget till ändring i FöIntL.

Förslaget reglerar panträttens giltighet i *surrogat* (263 §) på samma sätt som i fråga om sjöpanträtt. Varken försäkringsersättning eller annan ersättning på grund av skada på fartyg eller skeppsbygge kommer således att omfattas av panträtten. Frågan om *medförsäkring* följer 54 § FAL; förslaget innefattar ej ändring på denna punkt. Eftersom gällande sjöförsäkringsplan och kaskoförsäkringsvillkor innehåller samma reglering som FAL härvidlag, får alltså inteckningsborgenären ställning av medförsäkrad jämte ägaren.

Panträtt på grund av inteckning skall enligt förslaget alltjämt i princip upphöra vid *exekutiv försäljning* (269 §), ty denna grundsats slås uttryckligen fast i sjöpanträttskonventionens art. 11. Emellertid gör konventionen – f. ö. på nordisk begäran[61] – undantag för sådana hypotek för vilka köparen med innehavarens samtycke övertar ansvaret, något som överensstämmer med gällande svensk rätt. Förslaget innebär därför, att utan hinder av exekutiv försäljning inteckning består endast om beloppet tillåtits innestå i avräkning på köpeskillingen. Detta motsvarar vad som, likaledes konventionsenligt, gäller vid exekution i luftfartyg.[62] Rent tekniskt kunde här den lösningen ha valts att exekutionen i princip skulle utplåna endast upplåten panträtt medan inteckningen i och för sig skulle förbli oberörd därav och sålunda bli omedelbart disponibel för ägaren. Denne skulle då kunna besparas nyinteckning. Emellertid skulle detta tydligen medföra vissa praktiska problem för fall då pantbrev ej ingavs vid exekutionen och en ordning som garanterar att samtliga pantbrev inges syns knappast vara att räkna med. Frågan om verkan av exekutiv försäljning utomlands komplicerar också bilden i detta sammanhang. Kommittén har därför stannat för den tekniskt enklare, radikala lösningen att exekutionens verkan skall drabba inteckningen själv. Det kostnadsmässiga problem som kravet på nyinteckning medför när fartyget eller skeppsbygget skall kvarstå i svenskt register torde kunna lösas genom att endast expeditionsavgift tas ut för nyinteckning efter exekutiv försäljning. Kommittén har också övervägt huruvida i fråga om fartygsexekutionen bör efterbildas vad som föreslagits i fråga om fastighetsexekution, nämligen att köparen kan utverka intecknings bestånd genom att med ingivande av pantbrevet begära förklaring därom.[63] Kommittén har dock funnit att värdet av en sådan ordning, som endast skulle få tillämpning vid exekution i Sverige, måste bli tämligen begränsat.

Att panträtt på grund av inteckning alltjämt upphör genom *fartygets kondemnation som åtföljs av frivillig försäljning* möter, till skillnad från vad som gäller sjöpanträtt, intet hinder i 1967 års sjöpanträttskonvention. Denna befattar sig nämligen endast med hypoteks upphörande i fall av exekutiv försäljning. Men eftersom sjöpanträtt konventionsenligt skall bestå under sådana förhållanden, finner sjölagskommittén ej skäl att behandla panträtt annorlunda när den grundas på inteckning. Den ståndpunkten är så mycket mer motiverad som kondemnation ej alltid förutsätter att fartyget är obrukbart och värdelöst. En motsatt lösning skulle kunna utnyttjas för att kringgå förslagets spärregel mot avregistrering utan inteckningsborgenärs samtycke.[64] Verkan av kommitténs ståndpunkt i denna del modifieras visserligen av att fartygsägaren föreslås bli berättigad att låta sälja det kondemnerade fartyget exekutivt; jfr förslaget 10 §.

I detta sammanhang förtjänar också beröras frågan om verkan i panträttsligt hänseende av att *fartyget förstörts eller gått förlorat*. Det skall nämligen då avföras ur registret men avregistreringen kräver inteckningsborgenärernas samtycke. I dessa

[61] Jfr Dipl. Konf. 1967 s. 486 och 546 ff.

[62] Jfr art VIII i 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg, 25 § lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg samt 8 § lagen (1955: 235) med vissa bestämmelser om försäljning av utmätt luftfartyg m. m.

[63] Jfr Utsökningsrätt VIII (SOU 1968: 64 s. 21 och 183 f.).

[64] Jfr 13, 14 och 15 §§.

fall kan fartyget, i den mån det överhuvudtaget existerar i fysisk mening, ej utan vidare förutsättas representera ett bestående värde som grundar något rimligt intresse av panträttens bestånd. Dock kan ett upphugget fartyg ännu ha ett visst skrotvärde och ett förolyckat fartyg småningom visa sig kunna bärgas samt ett förlorat fartyg komma tillrätta. Visserligen behöver det i regel ej erbjuda svårigheter att utverka erforderligt samtycke av borgenären. Men det finns ingen garanti för att alla inteckningsborgenärer är kända och kan anträffas. I så fall kan kravet på borgenärssamtycke komma i strid med intresset av att skeppsregistret ej onödigt belamras med fartyg som rätteligen inte skall vara införda där. Sjölagskommittén föreslår (267 §) att detta problem löses så att inteckning i förstört eller förlorat fartyg måste, för att bevara sin verkan till det värde den eventuellt kan ha, på anmälan till skeppsregistret inom tio år från det att avregistreringsgrunden antecknats i registret (enligt 37 § andra stycket 7 förslaget) och därefter ytterligare vart tionde år förklaras alltjämt gälla. På det sättet kan inteckningar som måste antas sakna värde beräknas efter hand falla bort. I och för sig skall borgenären inte behöva motivera sin anmälan om inteckningens fortsatta giltighet. Fartygsägaren kan ej ha något självständigt intresse av att inteckningen skall bestå men han kan ändock ha skäl att bevaka inteckningsrätten åt borgenären och bör därför ha samma rätt som denne att göra anmälan om dess fortsatta giltighet. Krav på anmälan om intecknings fortsatta giltighet hindrar naturligtvis ej att inteckningsborgenären bevarar sin rätt genom att i stället, i förekommande fall, visa att avregistreringsgrund ej föreligger.

För att inteckningsborgenären inte skall löpa risk för rättsförlust på grund av denna ordning åläggs enligt förslaget inskrivningsmyndigheten att minst ett år i förväg underrätta ägaren och, i den mån det är möjligt, borgenären om tidpunkten för fristens utgång och om verkan av att anmälan inte görs om intecknings fortsatta giltighet.

Med bortfall av inteckningsrätten på grund av utebliven anmälan om fortsatt giltighet och panträttens upphörande undanröjs hindret mot avregistrering av det förstörda eller förlorade fartyget. Med »förlorat» avses här att fartyget skall anses förlorat enligt 70–72 § § FAL. Den föreslagna ordningen får antas vara förenlig med sjöpanträttskonventionen. Den måste formellt även omfatta skeppsbyggen.[65]

I fråga om upphörande av panträtt på grund av inteckning genom *förverkande på grund av brott*, till vilket fartyget tjänat som hjälpmedel, har vad kommittén anmärkt beträffande sjöpanträtt i den delen motsvarande giltighet. Panträttens förverkande är inte med nödvändighet förbundet med fartygets förverkande. Särskild rätt – däribland panträtt – består, om inte även denna förklaras förverkad. Hänsyn kan alltså tas till tredje mans behöriga intresse.[66] För det fall att förverkandeförklaring meddelas innehåller kommittéförslaget, liksom gällande rätt, en uttrycklig regel om att inteckningen förlorar sin verkan från det att domen vunnit laga kraft (268 §).

V Inskrivning av certeparti

Fartygs värde kan beräknas på flera sätt och i litteraturen betecknas dessa med olika termer.[67] I panträttsligt hänseende står realisationsvärdet av uppenbara skäl i förgrunden. Detta har ett naturligt samband med marknadsvärdet, om det senare antas utgöra vad en köpare kan beräknas vilja betala för fartyget vid en given tidpunkt med hänsyn bl. a. till möjligheterna att utnyttja fartyget. Ett annat värde är byggnads- eller anskaffningsvärdet. Man talar också om avkastnings- eller bruksvärde, beräknat efter vad som kan förtjänas med fartyget under givna betingelser, och detta återverkar uppenbarligen väsentligt på realisations- och marknadsvärdena. För avkastningsvärdet är

[65] Jfr 14 och 15 §§ förslaget.
[66] Jfr 36: 2 och 4 BrB.
[67] Jfr Tiberg s. 98 ff., Riska, Om försäkring av driftsintresse i sjöfart (Helsingfors 1964) s. 4, Grönfors i Festskrift för Arnholm. s 417 ff.

sådana omständigheter som befraktningsförhållandena och fraktmarknadens läge utslagsgivande. Är fartyget inte bundet i viss verksamhet, kan det sysselsättas i trampfart – genom kortvariga växlande befraktningar – och utnyttjas lönsamt i tid av efterfrågan på de transporttjänster som fartyget kan erbjuda. I sämre konjunkturer kan det i stället ge ringa förtjänst och kanske rentav behöva tas ur drift. Om fartyget å andra sidan är bundet i varaktig befraktning, genom tidscerteparti, är det i princip tillförsäkrat jämn sysselsättning och frakt. När fraktmarknaden särskilt efterfrågar sådant tonnage som fartyget representerar, kan ett sådant certeparti verka dämpande på avkastningsvärdet genom att det ej erbjuder marknadsmässig frakt. Omvänt kan certepartiet följaktligen ge fartyget gott avkastningsvärde, när efterfrågan på sådana fartyg ej är stor. Tydligen kan långtidscertepartier utnyttjas både i spekulationssyfte och för att garantera en fortlöpande jämn förtjänst. Långtidsbefraktning har efter hand kommit att bli ett användbart medel för att finansiera nyanskaffning av fartyg.[68] Och en redare som driver flera fartyg kan dessutom genom att utnyttja både långtids- och korttidsbefraktning balansera dessa båda driftsformer mot varandra.

Det är uppenbart, att långtidsbefraktningen som sysselsättningsform är betydelsefull för fartygets värde som kreditsäkerhet. Därtill kommer, att certepartiet enligt svensk rätt torde erbjuda möjlighet att stärka denna kreditsäkerhet genom pantförskrivning av framtida fraktbelopp.[69] Certepartiet kan emellertid hotas till sitt bestånd av flera omständigheter som sålunda äventyrar dess värde i sammanhanget, t. ex. risken att fartyget skall förlisa eller kondemneras eller till följd av skada behöva undergå långvarig reparation och därmed komma »off hire». Även fartygets försäljning medför osäkerhet i detta hänseende, eftersom befraktaren som regel ej behöver finna sig i att som medkontrahent få en annan redare. Parternas ömsesidiga förpliktelser vilar f. ö. ofta på ett inbördes förtroendeförhållande. Och nyttjanderätt till lös egendom får enligt den allmänna grundsatsen, att köp bryter legostämma, vika för överlåtelse. Det gäller åtminstone om vid frivillig överlåtelse av fartyget köparen ej känner till eller bör känna till att fartyget är bundet av certeparti.[70] I motsatt fall kan certepartiets bestånd påverka själva köpet eller åtminstone köpevillkoren. Vid exekutiv försäljning överlåts fartyget i princip gravationsfritt. Det kan visserligen ifrågasättas om inte förbehåll för certeparti skulle kunna göras med stöd av bestämmelsen i 68 § UL, enligt vilken utmätning ej får ske till förfång för »den rätt, annan till gäldenärens gods äger». Men kommittén utgår från att detta ej är gällande rätts ståndpunkt utan att certeparti i stället utplånas genom exekutiv försäljning av fartyget.[71]

Mot nu angiven bakgrund är det naturligt att spörsmål väckts om att certepartier bör kunna bevaras även när fartyg överlåts till ny ägare, vare sig genom frivillig eller exekutiv försäljning. Under remissbehandlingen av den nya sjöpanträttskonventionen har i detta syfte, som redan antytts, önskemål framförts om möjlighet att erhålla inskrivning av certepartier. Svenska bankföreningen, med vilken Svenska skeppshypotekskassan instämt, har sålunda framhållit, att det med hänsyn till det betydande värde certepartierna representerar är en allvarlig svaghet i gällande ordning att redarens rätt mot befraktaren enligt certepartiet inte kan utnyttjas för pantförskrivning på betryggande sätt. Föreningen har betonat, att det är angeläget för det ekonomiska livet att rättsordningen möjliggör att varje betydande förmögenhetsvärde kan effektivt utnyttjas för sådant ändamål, när särskilda skäl inte talar emot att så sker.

Spörsmålet om registrering av certepartier uppmärksammades av CMI i början av 1960-talet[72] och ett konventionsutkast av innebörd att registrerade certepartier skulle

[68] Jfr bl. a. Grönfors aa. s. 424 och Braekhus, Juridiske arbeider fra sjø og land s. 355.

[69] Jfr Grönfors a.a. s. 426 ff.

[70] Jfr Nial i SvJT 1940 s. 680 ff., Walin i SvJT 1941 s. 428 ff. och Grönfors a.a. s. 430 ff.

[71] Jfr Hassler s. 163 ff. och Olivecrona s. 106 ff.

sakrättsligt skyddas bl. a. vid såväl frivillig som exekutiv försäljning utarbetades. Det visade sig emellertid omöjligt att inom CMI vinna tillräckligt intresse för ett förslag i ämnet och tanken fick uppges. Därefter har på det internationella området härvidlag endast åstadkommits den i det föregående berörda undantagsbestämmelse från den nya sjöpanträttskonventionens regler om exekutiv försäljning som skall möjliggöra att nationell lagstiftning tillåter certeparti att överleva exekutiv försäljning; denna tillkom på amerikanskt initiativ.[73] Av våra nordiska grannländer tillåter f. n. både Danmark och Norge registrering av certeparti såsom rättighet[74] men i Danmark lär denna möjlighet ej ha utnyttjats i nämnvärd mån och för norskt vidkommande har den norska sjölagskommittén i såväl Innstilling VI som innstilling VIII föreslagit att skeppslego- och befraktningsavtal skall undantas från rättigheter som kan registreras.

En svensk legislativ lösning av detta problem skulle enligt sjölagskommitténs uppfattning i stort sett kunna ges innebörd, *att* befraktaren ålades att i stället för den ursprunglige medkontrahenten få någon annan – eventuellt inom ramen för en genom avtalet bestämd krets av redare – som han skäligen kunde ta för god, *att* tredje man genom registrering eller inskrivning av certeparti förutsätts känna till certepartiets existens med verkan att han måste acceptera dess bestånd vid frivillig försäljning *samt att* registrerat eller inskrivet certeparti skulle förbehållas vid exekutiv försäljning åtminstone i den mån detta inte lände inteckningsborgenär till förfång.[75] En sådan ordning skulle emellertid medföra betydande avsteg från allmänna svenska rättsgrundsatser och kan enligt kommitténs mening godtas endast om tungt vägande skäl föreligger.

Eftersom förevarande problem uppenbarligen har internationell räckvidd, skulle en svensk reglering därav bli av endast begränsat värde. En internationell lösning kan tillsvidare inte bedömas som uppnåelig. Utöver fall då frivillig överlåtelse av fartyg under certeparti lyder svensk lag och då exekutiv försäljning äger rum i Sverige skulle certeparti, även efter registrering eller inskrivning här, inte med säkerhet kunna beräknas åtnjuta avsett sakrättsskydd. Med hänsyn därtill och då man på norsk sida föreslagit att den nu gällande registreringsrätten skall bortfalla, har sjölagskommittén inte ansett sig böra lägga fram förslag om registrering eller inskrivning av certepartier.

VI Verkan av inskrivning (271–277 §§)

Vid förslaget 2 kap. har erinrats om den hos oss gällande principen att inskrivning inte konstituerar det materiella rättsläget i den meningen att materiell brist i ett inskrivet förvärv ej skulle kunna klandras. I fråga om fartygsinteckning finns uttryck för denna grundsats i 36 § IntL, som föreskriver att intecknad fordrans giltighet kan prövas utan hinder av inteckningsbeslutet.

Vid konkurrens mellan flera inskrivna panträtter gäller, att det inbördes företrädet följer tiden för ansökningen oberoende av inteckningshavares goda eller onda tro rörande förekomsten av konkurrens. Panträtten stiftas nämligen genom inskrivningen och inteckningsmedgivandet ger sålunda endast uttryck för en panträttsutfästelse. Ifall inteckningar söks samma dag, har de lika rätt[76] men i allmänhet bestäms deras inbördes företräde vid inskrivningen enligt sökandens begäran.

Vad beträffar konkurrens mellan inskriven panträtt och äganderätt gäller principen att inteckning som beviljas på grund av medgivande av annan än rätt ägare är ogiltig.[77] Men fartygsregistrets innehåll har dock legitimerande verkan på det sättet, att endast där inskriven ägare är behörig att medge inteckning i fartyget och att denne förblir legitimerad så länge ny ägares fång ej anmälts till registret; inteckning som dess-

[72] Jfr CMI 1962 s. 250 ff. och 280 f.

[73] Jfr Dipl. Konf. 1967 s. 544 f.

[74] Jfr dansk lov 29 mars 1957 om skibsregistrering § 32 och norsk lov den 4 mai 1901 om registrering av skibe § 20; se även Innstilling VI s. 55.

[75] Jfr Tiberg s. 106 ff. och Grönfors a.a. s. 434 ff.

[76] Jfr HB 17: 3 andra stycket.

[77] Jfr 37 § IntL.

förinnan söks på den inskrivne ägarens medgivande beviljas alltså utan hinder av att han kan ha frånhänt sig fartyget. Det är dock antagligt att man i detta läge tillika måste förutsätta att inteckningssökanden är i god tro; i vart fall ligger en sådan analogi från fastighetsrättslig praxis nära till hands.[78]

Grundsatsen att det materiella rättsläget kan prövas utan hinder av inskrivning har i *sjölagskommitténs* förslag kommit till uttryck redan i 18 §.

I fråga om *inteckningens giltighet* bör det till en början understrykas, att förslaget klart skiljer mellan inskrivning och panträttsupplåtelse så att inteckningens nuvarande omedelbara samband med det materiella panträttsförhållandet upphör. Inteckningen har på det sättet renodlats därhän att dess giltighet kan upprätthållas oberoende av omständigheterna vid dess tillkomst. Denna ståndpunkt följer av förslagets konstruktion och har ej ansetts böra komma till direkt uttryck i lagtexten, eftersom en sådan bestämmelse kunde leda till det missförståndet att inteckningsbeslut ej skall kunna överklagas såsom andra beslut av inskrivningsmyndigheten.[79]

Beträffande inskriven panträtts *förmånsrätt* i förhållande till annan sådan rätt innebär förslaget (271 §), i överensstämmelse med gällande rätt, att den bestäms efter ansökningsdagen och att flera samma dag sökta inteckningar har lika rätt. Emellertid bekräftas uttryckligen nuvarande praxis att efter sökandes begäran kan bestämmas visst inbördes företräde mellan sådana inteckningar som söks samma dag (271 och 286 §§). Ordningen för panträttsupplåtelserna blir utan betydelse.

Av det föregående har framgått, att inskriven panträtt enligt förslaget skall stå tillbaka för både sjöpanträtt och retentionsrätt. I övrigt rubbar förslaget emellertid ej inteckningens nuvarande plats i förmånsrättsordningen.

I fråga om skeppsbyggen får den föreslagna förmånsrättsordningen en speciell verkan. Ty såvitt gäller ett första byggnadsskede – det som kan sägas bli avslutat genom att det s. k. mätdäcket anbringas och som utfaller olika i olika fall, allt efter vilken skeppsbyggnadsteknik som används – introducerar den nya skeppsbyggnadsinteckningen en borgenärskategori med förmånsrätt framför de varvsanställda. En sådan förmånsrätt har i gällande rätt motsvarighet först i nästa byggnadsskede. Det beror på att skeppsbyggnadsinteckningen enligt art. 7 i 1967 års skeppsbyggnadskonvention måste ges samma förmånsrätt som fartygsinteckningen och att denna i sin tur enligt både 1926 och 1967 års sjöpanträttskonventioner får undanträngas av endast sådana lönekrav som tillkommer ombordanställda. Varvets anställda kan ej före sjösättningen räknas som ombordanställda och efter denna kan de endast undantagsvis behandlas som sådana. Detta konkurrensspörsmål har emellertid inte den räckvidd det kan ge sken av. Ty beställaren får antas i flertalet fall komma att söka inskrivning för sitt förvärv och därigenom vinna sakrättsskydd för sin rätt till bygget (jfr 19 §). Varvets anställda kan då, lika litet som dess övriga allmänna borgenärer, ta annat än varvets rätt till bygget, inte bygget självt, i anspråk. Inteckningsborgenärens rätt gäller emellertid bygget självt, oberoende av äganderättsförhållandena, och han konkurrerar därför inte alltid på samma plan som de varvsanställda. För dem blir han i detta sammanhang en konkurrent att räkna med först då varvet ensamt äger bygget, dvs. väsentligen de fall då varvet bygger utan gällande kontrakt.

För de fall förmånsrättsfrågan sålunda får full relevans – och de kan antas bli undantag – bör beaktas, att det ofullbordade bygget i det tidiga byggnadsskede som här är i fråga normalt representerar ett svårberäkneligt förmögenhetsvärde som inte med säkerhet kan ställas i relation till vad som satsats på bygget i pengar och material. Om nämligen bygget skall säljas innan det fullbordats, blir både försäljning och pris beroende, ej endast av om köpare finns som

[78] Jfr NJA 1929 s. 649 och SvJT 1932 rf. s. 20
[79] Jfr NJB del A s. 241 och del B s. 400.

efterfrågar just ett sådant fartyg som bygget avser utan även av om denne kan räkna med att få fartyget behörigen färdigställt. Om varvet är i konkurs – och det är då konkurrens kan uppstå mellan inteckningsborgenärer och varvsanställda – blir kretsen tänkbara köpare till bygget noga taget, bortsett från skrotuppköpare, begränsad till sådana som har egna resurser att fullborda bygget eller kan räkna med att kunna utnyttja andras.

Såvitt sjölagskommittén förstår har detta konkurrensproblem ringa praktisk betydelse. Det hör till bilden att det ingalunda är det ofullbordade fartygets förmögenhetsvärde som i första hand betingar skeppsbyggnadskonventionens ståndpunkt utan behovet av att redan från början kunna ordna kreditsäkerhetsförhållandena på ett bestående sätt. Förslaget innebär följdriktigt, att inteckningsföreträdet ej rubbas vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret. Typiskt sett kan förmögenhetsvärdet ej utgöra någon väsentlig faktor i sammanhanget förrän i ett sent byggnadsskede. Sjölagskommittén vill här erinra om att gällande nordiska konkurskonvention ger särskild förmånsrätt företräde framför allmän förmånsrätt på samma sätt som förslaget om skeppsbyggnadsinteckning.[81]

Vad beträffar det fall att beställaren är ensam ägare till skeppsbygge – dvs. när arbetsbeting och ej beställningsköp föreligger – saknar förevarande konkurrensproblem aktualitet. Bygget ingår då ej i varvets konkurs men konkursboet har, såvitt rör förhållandet till beställaren, retentionsrätt i bygget för sin fordran i anledning av byggnaden.

Konkurrens mellan *äganderättsförvärv och panträttsförvärv* behandlar förslaget så gott som helt efter fastighetsrättslig förebild; jfr reglerna i förslagets 2 kap. om verkan av registrering och inskrivning.

Medan förslaget i princip knyter rätten att ta ut inteckning i fartyg till ägaren, i betydelsen den för vars förvärv inskrivning senast sökts, kan panträtt alltid upplåtas däri – genom överlämnande av det på grundval av inteckningen utfärdade pantbrevet – av rätt ägare (261 §). Av hänsyn till omsättningsintresset består emellertid inskriven ägares legitimation i sistnämnda hänseende tills ny ägare söker inskrivning av sitt fång (272 §) och på motsvarande sätt torde också det fallet böra behandlas som föreligger då överlåtaren inte själv är inskriven som ägare. En borgenär, som kontrollerar att han har att göra med den i registret inskrivne fartygsägaren eller den som eljest framstår som rätt ägare, skall kunna lita på att denne är behörig att upplåta panträtt; till undantag i vissa fall av brist i upplåtarens förvärv återkommer kommittén. Är borgenären däremot ej i god tro, finns ingen anledning att upprätthålla registrets vitsord och panträttsförvärvet måste då vika för det konkurrerande äganderättsförvärvet. Med borgenären likställer förslaget den som före nye ägarens inskrivningsansökan övertagit pantfordringen, förutsatt att den nye borgenären var i god tro vid sitt förvärv. Hans goda tro är bara knuten till hans eget förvärv och kan därmed bota eventuell ond tro hos förste borgenären.

På motsvarande sätt behandlar förslaget (272 §) fall av panträttsupplåtelse när fartyg eller skeppsbygge varit föremål för dubbelförytting. Jämte överlåtaren finns då två personer med behörighet att upplåta panträtt i fartyget eller bygget, låt vara att den senare förvärvarens behörighet modifieras av krav på god tro hos hans borgenär resp. dennes successor rörande det konkurrerande äganderättsförvärvet. Denna flerfaldiga behörighet består tills endera förvärvaren söker inskrivning av sitt förvärv. Då upphör förre ägarens legitimation och det inbördes företrädet mellan de konkurrerande förvärven avgörs. Om det är den förste förvärvaren som söker inskrivning, betyder det enligt förslaget 20 §, att den senare förvärvarens behörighet utsläcks. Skulle det i stället vara den andra förvärvaren som först söker inskrivning, upphör den förstes behörighet under förutsättning att den and-

[80] Jfr promemoria av inrikesdepartementet maj 1970 (In Stencil 1970: 3).

[81] Jfr art. 7 första stycket (NJA II 1935 nr 1 s. 25 ff.).

re var i god tro så som nämnda bestämmelse anger. Var denne i ond tro, ändrar hans inskrivningsansökan och därav föranledd ev. inskrivning inte den förste förvärvarens behörighet eller hans egen eller hans borgenärs ställning. Den förste förvärvaren kan alltså teoretiskt fortfarande upplåta panträtt i fartyget eller skeppsbygget, t. o. m. ifall hans borgenär kände till det konkurrerande förvärvet, och den andre förvärvarens borgenärer måste alltjämt vara i god tro för att till dem upplåten panträtt skall bli verksam. Förste förvärvarens efterföljande inskrivningsansökan sätter sedan punkt för den senares legitimation och denne kan då ej ens till godtroende borgenär upplåta verksam panträtt i egendomen. Borgenärens goda tro skulle ändock inte ha framstått som en realitet att räkna med, eftersom han från registret kunnat inhämta att hans kontrahents legitimation kunde ifrågasättas.

Sjölagskommittén vill i detta sammanhang påpeka, att ehuru det förutsätts att fartygsägaren själv söker inteckning detta i praktiken får antas ofta komma att tillgå så att borgenären gör ansökan på ägarens uppdrag sedan pantförskrivning redan skett. I så fall torde den avgörande tidpunkten för borgenärens goda tro, som enligt reglernas utformning är knuten till panträttsupplåtelsen, bli tiden för inteckningsansökningen.

Grundsatsen att behörighet till panträttsupplåtelse endast tillkommer rätt ägare medför, att förvärv av vad slag som helst, vilket är behäftat med sådant rättsligt fel att det kan bringas att återgå, i princip inte grundar panträttslig förfoganderätt för förvärvaren. I fastighetsrätten anses samma rättsliga konsekvens böra knytas till överlåtarens hävning av köp, byte eller gåva medan förvärvarens hävning av sådant avtal ej går ut över hans panträttsliga förfogande före hävningen.[82] Eftersom denna utveckling av gällande rätt skett från utgångspunkt som motsvarar den sjörättsliga,[83] har sjölagskommittén funnit det följdriktigt att genom uttrycklig reglering slå fast, att väsentligen detsamma gäller i fråga om panträttsupplåtelse i fartyg och skeppsbygge (273 §). En sådan ordning kan emellertid ej upprätthållas utan undantag, lika litet som i fastighetsrätten. Utrymme måste beredas åt *godtrosförvärv på grund av inskrivning* på sätt som motsvarar reglerna härom i sjölagsförslagets 2 kap. (274 §). Om sålunda någon som inte var rätt ägare till fartyg eller skeppsbygge, emedan hans eller någon hans företrädares åtkomst var ogiltig eller eljest inte gällde mot rätt ägare (jfr förslaget 21 §), upplåtit panträtt i egendomen, (vartill han alltså egentligen saknar behörighet), blir upplåtelsen dock giltig under förutsättning att upplåtaren var inskriven som ägare och borgenären var i god tro. Eftersom upplåtaren kan ha handlat redan innan hans förvärv blev inskrivet – t. ex. med utnyttjande av pantbrev som hans fångesman överlämnat – bör borgenärsskyddet utsträckas även till det fallet men förutsättningen måste vara att inskrivning verkligen kommer till stånd.

Godtrosförvärv på grund av inskrivning skall enligt NJB ej kunna ske, ifall panträttsupplåtarens bristande behörighet var särskilt kvalificerad såsom när förfalskning eller svek grundat hans ställning. I sjörätten får – som anförts vid förslaget 2 kap. – högre krav ställas på omsättningstrygghet bl. a. med hänsyn till att fartygsmarknaden är utpräglat internationell. Kommittéförslaget upptar därför ej undantag från de föreslagna reglerna om godtrosförvärv på grund av inskrivning.

Att en panträttsupplåtelse blir overksam enligt de föreslagna reglerna betyder ej att inteckningen förfaller. Den består alltså och grundar i stället ägarhypotek för ägaren till fartyget eller skeppsbygget.

Kommittéförslaget innehåller vidare i denna del (275–277 § §) vissa konventionsbetingade regler om erkännande av *utländska fartygs- och skeppsbyggnadshypotek m. m.;* jfr i fråga om äganderätt förslagets 2 kap. (24 §).

[82] Jfr NJB del B s. 317 f. och SOU 1960: 25 s. 187 f.

[83] Jfr 60 § förordningen (1875: 42 s. 12) angående inteckning i fast egendom, 37 § IntL och NJA II 1902 nr 3 s. 44 ff.

VII Lagkonflikter (259, 260 och 277 § §)

På grund av sjöfartens internationella karaktär får problem sammanhängande med frågan om tillämplig lag ofta central betydelse i sjörätten. I den mån kollisionsnormer i inhemsk internationell privaträtt har relevans i förevarande sammanhang kan de väsentligen sammanfattas på följande sätt.[84] I fråga om lös egendom i allmänhet anses sakrättsliga spörsmål i regel böra prövas enligt lagen i den stat där egendomen befinner sig (lex rei sitae). Beträffande fartyg tillämpas vanligen i stället registreringslandets lag, ofta betecknad flagglagen. Detta gäller framför allt frågor om äganderätt till och hypotek i fartyg.[85] Bilden är mera svårtydd i fråga om sjöpanträtt. Såvitt gäller uppkomst och bestånd av sådan rättighet får måhända flagglagen antas ha förord hos oss,[86] stundom med den reservationen att domstolslandets lag (lex fori) känner sjöpanträtten i fråga.[87] Men det är ej ovanligt, att den lag som reglerar fordringsförhållandet (i regel lex causae) anses tillämplig.[88] Och även lex rei sitae eller t. o. m. lex fori förordas. Valet kan utfalla olika allt efter fordringsförhållandets art av lönekrav eller leverantörsfordran etc. Sjöpanträtters inbördes rangordning och sakrättsliga verkan i övrigt bedöms främst efter flagglagen eller efter lagen i den stat där anspråket realiseras, dvs. lex fori. Retentionsrätt anses som regel underkastad lex rei sitae. Det torde slutligen vara allmänt erkänt att det exekutionsrättsliga förfarandet följer lex fori.

Den nya sjöpanträttskonventionen utgår till en början från att registrerings- eller inskrivningslandets lag (här för enkelhets skull kallad flagglagen) i princip skall tillämpas på inskriven panträtt. I fråga om panträtts uppkomst och bestånd följer det av art. 1, som dessutom för hypotekets erkännande ställer vissa krav på att det tillkommit i rättsenlig ordning och på registrets offentlighet m. m. Vad angår inskrivna panträtters inbördes förmånsrätt och verkan i övrigt mot tredje man är principen uttyckligen fastställd i art. 2. Undantag gäller för exekutionsförfarandet som skall följa lex fori. Den sakrättsliga verkan som flagglagen föreskriver måste vidare vara förenlig med konventionens egna bestämmelser, en reservation vilken blir så mycket mer betydelsefull som art. 12:1 ålägger konventionsstaterna att tillämpa konventionen även på fartyg från icke-konventionsstater. Det innebär, att på konventionen grundad lagstiftning måste tillämpas som korrektiv mot de avvikelser från konventionen som tillämpning av flagglag, lex causae, lex rei sitae m. fl. eljest skulle kunna föranleda. Flagglagens reglering av inskriven panträtts sakrättsliga verkan kan exempelvis i enskilt fall behöva korrigeras på det sättet att sådan panträtt i fartyg från icke-konventionsstat nödgas stå tillbaka för en konventionsbetingad sjöpanträtt som flagglagen ger lägre rang eller kanske alls inte tillåter. Och en sjöpanträtt, som enligt flagglagen erkänns med företräde framför inskriven panträtt men som inte hör till dem konventionen föreskriver, får i stället stå tillbaka för den inskrivna panträtten. I den mån lex causae, lex rei sitae och andra möjligen tillämpliga lagar ej innefattar konventionsregler blir deras tillämplighet begränsad genom att de väl får styra nationella legalpanträtters uppkomst och bestånd enligt konventionsart. 6 men inte får leda till bättre förmånsrätt för sådana rättigheter än konventionen tillåter.

För vår del syns det *sjölagskommittén* ligga närmast till hands att fastställa kollisionsnormer som anvisar svensk lag såsom tillämplig i egenskap av lex fori i fråga om *konventionsbetingade sjöpanträtter*[89] (259 §

[84] Jfr bl. a. Karlgren II s. 85 ff., Nial s. 81 ff. Reuterskjöld s. 120, Siesby i AfS Bind 9 Hefte 1 (Afsnit IV) och Beckman s. 297 ff.

[85] Uttryck för den ståndpunkten ger 1926 års sjöpanträttskonvention art. 1; jfr 1967 års konvention art. 3.

[86] Jfr Siesby a.a. s. 136 och Tiberg s. 137 f. Se dock betr. preskriptionsavbrott NJA 1930 s. 692.

[87] Jfr Reuterskjöld s. 145 f. och Beckman s. 298.

[88] Jfr bl. a. den s. k. Fostraumsaken (ND1961 s. 300) kommenterad av Siesby a.a. s. 144 ff., Sandström s. 361 ff. och Tiberg s. 137 f.

[89] Jfr art. 6 i 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning samt 261 § SjöL.

första stycket) och – så långt det är förenligt med nämnda normer – flagglagen, i form av registreringslandets lag, för *inskrivna panträtter* (277 §). För erkännande av dessa hypotek måste dessutom uppställas vissa i konventionen föreskrivna, förut antydda villkor som kommittén återkommer till i specialmotiveringen (275 och 276 §§). Med denna lösning kommer på konventionen grundad lagstiftning alltid att tillämpas då sjöpanträtt av det slag konventionen föreskriver åberopas inför svensk domstol eller svensk exekutionsmyndighet och sådan lagstiftning kommer att begränsa flagglagens tillämpning på inskrivna hypotek så som konventionen förutsätter; utöver den begränsning som kan följa av att lex fori tillämpas på exekutionsrättsliga frågor blir det alltså här framför allt av vikt att iaktta konventionsenlig förmånsrättsordning

Annan legalpanträtt, främst nationell sjöpanträtt (jfr konventionsart. 6: 1), prövas enligt sjölagskommitténs mening lämpligen enligt flagglagen (260 §). Sådan rättighet får emellertid, som redan antytts, inte ges företräde framför inskrivna hypotek med mindre fråga är om *retentionsrätt* eller annan sådan säkerhetsrätt på grund av reparation eller tillverkning av fartyg. Och rättighet av sistnämnda slag kan enligt kommitténs uppfattning som regel knappast prövas enligt annan lag än lex rei sitae (259 § andra stycket). Med hänsyn till sjöpanträttskonventionen är dock den reservationen i båda fallen påkallad att säkerhetsrätten i fråga inte får ges företräde framför sådan sjöpanträtt som konventionen föreskriver eller eljest strida mot konventionen. Denna ställer nämligen bestämda krav på de nationella säkerhetsrätter som får erkännas av konventionsstat och dessa krav avser ej endast prioritetsläget utan även säkerhetsrättens beskaffenhet i övrigt (jfr art. 6: 1 och 2).

Vad som här sagts har avseende på fartyg. I fråga om *skeppsbyggen* innehåller skeppsbyggnadskonventionen vissa regler av betydelse i detta sammanhang. Konventionen anvisar i art. 6 byggnadslandets lag som sakrättsstatut, vilket med hänsyn till att skeppsbygge endast får registreras i byggnadslandet innebär att registreringslandets lag skall tillämpas. Härtill kommer emellertid en särskild regel i art. 7 av innebörd att det inbördes företrädet mellan inskrivet hypotek, å ena sidan, och annan panträtt – exempelvis sjöpanträtt – och retentionsrätt, å andra sidan, skall följa de bestämmelser som är tillämpliga på färdiga fartyg.

Nyssnämnda regel innefattar en uppmaning till konventionsstaterna att inrätta sig så att skeppsbyggen och färdiga fartyg följer samma regler i detta hänseende, i första hand enligt konventionsstaternas egna lagar. Därutöver kan den tolkningen tänkas, att art. 7 i egenskap av specialregel inom konventionens egen ram utgör undantag från art. 6 om sakrättsstatutet och sålunda ger möjlighet att i vissa fall tillämpa även annan lag än registreringslandets. Emellertid gör art. 6 i denna del, till skillnad från motsvarande bestämmelse i sjöpanträttskonventionen (jfr art. 2), inte förbehåll för skeppsbyggnadskonventionens egna regler i ämnet. Därför är en sådan tolkning inte väl förenlig med konventionstexten i den delen.

Om emellertid skeppsbyggnadskonventionens reglering av sakrättsstatutet enligt art. 6 skall tolkas bokstavligt, innebär den en möjlighet till konflikt mellan dessa regler och sjöpanträttskonventionens. Den senare framträder nämligen med anspråk på generell tillämplighet utan att undantag kan antas gälla för fartyg som ännu är registrerade som skeppsbyggen. Och de båda konventionerna kan knappast väntas få identisk anslutning. Ett skeppsbygge som går provtur eller eljest är under förflyttning till sjöss kan då, ehuru ännu registrerat som skeppsbygge, t. ex. genom kollision ådra sig sjöpanträtt och kanske därtill retentionsrätt för reparationskostnader vid främmande varv. Det för dessa rättsförhållanden tillämpliga sakrättsstatutet kan tänkas leda till konflikt med en på registreringslandets lag grundad sakrättslig verkan av inskrivet hypotek. Att döma av den rapport till den elfte diplomatiska sjörättskonferensen som avgavs av ordföranden i det utskott vilket beredde skeppsbyggnadskonventionen

har man dock tänkt sig att art. 7 tillåter tillämpning av även annan lag än registreringslandets;[90] att antaga att redigeringsfel förelupit – genom att man försummat att i art. 6 göra sådant förbehåll för skeppsbyggnadskonventionens egna regler som art. 2 i sjöpanträttskonventionen innehåller – ligger då nära till hands. Härtill kommer, att det konventionsutkast som låg till grund för det vid CMI-konferensen antagna förslaget till sjöpanträttskonvention och som i sig införlivade även skeppsbyggnadsregler, drog gränsen för sjöpanträttsreglernas tillämplighet på byggen vid sjösättningen.[91] En sådan gränsdragning är, i vart fall a fortiori, påkallad vid en förnuftig samordning av de båda konventionerna. Sjölagskommitténs förslag har utformats efter denna tankegång (jfr 250, 259 och 260 § §).

De lösningar sjölagskommittén sålunda valt i fråga om tillämplig lag möter vissa hinder på ett speciellt område, nämligen det som regleras av 1933 års nordiska konkurskonvention och därpå grundad lagstiftning.[92] Konkursrättsliga frågor – till vilka konventionen i princip räknar frågor om förmånsrätt – skall enligt huvudregeln i denna konvention i allmänhet följa lagen i den stat där konkursen inträffat (lex concursus).[93] Beträffande fartyg skall vissa sakrättsliga spörsmål – inskrivnings rättsverkan i vissa hänseenden i efterföljande konkurs – prövas enligt flagglagen[94] men spörsmål rörande särskilda förmånsrätter, deras uppkomst och inbördes företräde prövas enligt lex rei sitae.[95] Särskild förmånsrätt skall dock enligt konventionen alltid äga företräde framför allmän förmånsrätt.[96] Konventionen lämnar öppet vilket lands lag som skall bestämma retentionsrätts uppkomst och bestånd men föreskriver lex rei sitae rörande frågan om den är förenad med realisationsrätt eller ej.[97] Såvitt rör registrerade fartyg är reglerna om lex rei sitae förenade med särskild regel av innebörd att flagglagen så gott som genomgående blir tillämplig såsom fingerad lex rei sitae.[98]

Konkurskonventionens bestämmelser om lex rei sitae kan tydligen leda till konflikt med sjöpanträttskonventionens anspråk på generell tillämplighet sådana de nyss redovisats, ifall inte samtliga nordiska länder ansluter sig även till den senare konventionen. Konkurskonventionens regel om tillämplig lag beträffande särskilda förmånsrätters uppkomst och inbördes företräde – t. ex. i fråga om sjöpanträtt och fartygsinteckning – innebär nämligen, i förening med flagglagsfiktionen, att vid konkurs i Sverige ett i konkursen indraget, här befintligt fartyg hemmahörande i annat nordiskt land blir underkastat det sistnämnda landets lag i nämnda hänseenden. Om det landet då ej tillträtt sjöpanträttskonventionen, uppstår alltså konflikt med denna i den svenska konkursen. Ett skeppsbygge, som utförs i annat nordiskt land för svensk beställares räkning och som är i dennes ägo, kommer i beställarens konkurs här i landet enligt samma regel – utan flagglagsfiktion, eftersom sådan bara kan tillämpas på färdiga fartyg – att följa byggnadslandets lag. Enligt det föregående kan emellertid sjöpanträttskonventionens regler behöva tillämpas av den svenska myndigheten. Och om flagglagsfiktionen förutsätts upphävd, skulle konkurskonventionen medföra att ett svenskt fartyg, som t. ex. befinner sig på varv i annat nordiskt land för reparation, i ägarens konkurs här i landet blir underkastad det förstnämnda landets lag i fråga om sjöpanträtts och inskriven panträtts uppkomst och inbördes företräde; såvitt gäller den inskrivna panträttens uppkomst skulle en sådan ordning under alla förhållanden strida mot sjöpanträttskonventionen medan förmånsrättsfrågan skulle komma i mot-

[90] Jfr Dipl. Konf. 1967 s. 763.
[91] Jfr CMI 1965 s. 259 (Portofino Draft) och 354 f. (Antwerp Draft).
[92] Jfr NJA II 1935 nr 1 s. 1 ff. samt lagarna (1934: 67 och 68) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge, resp. om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge.
[93] Jfr art. 1 och 4.
[94] Jfr art. 4.
[95] Jfr art. 7 första stycket.
[96] Jfr art. 7 första stycket.
[97] Jfr NJA II 1935 nr 1 s. 22 samt art. 5.
[98] Jfr art. 8 andra stycket.

svarande läge, om det andra landet ej tillträtt sjöpanträttskonventionen.

Med hänsyn till sjölagsförslagets konventionsbetingade lagkonfliktregler behöver uppenbarligen alla registreringsbara fartyg och skeppsbyggen ges särställning i dessa konkursrättsliga avseenden. Men i vissa delar syns konkurskonventionen böra oförändrad tillämpas på sådan egendom. Det gäller i första hand principen att lex concursus skall gälla i konkursrättsliga spörsmål och att hemlandets (normalt registreringslandets) lag skall tillämpas i fråga om rättsverkan i konkurs av inskrivning i register. I sistnämnda hänseende bör konventionen snarare utvidgas till registrerade skeppsbyggen och förtydligas så att med hemlandet avses registreringslandet. Något allmänt undantag i konkurskonventionen för registreringsbara fartyg och skeppsbyggen bör därför knappast komma i fråga. Men regeln om flagglagsfiktion syns böra utgå såvitt gäller fartyg varjämte konventionen bör förses med förbehåll för tillämpning av internationella sjörättsliga konventioner.[99] På motsvarande sätt bör ur konventionslagarna utgå reglerna om flagglagsfiktion och införas bestämmelser av innebörd att dessa lagar skall tillämpas på registreringsbara fartyg och skeppsbyggen endast såvitt det är förenligt med bestämmelserna i SjöL. Sjölagskommittén har i enlighet härmed utarbetat förslag till lagar om ändring i lagarna (1934: 67 och 68) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island och Norge, resp. om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island och Norge.

VIII Inskrivningsförfarandet (281–293 §§)

I det sista avsnittet av 11 kap. upptar *sjölagskommitténs* förslag regler om förfarandet vid inteckning i fartyg och skeppsbyggen. De grundläggande inskrivningsreglerna finns i förslagets 2 kap. där också inskrivning av äganderätt regleras. En hänvisning dit inleder detta avsnitt (281 § första stycket) som i övrigt tämligen nära följer den fastighetsrättsliga förebilden, närmast 22 kap. NJB. Till avvikelserna hör, liksom i gällande rätt, att inteckningsansökan ej kan förklaras vilande utan att den antingen måste bifallas – ev. efter uppskov för utredning – eller också avslås.

Det har redan i det föregående angivits, att inteckning beviljas på ansökan av ägaren. I det sammanhanget är det fråga om en till inskrivningsförhållandena knuten legitimation, medan behörighet till panträttsupplåtelse på grundval av inteckning i princip tillkommer rätt ägare. Förslaget (281 § andra stycket) innebär, att den för vars äganderättsförvärv inskrivning senast sökts är ensam behörig att ta ut inteckning liksom att föranstalta om annan på ägaren ankommande inskrivningsåtgärd. Ny ägares inskrivningsansökan utsläcker följaktligen förut inskrivne ägarens legitimation, en ordning som svarar mot principerna i förslaget rörande konkurrens mellan äganderätts- och panträttsförvärv.

Skulle fullbordan av det förvärv för vilket inskrivning söks ännu vara beroende av villkor, medför inskrivningsansökningen dock inte att förut inskrivne ägarens inteckningslegitimation fullständigt utslocknar utan då tillkommer den i stället honom och förvärvaren i förening. I den delen (281 § andra stycket) vilar förslaget på samma grund som de föreslagna reglerna om inskrivning av sådana förvärv. Visserligen kunde här den förut inskrivne ägaren ha bevarats vid sin legitimation, eftersom han med förslagets panträttskonstruktion egentligen inte disponerar förmögenhetsrättsligt över fartyget förrän genom själva panträttsupplåtelsen, men det får likväl anses stämma bäst med god ordning i inskrivningsförhållanden att legitimation här rättas efter grunderna för inskrivning av villkorliga förvärv. Legitimationsbrist skall här som enligt NJB föranleda avvisning, ej avslag; särskild föreskrift därom har ej upptagits.

Enligt förslaget (282 §) underkastas inteckningsansökan vissa formkrav vars åsido-

[99] Konkurskonventionen kan sägas upp med verkan från den 1 januari eller 1 juli, som infaller näst efter ett år sedan uppsägningen skedde

sättande medför omedelbart avslag, nämligen att ansökningen skall vara skriftlig samt innehålla uppgift om inteckningsbelopp och om det fartyg eller skeppsbygge som avses.

Avslag skall drabba ansökan om inteckning även i en rad andra fall (283 §), mestadels i anslutning till gällande rätt. Sålunda måste egendomen finnas införd i registret. Ansökningen får ej heller strida mot en mot ägaren gällande, i registret antecknad inskränkning i hans rådighet över egendomen. Här avses sådan rådighetsinskränkning som följer av villkor i ägarens eget förvärv, inte sådan som beror av att han genom villkorad överlåtelse frånhänt sig egendomen, ty den går ut över hans egen legitimation så som nyss nämnts. Skall fartyget eller bygget avföras ur registret enligt 14 eller 15 §, kan ansökan om inteckning uppenbarligen ej få beviljas ens om hinder mot avregistrering möter enligt 16 §. Eftersom förslaget ej inför vilandeförklaring av inteckningsansökan, måste även rättegång om bättre rätt till fartyget, skeppsbygget eller andel däri föranleda avslag på ansökningen.[100] Detsamma gäller, ifall sökanden eller, när flera delägare finns, någon delägare är i konkurs eller försätts i konkurs den dag inteckning söks.[101]

Vad beträffar verkan av att utmätning skett i fartyget, skeppsbygget eller andel däri senast samma dag som inteckning söks har kommittén, med utgångspunkt närmast i lagberedningens förslag Utsökning IX,[102] övervägt huruvida utmätningen ovillkorligen skall hindra inteckning. Skälet till att så är fallet i gällande rätt[103] är att inteckning, som har bättre förmånsrätt än utmätning, eljest skulle kunna äventyra utmätningssökandens rätt. Skulle andel tas i mät, tillkommer som motiv behovet av att undvika splittrade inteckningsförhållanden i egendomen; jfr förbudet mot inteckning i fartygsandel. Lagberedningen har i nämnda förslag avstått från att föreslå ändring i IntL på förevarande punkt men uttalat, att det rättspolitiska syftet mer ändamålsenligt skulle tillgodoses genom att utmätning gavs företräde framför inteckning som söks samma dag som utmätningen verkställdes eller senare. Samtidigt har beredningen erinrat om att bestämmelserna i 1967 års sjöpanträttskonvention inte bör åsidosättas. Det är också där som sjölagskommittén funnit ett hinder mot en sådan lösning. Enligt konventionen får nämligen inskrivet hypotek endast undanträngas av konventionsbetingad sjöpanträtt och av viss retentionsrätt. Utmätnings företräde framför inteckning skulle därför strida mot konventionen. Att bifall till inteckning med sämre företräde från en presumtiv hypotekshavares synpunkt materiellt kan te sig som ett mindre ont än avslag torde ej rubba en sådan bedömning och hindret är i vart fall rent formellt alldeles klart. En annan utväg vore tänkbar, ifall utmätning gavs ställning av inskrivet hypotek; en sådan ordning torde vara förenlig med konventionen. Men sjölagskommittén vill för sin del ej förorda detta. Kommittén menar nämligen, att utsökningsreglerna i fråga om fartyg och luftfartyg i största möjliga utsträckning bör vara ensartade. Och i fråga om luftfartyg torde 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg ej medge att utmätning behandlas som hypotek.[104]

Förslaget fogar till reglerna om avslag på inteckningsansökan en särskild bestämmelse (283 § andra stycket) om att inteckningsansökan skall uppskjutas när ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits.

Om intet hinder föreligger mot bifall enligt vad som här redovisats, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas (284 §).

Liksom i fastighetsrätten skall enligt förslaget (287–289 §§) pantbrev kunna utbytas mot flera nya pantbrev samt inteckning kunna nedsättas efter annan inteckning och dödas. Reglerna svarar mot de fastighetsrättsliga och det är följaktligen ägaren –

[100] Jfr 8 § IntL.
[101] Jfr 10 § IntL.
[102] Jfr SOU 1969: 5 s. 195 f.
[103] Jfr 9 § IntL.
[104] Jfr Artikel I mom. 1 punkt d, där bland konventionsenliga rättigheter upptas: hypotek — — — liknande rättighet i luftfartyg tillkommen *enligt avtal* såsom säkerhet för betalning av gäld.

ägarebegreppet taget i den bemärkelse som angivits inledningsvis – som har behörighet att föranstalta om sådana inskrivningsåtgärder. Pantbrevshavares medgivande förutsätter att pantbrevet inges (290 §).

Även anteckning om innehav av inteckning regleras (291 §) och därvidlag föreslås en konventionsbetingad specialregel. På nordiskt initiativ utformades nämligen sjöpanträttskonventionens regler om formkrav för internationellt erkännande av hypotek så att registret eller registerakten skall innehålla uppgift antingen om hypotekshavaren eller om att hypoteket ställts till innehavaren. Det förra kravet svarar mot en utomlands vanlig ordning och det senare mot hos oss rådande system med innehavarinteckningar. Att innehavaranteckning skulle göras obligatorisk för att infria kraven för internationellt erkännande är knappast praktiskt för vår del; pantbrev kan f. ö. inte »ställas» till någon, eftersom det ej får karaktär av skuldebrev. Sjölagskommittén har därför funnit nödvändigt, och med hänsyn till reglerna om ägarhypotek också fullt försvarligt, att föreslå en särskild regel av innebörd att, när annan ej är antecknad som innehavare av pantbrev, ägaren själv skall antecknas såsom innehavare.

I de fall då särskild anmälan krävs för intecknings fortsatta giltighet (267 §) förutsätts såsom utvecklats i det föregående att anmälan görs av antingen pantbrevshavaren eller ägaren. Anmälan skall vara skriftlig och innehålla uppgift om inteckningen (285 §). Görs ej anmälan av ägaren, skall pantbrevet inges. Om dessa formkrav ej uppfylls, skall anmälningen lämnas utan avseende. Några materiella villkor uppställs inte. Är formkraven uppfyllda, skall alltså förklaring enligt 267 § meddelas. Ifall förklaring om intecknings fortvarande giltighet inte utverkas inom den föreskrivna tioårsfristen, skall anteckning göras i registret om att inteckningen är utan verkan (292 § första stycket). Motsvarande anteckningar skall göras angående verkan av exekutiv försäljning och förverkandeförklaring (292 § andra stycket).

Förslaget innehåller i detta avsnitt också bestämmelser som tillgodoser behovet av att jämte skeppsbygge, som efter fullbordan överförs till skeppsregistret, överförs inteckningar och andra införingar utan ändring i övrigt (293 §).

Specialmotivering

I *Sjöpanträtt*

Sjöpanträtt i fartyg (244–249 §§)

244 §.

I denna paragraf upptar kommittéförslaget – liksom det norska förslaget med vilket det i allt väsentligt överensstämmer – bestämmelser om vilka fordringar som ger upphov till sjöpanträtt i fartyg och den gäldenärskrets som därvid kommer i fråga. Dessa spörsmål har behandlats i det särskilda avsnittet ovan om 1967 års sjöpanträttskonvention och i den allmänna motiveringen (under I).

De sjöpantberättigade fordringarna är liksom i konventionen upptagna under fem skilda punkter. De anges i paragrafens *första stycke*. En för dem gemensam, i konventionstexten underförstådd förutsättning är att de hänför sig till fartyget i fråga. Denna förutsättning kommer till direkt uttryck i förslaget. Den har betydelse bl. a. för tolkningen av punkterna 2 och 5.

Under *punkt 1* upptar förslaget lön och annan gottgörelse som tillkommer ombordanställd på grund av dennes tjänst på fartyget. Detta ansluter nära till gällande rätt; jfr 267 § 2 SjöL. En principiellt betydelsefull nyhet ligger, som tidigare berörts, däri att den ombordanställde inte behöver stå i anställningsförhållande till redaren. Lönekrav från t. ex. köks- och serveringspersonal som är anställd hos en självständig restauratör ombord på passagerarfartyg blir alltså förenade med sjöpanträtt trots att redaren ej är arbetsgivare. Restauratören får härvid anses i redarens ställe handha del av fartygets drift; jfr andra stycket.

I *punkt 2* återfinns motsvarighet till vissa av de fordringar som avses i 267 § 1 SjöL, nämligen sådana som avser hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift. Under

uttrycket »annan vattenvägsavgift», som är en översättning av konventionstexten, kan enligt kommitténs uppfattning föras fyravgifter. Men avgifterna måste hänföra sig till fartyget i fråga, inte t. ex. till annat redaren tillhörigt fartyg.

Punkt 3 behandlar personskador och svarar såtillvida mot 267 § 4 SjöL. Medan gällande rätt hänför sig till personskador utan särskild kvalifikation innebär förslaget, i överensstämmelse med den nya konventionen, att endast sådana fordringar på grund av dödsfall och kroppsskada är sjöpantberättigade vilka uppstått i omedelbart samband med fartygets drift (»in direct connection with the operation of the vessel»). Med denna anknytning avses på det hela taget detsamma som i artikel 1 av 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning. Den vaga formuleringen ger utrymme för mycket vidsträckt tolkning men meningen har dock varit att tillämpningen skall vara restriktiv.[105] Personskador på rederikontor eller i biljettförsäljningslokaler i land omfattas således ej av denna bestämmelse. Däremot är det givetvis inte nödvändigt att den skadade personen uppehåller sig ombord vid skadetillfället. Han bör t. ex. ej uteslutas från sjöpanträtt, ifall han skadas i samband med lossning av gods medan han uppehåller sig på kaj. Och båttransport från kaj till fartyget medan det ligger på redd faller enligt kommitténs mening även vid restriktiv tolkning under vad som åsyftas med samband med fartygets drift, om inte transporten med hänsyn bl. a. till vem som tillhandahåller den framstår som ett självständigt led i befordringen.[106]

Ingen begränsning görs med hänsyn till fordringens beskaffenhet av obligatorisk eller utomobligatorisk och därför omfattas av denna bestämmelse t. ex. såväl passagerare på redarens fartyg som personer ombord på annat fartyg med vilket det förra kolliderar.

Även *punkt 4,* som avser egendomsskador, innehåller rekvisitet samband med fartygets drift och det skall också här ges en rimligt restriktiv tolkning.[107] I förhållande till gällande rätt innefattar förslaget den konventionsenliga begränsningen att endast utomobligatoriska skadeståndsanspråk blir sjöpantberättigade. Med hänsyn främst till att anglosaxisk rätt medger att talan förs alternativt på kontraktsrättslig eller utomobligatorisk grund[108] uttrycks detta så att fordringen inte kan grundas på avtal. För svensk rätts del kan här jämföras med skada som uppstått på grund av handling innefattande såväl kontraktsbrott som straffbelagd gärning.

Under *punkt 5* sammanförs fordringar på bärgarlön och haveribidrag, för närvarande upptagna i 267 § 3 SjöL, med en ny fordringsgrupp som avser ersättning för avlägsnande av vrak. Denna omfattar enligt kommitténs tolkning såväl fordran mot vrakets ägare, i vilket fall sjöpanträtten gäller i vraket, som fordran mot annan redare vilken – exempelvis emedan hans fartyg vid kollision eller under misslyckat bärgningsförsök sänkt annat fartyg i allmän farled – kan ha skyldighet att svara för att vraket avlägsnas; i det senare fallet gäller sjöpanträtten alltså ej i vraket utan i den andre redarens fartyg. Vägledande blir den inledningsvis uttalade, i konventionstexten underförstådda förutsättningen av anknytning till gäldenärens fartyg. Däremot faller ej under denna bestämmelse fordran mot myndighet på vars uppdrag borgenären, t. ex. en yrkesbärgare, avlägsnat vraket. Myndigheten i fråga kan nämligen knappast hänföras till den gäldenärskrets som kan ge upphov till sjöpanträtt i fartyg; jfr andra stycket.

Bestämmelsen i *andra stycket* att sjöpanträtt uppstår även om gäldenären ej är redaren själv utan ägare, som ej är redare, eller befraktare eller annan som i redarens ställe handhar fartygets drift har behandlats i den allmänna motiveringen. Den kan jämföras med motsvarande regel i förslaget

[105] Se SvJT 1968 s. 61 f. Jfr också bl. a. 301 § SjöL.

[106] Jfr även art. 1 e i 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss.

[107] Jfr SvJT ib.

[108] Jfr CMI 1965 s. 543 ff.

(241 §) om vilka som äger åtnjuta begränsning av ansvarigheten.

Motsvarighet till det norska förslagets undantag för atomskador (jfr art. 4: 2 i sjöpanträttskonventionen) finns i 344 § SjöL.

245 §.

Denna paragraf innehåller, liksom det norska förslaget med vilket det väsentligen överensstämmer, bestämmelser om sjöpanträtts förmånsrätt. De har behandlats i den allmänna motiveringen.

Enligt huvudregeln har olika sjöpanträtter företräde i den nummerordning vari paragrafen upptar dem och sjöpanträtter under samma nummer har lika rätt; med lika rätt förstås att fordringarna inbördes konkurrerar i förhållande till beloppen.[109] Som ett uttryck för uppfattningen att vissa sjöpanträtter härrör av åtgärder som är ägnade att bevara panten åt övriga borgenärer har emellertid – enligt paragrafens undantagsregel – bl. a. sjöpanträtt för krav på bärgarlön företräde framför tidigare uppkomna sjöpanträtter inklusive dem som ligger i nummerordningen före bärgarlönen (som hör under punkt 5).

Den angivna undantagsregeln om specialföreträde för bl. a. bärgarlön ger upphov till ett särskilt tillämpningsproblem. Antag att ett fartyg, som häftar för oguldna lönekrav belöpande på mars månad, råkar i fara och bärgas i april samt sätts i drift igen i maj och under den månaden ådrar sig sjöpanträtt för nya lönekrav samt en hamnavgift, varefter fartyget säljs på exekutiv auktion som inbringar mindre än vad som åtgår till att förnöja de sjöpantberättigade borgenärerna (från exemplets teoretiska karaktär bortses här). Bärgarlönekravet skall då ha företräde framför lönekraven från mars men stå tillbaka för lönekraven från maj och för hamnavgiften. Å andra sidan skall marslönerna och majlönerna konkurrera med lika rätt inbördes och de skall samtliga ha företräde framför hamnavgiften.

Att helt enkelt först utdela betalning för majlönerna och hamnavgiften för att därefter ge bärgaren betalt och slutligen – i mån av tillgång – tilldela marslönerna betalning skulle uppenbarligen innebära, att endast specialregeln om bärgarlönens företräde framför tidigare fordringar helt efterlevdes medan huvudregeln åsidosattes på två sätt, nämligen dels genom att ordningsföljden mellan lönekrav och hamnavgift förrycktes och dels genom att alla lönekraven inte gavs lika rätt. Situationen påkallar enligt kommitténs mening följande tillämpning.

Först avsätts belopp svarande mot de krav för vilka bärgarlönen måste stå tillbaka (majlöner och hamnavgift) och därefter utdelas betalning till bärgaren så långt medlen räcker. Sedan denne sålunda fått sin rätt och därigenom så att säga lyfts ut ur bilden, kan återstående medel, dvs. de först avsatta jämte vad som eljest kan ha blivit över efter bärgarlönen, utskiftas på borgenärerna med iakttagande av huvudregeln om prioritet efter nummerordning och lika rätt under samma nummer. Det betyder att både marslöner och majlöner först får betalt i förhållande till beloppens resp. storlek och att hamnavgiften kommer i fråga därefter. En sådan kombinerad tillämpning av huvudregel och undantagsregel har dessutom förtjänsten att lägga resultatet nära intill den praktiska verkligheten som i regel innebär att bärgaren utträder ur bilden genom att utverka säkerhet för sin fordran innan fartyget sätts i drift igen; i dessa fall kommer ju aldrig i fråga att inte fullt ut tillämpa huvudregeln för sjöpanträtter under punkterna 1–4.

246 §.

Såsom fullt utvecklad panträtt häftar sjöpanträtt vid fartyget principiellt oberoende av äganderätts- och registreringsförhållandena. Liksom den nya sjöpanträttskonventionen (art. 7: 2) innehåller förslaget en uttrycklig bestämmelse härom. Den är upptagen i *första stycket* av denna paragraf och svarar mot 270 § SjöL. Undantag gäller för det fall att fartyget säljs exekutivt; jfr 249 § nedan.

[109] Jfr lagberedningens förslag till FRO, Utsökningsrätt IX, SOU 1969: 5, s. 139 f.

Ehuru principen att sjöpanträtt häftar vid fartyg oberoende av äganderätts- och registreringsförhållandena torde vara allmänt erkänd, kan – såsom bl. a. kan slutas av vad som ovan anförts rörande lagkonflikter – skifte av nationalitetsflagga stundom tänkas medföra att sjöpanträtt som uppstått i fartyget före skiftet ej erkänns efter skiftet. Detta har föranlett lagstiftaren att i 274 § SjöL föreskriva att, om frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning medför sådant resultat, överlåtaren blir personligen ansvarig för pantfordringen intill fartygets värde vid tiden för överlåtelsen, i den mån sådan ansvarighet ej ålåg honom dessförinnan. Motsvarighet till denna föreskrift har upptagits i *andra stycket* av förevarande paragraf. Regeln har därvid utbyggts till att omfatta även det praktiskt näraliggande fallet att överlåtelsen leder till sämre förmånsrätt för sjöpanträttshavaren. Den har också ansetts böra såtillvida rättas efter motsvarande bestämmelse för överlåtelse av intecknat fartyg (jfr 27 § IntL och 266 § andra stycket av förslaget) att, i händelse flera delägare fanns i fartyget, endast de som deltagit i överlåtelsen eller samtyckt därtill träffas av den rättsföljd som det här är fråga om.

Ifrågavarande bestämmelse har ej längre den vida tillämpning den fick när den ursprungligen infördes i SjöL. Då var det nämligen fråga om ett redareansvar med sjöförmögenheten medan redarens personliga men begränsade ansvarighet nu är regel. Sanktion av personligt ansvar utgör alltså inte samma realitet som förr. Men som redan framgått kan även andra än redaren själv ge upphov till sjöpanträtt i fartyget; enligt 275 § SjöL gäller detta i princip både skeppslegotagare och tidsbefraktare. Och förslaget vidgar gäldenärskretsen ytterligare något. Ehuru regelns praktiska tillämpning likväl kommer att förbli begränsad, anser kommittén att den ännu har en rättspolitisk uppgift att fylla; jfr 266 § andra stycket.

Förevarande paragraf svarar mot och överensstämmer tämligen nära med § 246 i det norska förslaget.

247 §.

Paragrafen innehåller de i den allmänna motiveringen (under III) behandlade reglerna om retentionsrätt i fartyg och skeppsbyggen. De vilar bl. a. på art. 6: 2 i 1967 års sjöpanträttskonvention och har motsvarighet i § 247 av det norska förslaget.

248 §.

De i den allmänna motiveringen (under I) behandlade reglerna om upphörande av sjöpanträtt i fartyg genom preskription eller förverkande har upptagits i denna paragraf. I fråga om preskription och preskriptionsavbrott vilar de på art. 8 i 1967 års sjöpanträttskonvention. I det väsentliga överensstämmer förslaget med det norska förslaget § 248.

249 §.

I denna paragraf upptas regler om verkan på sjöpanträtt och retentionsrätt av att fartyget säljs exekutivt. Spörsmålet har berörts i den allmänna motiveringen (under I och III). Det norska förslaget upptar delvis liknande regler i § 184 loven den 13. aug. 1915 om tvangsfuldbyrdelse.

Enligt 270 § första stycket SjöL upphör sjöpanträtt i fartyg som säljs exekutivt och borgenären får i stället åtnöjas med utdelning i köpeskillingen enligt UL. Han får enligt 271 § SjöL bevaka sin fordran till fullt belopp utan hinder av reglerna om redareansvarets begränsning men får ej utdelning utöver begränsningsbeloppet. Denna ordning är avsedd att förebygga att reglerna om redareansvarets begränsning – vars enda syfte är att skydda redaren mot alltför höga ersättningsanspråk – återverkar på sjöpanträttshavares inbördes konkurrens som ju uttömmande regleras av särskilda bestämmelser.[110]

Retentionsrätt upphör vid exekutiv försäljning och retinenten får i stället hålla sig till köpeskillingen; jfr 71 § UL.

Den nya sjöpanträttskonventionen ansluter väl till gällande rätt i det att de rättigheter som här är i fråga enligt art. 11: 1

[110] Jfr bl. a. Wikander s. 71 ff.

skall upphöra vid konventionsenlig exekutiv försäljning och borgenärerna i stället hänvisas till utdelning i köpeskillingen.

I paragrafens *första stycke* regleras verkan på sjöpanträtt och retentionsrätt av fartygets exekutiva försäljning i Sverige, varvid nämnda konventionsartikel utgör grundvalen. Exekutionens ifrågavarande rättsverkan inträder enligt förslaget under förutsättsättning att försäljningen blir bestående. Uttrycklig bestämmelse härom saknas i gällande rätt men kommittén har utgått från att den ståndpunkt som förslaget ger uttryck för likväl ej utgör någon nyhet i sak.[111]

I *andra stycket* upptar förslaget motsvarighet till 271 § SjöL.

I *tredje stycket* regleras den rättsverkan som, såvitt gäller sjöpanträtt och retentionsrätt, här i landet skall tilläggas exekutiv försäljning av fartyget utomlands. Enligt art. 11: 1 i den nya sjöpanträttskonventionen skall exekutiv försäljning av fartyg i konventionsstat utsläcka bl. a. sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyget under förutsättning a) att fartyget vid försäljningstillfället befinner sig inom den statens jurisdiktionsområde och b) att försäljningen sker såväl i enlighet med lagen i den staten som i överensstämmelse med konventionens egna regler; i sistnämnda hänseende åsyftas närmast art. 10 som bl. a. föreskriver förhandsunderrättelse till panträttshavare.

Kommittén har ansett, att den folkrättsliga förpliktelse som Sverige genom tillträde till sjöpanträttskonventionen kommer att åta sig enligt dess art. 11 bör föranleda uttrycklig regel i ämnet och förslaget överensstämmer nära med konventionsföreskriften. Avvikelse föreligger endast såtillvida som de konventionsenliga förutsättningarna för erkännande av utländsk exekution ej begränsas till exekution i annan konventionsstat. Kommittén har nämligen ansett regeln ägna sig för generell tillämpning. Har lex fori tillämpats och har försäljningen skett i sådan ordning som konventionen tänker sig, bör alltså erkännande äga rum även om dessa förutsättningar uppfyllts av annan stat än som tillträtt konventionen.

250 §.

Bestämmelserna i denna paragraf gör reglerna om sjöpanträtt i fartyg tillämpliga även på skeppsbyggen från och med sjösättningen. Detta problem har behandlats flerstädes i det föregående, senast i avsnittet om lagkonflikter under den allmänna motiveringen till detta kapitel. Här förtjänar dock erinras om att med sjösättning ej endast avses sådan i traditionell mening genom stapelavlöpning utan även andra metoder att göra byggen vattenburna som tillämpas enligt modern skeppsbyggnadsteknik, t. ex. vattenfyllning av torrdocka vari bygget uppförs.

Sjöpanträtt i last (251–254 §§)

251 och 252 §§.

I dessa paragrafer upptar förslaget de i den allmänna motiveringen (under II) behandlade reglerna om sjöpanträtt i last och sådana rättigheters prioritet. Motsvarande bestämmelser återfinns, i allt väsentligt överensstämmande, i det norska förslagets §§ 251 och 252.

253 §.

Paragrafen upptar i *första och andra styckena* bestämmelser om sjöpanträtts upphörande genom utlämning av godset, försäljning därav för fartygets eller lastens behov samt exekutiv försäljning. Dessa har behandlats i den allmänna motiveringen (under II).

I *tredje stycket* återfinns motsvarighet till bestämmelserna i 280 § SjöL enligt vilka utlämning av gods som häftar för sjöpanträtt ådrar befälhavaren personligt ansvar för pantfordringens betalning, om han inte hade borgenärens samtycke till åtgärden, och samma ansvar åläggs även mottagaren – i den mån han ej hade det förut – om han kände till pantfordringen vid utläm-

[111] Jfr 19 § IntL samt 25 § lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg. Se även Tiberg s. 82 not 3.

Ej heller i fråga om luftpanträtt finns uttrycklig regel om tidpunkten för rättsverkans inträde; jfr LfL 11: 5.

ningstillfället. Förslaget innefattar, utom redaktionell jämkning, endast den ändringen i förhållande till gällande rätt att ansvaret för oberättigad utlämning av godset inte läggs på befälhavaren utan drabbar den som vidtar åtgärden; denne kan t. ex. vara styrman eller linjeagent. Tillskyndas borgenären skada genom utlämningen, kan ansvar för redaren ifrågakomma enligt 8 § SjöL (233 § enligt förslaget).

Det norska förslaget innehåller samma bestämmelser i denna paragraf.

254 §.

I paragrafen regleras preskription av sjöpanträtt i last. Bestämmelserna överensstämmer både till placering och innehåll med det norska förslaget.

Sjöpanträtt i last preskriberas enligt 283 § första stycket 5 och 6 SjöL på ett år. Preskriptionstiden räknas för andra rummets sjöpanträtter från det fordringen tillkom och för de övriga från det fordringen förföll till betalning. Preskriptionen bryts genom att talan väcks, varmed likställs att fordringen kommit under dispaschörs behandling.

Kommitteförslaget går ut på att preskriptionstiden skall vara ett år, genomgående räknat från det fordringen tillkom, och att preskriptionsavbrott skall kunna åstadkommas, förutom på sätt som nu gäller, även på det sätt som föreslås beträffande sjöpanträtt i fartyg.

Gemensamma bestämmelser (255–260 §§)

255 §.

Denna paragraf behandlar liksom § 261 i det norska förslaget ansvarsförhållandena när en borgenär har sjöpanträtt i flera pantobjekt för samma fordran, såsom när ett bärgningsföretag omfattat både fartyg och last. I så fall häftar varje pant för hela bärgarlönen enligt uttrycklig bestämmelse i 281 § SjöL. Denna ansågs redan då den infördes genom 1891 års sjölagstiftning ge uttryck för en erkänd rättsgrundsats.[112] Regeln bevaras i sak oförändrad i paragrafens *första stycke.*

I 1887 års sjölagsförslag fanns tillika regler om proportionell inbördes fördelning av pantägarnas ansvarighet men efter erinran av högsta domstolen utgick dessa ur det slutliga lagförslaget; sådana tvistefrågor skulle, menade man, lösas av domstolarna med tillämpning av allmänna rättsgrundsatser.[113] Uttryckliga regler i ämnet infördes emellertid i både den danska och den norska SjöL. Den finska SjöL av 1939 överensstämmer på denna punkt helt med den svenska.

Frånvaron av regler om ansvarsfördelningen när flera panter häftar för samma fordran medför den nackdelen att gällande rätts ståndpunkt framstår som oviss. Då flera fastigheter häftar för samma inteckningsskuld, fördelas såväl enligt gällande rätt som enligt NJB ansvaret dem emellan in dubio efter fastighetsvärdena.[114] Det ligger nära till hands att analogivis tillämpa motsvarande regler på de sjörättsliga förhållandena i förevarande sammanhang. Uttalande i den riktningen har också gjorts i doktrinen.[115] Kommittén utgår från att gällande svensk rätt har sådan innebörd, vilket skulle innebära likhet med dansk och norsk sjörätt. Enligt kommitténs mening bör SjöL innehålla klarläggande regler i detta ämne. Förslaget innehåller fördenskull, i paragrafens *andra stycke,* en regel enligt vilken ägare till pant, varur borgenären fått betalt med högre belopp än som förhållandevis belöper på den panten, berättigas att för överskottet inträda i borgenärens rätt till övriga panter. Regresskravet förenas alltså med succession i sjöpanträtt.

Förslaget befattar sig härutöver med ett följdproblem, som ej berörs i det norska förslaget. Den pant varur borgenären väljer att ta ut hela sin fordran kan nämligen också häfta särskilt för annan sjöpantberättigad borgenärs krav med sämre förmånsrätt. Om i det tänkta fallet av bärgning av både fartyg och last borgenären sökte

[112] Jfr NJA II 1891 nr 1 s. 143.
[113] Jfr NJA II 1891 nr 1 s. 143 ff. Se även Wikander s. 88.
[114] Jfr NJB 6: 10 och Rodhe s. 626 f.
[115] Jfr Rodhe ib.

betalning för hela bärgarlönen ur fartyget ensamt, kunde det gå ut t. ex. över ombordanställdas krav på lön med sjöpanträtt i fartyget. Bärgarlön går ju, såväl enligt gällande rätt som enligt förslaget, av redan utvecklade skäl före tidigare uppkomna sjöpantberättigade fordringar. Detta problem löses i förslaget, väsentligen med förebild i 1887 års sjölagsförslag, genom att till nyssnämnda regel om ansvarsfördelning fogas en bestämmelse av innebörd att sjöpantberättigad borgenär, vars rätt utträngs av att borgenär med rätt till flera panter söker ut hela sin fordran ur bådas gemensamma pant, inträder i den borgenärens rätt till de övriga panterna i den mån hans egen ej förslår till betalning av hans fordran. Borgenären med rätt enbart till den gemensamma panten skall emellertid inte få mer betalt genom sitt inträde i den andre borgenärens rätt än han skolat få, om denne nöjt sig med att ur den gemensamma panten söka ut vad som slutligen skall belöpa på den. Det blir alltså endast fråga om en rätt att hålla sig till övriga panter inom ramen för den överskottsbetalning som den gemensamma panten fått vidkännas.

256 §.

I denna paragraf upptas en regel rörande övergång av sjöpanträtt. Motsvarande regel finns i det norska förslagets § 262.

Övergång av sjöpanträtt har förut berett vissa problem i nordisk rätt.[116] Den nya sjöpanträttskonventionen löser dessa genom uttrycklig föreskrift i art. 9 att övergång av sjöpantberättigad fordran även medför sjöpanträttens övergång. Det gäller oavsett rättsgrunden för fordringens övergång, alltså både vid överlåtelse och s. k. cessio legis. Regeln hänför sig endast till sådan sjöpanträtt i fartyg som konventionen själv föreskriver. Sjölagskommittén har dock inte funnit skäl att begränsa dess giltighet i SjöL på detta sätt; den skall enligt förslaget gälla både sjöpanträtt i fartyg och sjöpanträtt i last. Den norska regeln har motsvarande innebörd och gäller dessutom inskriven panträtt.

257 §.

Denna paragraf upptar den i den allmänna motiveringen (under I) redovisade bestämmelsen att sjöpanträtt ej omfattar ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyg eller last. All rätt till surrogat är alltså utesluten både för sjöpanträtt i fartyg och för sjöpanträtt i last. I fråga om sjöpanträttshavarens ställning i försäkringsrättsligt avseende, ett problem som tillika behandlats i den allmänna motiveringen, hänvisas här till förslaget om ändring i FAL.

258 §.

I denna paragraf upptar förslaget utan saklig ändring bestämmelserna i 282 § SjöL om sjöpantberättigad borgenärs rätt att, för att få betalning ur fartyget, för tids vinnande välja mellan att föra talan mot fartygsägaren eller befälhavaren samt att, för att få betalt ur lasten, i vissa fall föra talan mot befälhavaren. Rörande vem som därvidlag är legitimerad att svara såsom fartygsägare hänvisas till förslaget 22 §; jfr i specialmotiveringen till 2 kap.

259 och 260 §§.

Förslaget upptar i dessa paragrafer bestämmelser om tillämplig lag såvitt gäller sjöpanträtt, retentionsrätt och främmande rättigheter av motsvarande art. Dessa har behandlats i den allmänna motiveringen (under IV) och överensstämmer i sak nära med motsvarande norska förslag; jfr § 265. Härutöver hänvisas till kommitténs förslag, dels till regler om erkännande av främmande fartygs- och skeppsbyggnadshypotek och sådana hypoteks rättsverkan (jfr 275–277 §§ nedan), dels till följdlagändringar.

II *Inskrivning av panträtt i fartyg*

Panträtt på grund av inteckning (261–270 §§)

[116] Jfr Riska i FJTF 1959 s. 305 ff. och Sandström s. 194 ff. Se även NJA 1914 s. 104 och 1937 s. 167. Numera finns också särskild regel om övergång av förmånsrätt jämte fordran; se HB 17: 15a.

261–265 §§.

I dessa paragrafer upptas de i den allmänna motiveringen (under IV) behandlade reglerna om förutsättningarna för upplåtelse av panträtt i fartyg och skeppsbyggen, sättet för panträttsupplåtelse och rätt till ägarhypotek (261–262 §§), pantobjektens närmare bestämning jämte frågan om surrogat (263 §), panträttens innebörd (264 §) och ägarhypotekets innebörd (265 §).

Vad beträffar panträtt i skeppsbyggen har den tekniken använts att i 262 § hänvisas till bestämmelserna i denna avdelning om panträtt och inteckning i fartyg varvid bestämmelse, som avser skeppsregistret, för skeppsbygges vidkommande skall anses avse skeppsbyggnadsregistret.

Kommittén vill i detta sammanhang erinra om att – som förut angivits – förslaget att Sverige skall ratificera skeppsbyggnadskonventionen vilar på förutsättningen att skeppsbyggnadsregistrering och skeppsbyggnadsinteckning kan utnyttjas utan ökade kostnader för sjöfarts- och varvsnäringarna. Skeppsbyggnadsinteckningen kommer att ersätta inskrivning enligt 3 § SjöL, som erbjuder ett i det närmaste kostnadsfritt förfarande. Det bör därför inte komma i fråga att belägga den nya inteckningen med stämpelskatt så som sker med fartygsinteckning. Eftersom en väsentlig del av underlaget för varvens företagsinteckningar kommer att falla bort, när den nya skeppsbyggnadsinteckningen kommer i praktisk tillämpning (jfr förslaget till ändring i FöIntL), kan varven väntas behöva utnyttja såväl företagsinteckningar som skeppsbyggnadsinteckningar för kreditsäkerhetsändamål och det är möjligt att näringen kommer att behöva registrera och inteckna samtliga nybyggen framdeles. Stämpelskatt på skeppsbyggnadsinteckning såsom på fartygsinteckning skulle alltså komma att medföra högst betydande kostnadsökningar i de allra flesta fall för endast begränsad tid, eftersom omkring 80 % av de svenska varvens nybyggen går till utländska beställare. Såvitt gäller de byggen vilka efter fullbordan kommer att införas i det svenska skeppsregistret behöver frågan huruvida uttagna skeppsbyggnadsinteckningar skall utnyttjas även i det färdiga fartyget stundom hållas öppen intill fartygets leverans. Stämpelbeläggning bör därför ej aktualiseras förrän det färdiga fartyget jämte de inteckningar varom fråga är överförs från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret; ej ens temporär stämpelskatt med restitutionsrätt bör övervägas, eftersom också det skulle innebära en ofördelaktig kostnadsbelastning för varven.

I 263 § har kommittén upptagit motsvarighet till bestämmelsen i 15 § IntL enligt vilken panträtt inte får göras gällande särskilt i fartygsandel.

I 264 § tredje stycket upptar förslaget en i den allmänna motiveringen (under IV) berörd regel av innehåll att borgenär som har panträtt i fartyg på grund av inteckning har rätt till betalning för sin fordran även om denna preskriberats enligt allmänna regler eller han underlåtit att efter kallelse på okända borgenärer bevaka sin fordran. Motsvarande bestämmelse i 14 § förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer kan sålunda utgå. I 3 § samma förordning påkallar förslaget att förekomsten av pantbrev såsom »inteckningshandling» beaktas. Ändringar i dessa hänseenden föreslås i promulgationslagförslaget till NJB.[117] Sjölagskommittén har utgått från att de följdändringar som i denna del kommer att föranledas av sjölagsförslaget lämpligen utarbetas först sedan de fastighetsrättsliga följdändringarna antagits. Förslag till ändring i preskriptionsförordningen ingår därför ej bland övriga lagförslag i detta betänkande.

266 §.

I denna paragraf upptar förslaget bestämmelser avsedda att skydda borgenären för vissa risker som kan äventyra hans säkerhet.

Som andra pantobjekt kan fartyg försämras genom vanvård eller liknande så att dess värde som säkerhet äventyras och det kan säljas exekutivt för annan borgenärs ford-

[117] Jfr lagrådsremiss den 29 november 1968 s. 90 f. och s. 150.

ran. Därtill kommer sjörättsligt betonade risker, förknippade med fartygets kondemnation i vissa fall eller dess förlust av svensk nationalitet bl. a. vid frivillig överlåtelse. I det senare fallet kan det tänkas att panträtten ej erkänns i fartygets nya hemland eller att dess prioritetsläge försämras. Det är visserligen inte vanligt att inskriven panträtt ej respekteras och regeln om hinder mot avregistrering utan inteckningsborgenärs samtycke ger ett skydd som kan antas i de flesta fall täcka borgenärens behov i detta avseende. Men likväl kan ej bortses från denna risk (jfr i fråga om sjöpanträtt förslaget 246 § andra stycket). Enligt 27, 28 och 29 §§ IntL äger borgenären i här angivna fall erhålla betalning ur panten utan hinder av att pantfordringen ej är förfallen. I NJB 6: 6 finns en liknande regel. Vid nationalitetsförlust på grund av frivillig överlåtelse av fartyget eller andel däri tillkommer som sanktion att överlåtaren blir personligen ansvarig för pantfordringen i den mån han inte var det dessförinnan. Enligt uttrycklig regel gäller detta, om flera delägare fanns, endast sådan delägare som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt till densamma.

Förslaget bevarar gällande rätt i sak oförändrad i dessa avseenden men även skeppsbyggen förs genom 262 § in under dessa bestämmelser.

267 och 268 §§.

Bestämmelserna i dessa paragrafer om upphörande i vissa fall av inteckning som inte förklarats alltjämt gälla (267 §) och om upphörande av inteckning på grund av förverkandeförklaring (268 §), har behandlats i den allmänna motiveringen (under IV).

269 §.

I denna paragraf upptar förslaget bestämmelser om verkan på inteckning av att fartyget försäljs exekutivt; i fråga om sjöpanträtt och retentionsrätt finns motsvarande bestämmelser i 249 §. Bestämmelserna, som grundas på art. 11 i den nya sjöpanträttskonventionen, har väsentligen behandlats i den allmänna motiveringen (under IV).

I *första stycket* regleras verkan av exekutiv försäljning i Sverige. Den inteckning på grund varav panträtten upplåtits i fartyget skall i princip upphöra och tidpunkten för denna rättsverkan är naturligtvis knuten till auktionens laga kraft och köpeskillingens betalning. Som ett undantag medges i överensstämmelse med konventionen att sådan inteckning består till belopp som på grund av köparens övertagande tillåtits innestå i avräkning på köpeskillingen.

Denna ordning beträffande fartygsinteckning skall, som angivits bl. a. vid 262 §, vara tillämplig också på skeppsbyggnadsinteckning. Det är fullt förenligt med skeppsbyggnadskonventionen, som i art. 10 första stycket lämnar åt nationell lagstiftning att reglera verkan av exekutiv försäljning.

I *andra stycket* har kommittén infört en erinran om inteckningsborgenärens rätt till utdelning ur köpeskilling vid exekutiv försäljning. Denna rätt regleras genom bestämmelserna om panträttens resp. ägarhypotekets innebörd.

Tredje stycket behandlar verkan av exekutiv försäljning i främmande stat. Såsom sjöpanträttskonventionen föreskriver i art. 11: 1 a–c skall sådan exekutiv försäljning tillerkännas samma verkan som om den ägt rum i Sverige under förutsättning att fartyget vid försäljningstillfället befann sig inom den främmande statens jurisdiktionsområde samt försäljningen ägt rum enligt lex fori och med iakttagande av konventionens krav. Liksom motsvarande bestämmelser i 249 § och på samma skäl knyts denna rättsverkan ej endast till exekution i konventionsstat.

270 §.

I denna paragraf regleras det grundläggande sambandet mellan inteckning och pantbrev, sedan pantbrevet utfärdats av inskrivningsmyndigheten. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i NJB 6: 17.

Medan fastighetsinteckningen kan förändras både till belopp och omfattning kan fartygs- och skeppsbyggnadsinteckning endast ändras till beloppet. Som tidigare an-

givits kan sådan inteckning nämligen varken meddelas i mer än ett fartyg eller skeppsbygge eller beviljas i andel av sådan egendom. Men inteckningsbeloppet kan ändras genom att inteckningen delvis blir utan verkan vid exekutiv försäljning, genom att den dödas till viss del och genom rättelse av införingsfel enligt 38 § sjölagsförslaget (jfr 281 § första stycket nedan). Och inteckning kan naturligtvis också bli helt utan verkan genom åtgärder som här nämnts. I samtliga fall följer av bestämmelserna i *första stycket* av denna paragraf, att den ändring som inteckningen undergått utan vidare återverkar på pantbrevet.

Andra stycket innehåller en erinran om att dödning av förkommet pantbrev ej återverkar på inteckningen. Detta förutsätter, att den allmänna bestämmelsen i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling blir tillämplig på pantbrev. Med förslagets ståndpunkt utgör pantbrev emellertid inte löpande skuldebrev eller överhuvudtaget självständig bärare av betalningsanspråk. Gäldenären är naturligtvis likväl enligt allmänna obligationsrättsliga grundsatser berättigad att återfå pantbrevet vid betalning; han skulle eljest bli betagen möjlighet att ånyo utnyttja pantbrevet för kreditsäkerhetsändamål.

Med hänsyn till gäldenärens intresse av att återfå pantbrevet vid betalning bör det finnas möjlighet för den som förlorat pantbrev att få handlingen dödad. Detta behov har uppmärksammats i lagrådsremiss den 19 september 1969 rörande fråga om följdlagstiftning till NJB, bl. a. förslag till lag om ändring i lagen om dödande av förkommen handling.[118] Eftersom den fastighetsrättsliga förebilden i denna del enligt kommitténs mening bör vara fastställd av lagstiftaren innan ett formligt lagförslag upprättas med de ändringar i dödningslagen som här påkallas, har kommittén ej utarbetat sådant förslag. Kommittén inskränker sig alltså till att peka på behovet av sådan följdändring. Därtill bör fogas den anmärkningen att rätt domstol i ärende angående dödning av pantbrev som utfärdats på grund av inteckning i fartyg eller skeppsbygge lämpligen bör vara Stockholms tingsrätt.

Verkan av inskrivning

271–274 §§.

I dessa paragrafer regleras rättsverkan av inskrivning (inteckning). Ämnet har utförligt behandlats i den allmänna motiveringen (under VI).

275 §.

Denna paragraf reglerar erkännande av utländska fartygshypotek. Såsom sjöpanträttskonventionen föreskriver i art. 1 skall enligt förslaget inskriven panträtt i utländskt fartyg erkännas i Sverige under förutsättning, *dels* att inskrivning skett och panträtt stiftats enligt registreringsstatens lag, *dels* att inskrivningsregistret – som inte behöver vara detsamma som fartygsregistret – och de handlingar som skall förvaras där uppfyller vissa bestämda offentlighetskrav, *dels* att uppgift om hypoteksshavaren och hans adress, alternativt att hypoteket ställts till innehavaren, och om hypoteksbelopp m. m. finns att tillgå hos inskrivningsmyndigheten. I förenklande syfte betecknar förslaget även utländskt inskrivet hypotek som inteckning.

Eftersom sjöpanträttskonventionen föreskriver att ej endast hypotek utan även anglosaxisk s. k. mortgage skall erkännas, har förslaget inte begränsats till att avse inskriven panträtt. Ty mortgage utmärker sig för att med vårt betraktelsesätt närmast utgöra ett slags säkerhetsöverlåtelse av fartyget. Bestämmelserna i förevarande paragraf har därför utformats så att de gäller såväl inskriven panträtt som »annan sådan rättighet». Formuleringen har motsvarighet i lagen (1955: 229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

Enligt förslaget är denna paragrafs tillämplighet inte begränsad till hypotek och mortgage i fartyg som hör hemma i kon-

[118] Jfr lagrådsremissen s. 75 ff. och 125 ff.

ventionsstat. Konventionens art. 12: 1 föreskriver nämligen, som förut nämnts, i princip generell tillämplighet och art. 1 är ej utformad så att därav kan slutas att dess bestämmelser skulle avses ha en inskränkt tillämpning. De ägnar sig f. ö. enligt kommitténs mening väl för generell tillämpning.

276 §.

Förslaget reglerar i denna paragraf erkännande av utländska skeppsbyggnadshypotek; med hypotek likställer förslaget här som i 275 § »annan sådan rättighet»; jfr art. 5 i skeppsbyggnadskonventionen.

Enligt art. 9 i skeppsbyggnadskonventionen skall bl. a. inskriven panträtt och annan sådan rättighet i skeppsbygge erkännas, om den inskrivits i konventionsstat i enlighet med den statens lag. Bestämmelse av sådan innebörd har upptagits i paragrafen. I fråga om inskriven äganderätt, som också behandlas i konventionens art. 9, hänvisas till 24 § av förslaget.

Denna bestämmelse om erkännande av främmande skeppsbyggnadshypotek lämpar sig enligt kommitténs mening för generell tillämpning och förslaget begränsar den därför inte till hypotek m. m. som inskrivits i konventionsstat; en sådan begränsning är eljest tillåten enligt skeppsbyggnadskonventionen.

277 §.

Verkan av inskrivning av panträtt och annan sådan rättighet skall enligt sjöpanträttskonventionens art. 2 och skeppsbyggnadskonventionens art. 6 bestämmas av inskrivningsstatens resp. byggnadslandets lag. Byggnadslandets lag måste som en följd av skeppsbyggnadskonventionens art. 3 bli identisk med inskrivningsstatens lag. Den rättsverkan som är av betydelse i detta sammanhang är privaträttslig verkan gentemot tredje man. I förevarande paragraf har upptagits en på konventionsföreskrifterna byggd regel om inskrivnings sakrättsliga verkan.

Till regeln om vilken lag som bestämmer fartygshypotekets sakrättsliga verkan fogar sjöpanträttskonventionen (art. 2) ett uttryckligt förbehåll för att dess egna regler likväl skall gälla. Detta motsvaras i kommitténs förslag 259 och 260 §§ av förbehåll för bestämmelserna om tillämplig lag. I fråga om skeppsbyggen är sådant förbehåll motiverat av hänsyn till den gränsdragning mellan fartyg och skeppsbyggen som förslaget gör i 250 §. Detta har, som framhållits i den allmänna motiveringen (under VII), ej uttryckligt stöd i konventionstexten. Kommittén har emellertid funnit en sådan ordning nödvändig vid en förnuftig samordning av sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna, av vilka den förstnämnda framträder med anspråk på generell tillämplighet utan att undantag för seglande skeppsbyggen kan antas underförstått.

Inskrivningsförfarandet

Bestämmelserna under denna rubrik om förfarandet i inskrivningsärenden enligt detta kapitel har väsentligen behandlats i den allmänna motiveringen (under VIII).

281 §.

I denna paragraf hänvisas till de grundläggande reglerna om inskrivningsförfarandet i förslagets 2 kap. Dessutom regleras ägarens legitimation för sökande av inteckning.

282 §.

Förslaget innehåller här regler om ansökan om inteckning och anmälan om inteckning fortvarande giltighet. I sistnämnda del är det naturligt att inteckningsborgenären legitimerar sig genom att inge pantbrevet. Bestämmelse därom har upptagits utöver det formella kravet att anmälan skall innehålla sådana uppgifter att inteckningen i fråga kan identifieras.

283 §.

I denna paragraf ges regler om när inteckningsansökan skall avslås eller prövningen uppskjutas.

284 §.

Denna paragraf innehåller en regel om att, när hinder ej föreligger för bifall till

inteckningsansökan, inteckning skall beviljas och pantbrev utfärdas på grundval därav.

285 §.

I denna paragraf meddelas föreskrift om den rent formella prövningen av anmälan om intecknings fortvarande giltighet och om meddelande av sådan förklaring.

286 §.

Som framgått av den allmänna motiveringen (under VI) bekräftas enligt förslaget rådande praxis att inskrivningsmyndigheten på sökandens begäran bestämmer det inbördes företrädet mellan flera samma dag sökta inteckningar. Regel härom upptas i förevarande paragraf. Efter fastighetsrättslig förebild (NJB 22: 6) innehåller paragrafen också erinran om att inteckning, som sätts efter annan inteckning, in dubio även skall stå tillbaka för annan inteckning med samma eller bättre företrädesrätt än den efter vilken inteckningen i fråga satts, ett i och för sig självklart förhållande.

287–289 §§.

I dessa paragrafer meddelas bestämmelser om utbyte av pantbrev samt nedsättning och dödning av inteckning efter förebild i NJB 22: 8–10.

290 §.

I denna paragraf föreskrivs efter fastighetsrättslig förebild (NJB 22: 13) att, när pantbrevshavare lämnar medgivande till inskrivningsåtgärd, hans behörighet skall styrkas genom pantbrevets ingivande.

291 §.

Förslaget upptar här regler om anteckning av innehav av pantbrev. De efterbildar väsentligen NJB 22: 13. Den speciella regeln om anteckning av ägaren som innehavare i vissa fall har, som framhållits i den allmänna motiveringen (under VIII), sin grund i att sjöpanträttskonventionens föreskrifter om förutsättningarna för intecknings erkännande utformats bl. a. med den nuvarande finska och svenska ordningen med innehavarinteckningar för ögonen.

292 §.

I denna paragraf ger förslaget bestämmelser om vissa registeranteckningar rörande verkan på inteckning och annan inskrivning av vissa inträdda rättsfakta. De förutsätter, att administrativa föreskrifter ges om andra myndigheters underrättelseskyldighet; kommittén har ej utarbetat sådana.

293 §.

Denna paragraf reglerar överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret.

328 §.

Enligt 5 § får registreringspliktigt fartyg inte hållas i drift utan gällande nationalitetscertifikat. Enligt 6 § kan sjöfartsverket förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift, om det saknar företrädare här i landet. Sjölagskommittén menar att dessa bestämmelser bör straffsanktioneras genom att befälhavare och redare kan dömas till dagsböter, ifall fartyget hålls i drift utan gällande nationalitetscertifikat eller i strid med förbud enligt 6 §. Kommitteförslaget upptar bestämmelser av sådan innebörd som ett nytt tredje stycke i 328 §; straff avses ifrågakomma endast för uppsåtlig överträdelse.

Kap. 15 Särskilda bestämmelser

Förevarande kapitel innehåller dels ett allmänt undantag från sjölagsreglerna för atomskada (344 §), dels en bestämmelse om frihet för ombordanställda att utan hinder av exekutiva åtgärder avresa med segelklart fartyg medförande egendom för tjänstens behov (345 §), dels bestämmelser om hemtransport med svenska fartyg av sjöfolk m. m. (346 §). Till dessa bestämmelser fogar kommitteförslaget till en början två paragrafer innehållande bestämmelser som utmönstrats ur 10 resp. 11 kap. på grund av omredigeringen av dessa kapitel. I en ny 347 § upptar förslaget sålunda de bestämmelser om *preskription* av sjörättsliga fordringsanspråk som återfinns i gällande 284 § och i 348 § har upptagits bestämmelser som definierar *den s. k. Poincaréfrancen,* en värdeenhet som numera fått vidsträckt internationell användning vid beräkning av transporträttsliga ansvarsbegränsningsbelopp.[1] Bestämmelserna i 348 § svarar mot gällande 255 § 2 mom. första stycket, vilket lagrum rör redarens begränsade ansvarighet. De bör emellertid ha generell giltighet, eftersom de redan till följd av förslaget till ny fartygs- och skeppsbyggnadsinteckning (jfr 261 §) måste hänföra sig till mer än en bestämmelse i SjöL, nämligen förutom de som avser redares s. k. globalbegränsningsbelopp (förslaget 235 §) också de som avser inteckningsbelopp (förslaget 261 §). Blivande revision av regler om befordran till sjöss av gods, passagerare och resgods kan väntas medföra nya sådana bestämmelser i SjöL.

Den viktigaste nyheten som *sjölagskommittén* föreslår i detta kapitel är de till den nya registrerings- och inskrivningsordningen anknutna reglerna om *statens ansvar* för rättsförluster på grund av skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vitsord och handläggningsfel i registrerings- och inskrivningsärenden. Bestämmelserna har upptagits i 349–352 §§ och har förebild i NJB 18: 4–7 och 19: 19. Helt samma skäl kan visserligen ej åberopas här som beträffande fastighetsrätten och det kunde ifrågasättas att uppskjuta spörsmålet om statens ansvar tills erfarenheter vunnits av det nya inskrivningssystemet enligt förslaget. Vidare kan nämnas att inom den närmaste tiden är att vänta förslag till skadeståndsrättslig lagstiftning, som innefattar även statens ansvar för skada som uppkommer i offentlig verksamhet.[2] Kommittén har emellertid funnit övervägande skäl tala för att följa förebilden i NJB och att alltså komplettera den

[1] Jfr 1929 års s. k. Warzawakonvention (SÖ 1937: 19) art. 22: 4, 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning (prop. 1964: 35) art. 3: 6, 1961 års internationella konvention om befordran av passagerare till sjöss (jfr SvJT 1961 s. 776) art. 6: 1, 1967 års internationella konvention om befordran av resgods till sjöss (SvJT 1968 s. 65 f och 78 ff) samt 1968 års tilläggsprotokoll till 1924 års internationella konossementskonvention (jfr SvJT 1969 s. 12 ff och 27 ff) varigenom konv. art. 4 mom. 5 ändrats.

[2] Se NJB del A s. 412.

nya realregistreringen med bestämmelser om ersättningsskyldighet för det allmänna.

Den egendom varom här är fråga ligger värdemässigt ofta avsevärt högre än vad som torde vara vanligt på fastighetsmarknaden men antalet enheter att räkna med är å andra sidan inte särskilt stort; på sin höjd bortåt 500 fartyg och skeppsbyggen torde förtjäna beaktande vid jämförelsen. Det bör i sammanhanget uppmärksammas, att det norska sjölagsförslaget i § 37 upptar vissa regler om statligt ersättningsansvar för registreringsfel, vilka ansluter till motsvarande regler i § 35 av tinglysingsloven.

De ersättningsfall som förslaget reglerar är av två slag. Det första (349 § första stycket) är en konsekvens av att godtrosförvärv på grund av inskrivning enligt 21 och 274 §§ kan leda till rättsförlust för rätt ägare. Skada som denne lider, emedan annans förvärv av hans fartyg eller förvärv av panträtt på grund av inteckning däri kan göras gällande mot honom, skall enligt förslaget gottgöras av staten. Ersättningen skall dock kunna jämkas efter skälighet eller helt bortfalla, om medvållande kan läggas den skadelidande till last (349 § tredje stycket). Som exempel på medvållande anges i lagtexten att han utan skälig anledning underlåtit att vidta åtgärd för att bevara sin rätt, t. ex. att föra talan mot ett beslut varom han fått kännedom i tid. Liksom den fastighetsrättsliga förebilden skall jämkningsregeln tolkas mot bakgrund av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser om jämkning av ersättning på grund av medvållande.

Det andra ersättningsfallet (349 § andra stycket) avser förlust som orsakas genom fel eller försummelse vid handläggning av eller beslut i inskrivningsärende eller utfärdande av bevis på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsregistrets innehåll, t. ex. pantbrev. Även här gäller den nyssnämnda jämkningsregeln.

Till registrerings- och inskrivningsärenden hör, som förut framhållits, också ärende angående rättelse av införing. Skulle beslut i rättelseärende orsaka förlust för ägare eller panträttshavare utan att orsaken kan hänföras till ersättningsgrundande fel eller försummelse i inskrivningsärende, skall förlusten gottgöras enligt en speciell regel (350 §) som ger rätt till samma ersättning som för handläggningsfel. Ersättning skall dock inte komma i fråga, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

Liksom enligt NJB skall staten enligt kommittéförslaget inträda i den rätt till skadestånd av tredje man som skadelidande kan ha (351 § första stycket). Ersättning på grund av domstols dom skall ej utbetalas förrän domen vunnit laga kraft (351 § andra stycket).

Medan NJB (18: 5) förutsätter att Kungl. Maj:t i det enskilda ersättningsärendet utser den myndighet som skall svara för staten lägger kommittéförslaget denna uppgift på sjöfartsverket, dock med rätt för Kungl. Maj:t att för särskilt fall bestämma om avvikelse, ifall det skulle vara motiverat (352 § första stycket). Kommittén har utgått från att sjöfartsverket kan förutsättas vara den myndighet som normalt bör företräda staten i sjörättsliga ersättningsmål av detta slag.

I övrigt innehåller kommittéförslaget regler om skyldighet för skadelidande som vill föra talan mot staten, om han tappar talan mot tredje man, att stämma in staten i det målet eller åtminstone underrätta sjöfartsverket om rättegången så att staten kan intervenera i denna (jfr RB 14: 5). Domstol där rättegången är anhängig åläggs att vaka över bestämmelsernas efterlevnad genom att förelägga den berörda parten viss tid att fullgöra sin skyldighet vid äventyr att han förlorar sin rätt att föra talan mot staten. Även i dessa delar ansluter förslaget nära till den fastighetsrättsliga förebilden (jfr 352 § andra och tredje styckena).

11—014344

Övergångsbestämmelser

Som flerstädes antytts i det föregående bereder sjölagskommitténs olika förslag en del övergångsproblem, av vilka de mest framträdande sammanhänger med införande av de nya skepps- och skeppsbyggnadsregistren samt den nya ordningen för stiftande av panträtt på grund av inteckning. Förslag till regler om införande av de nya bestämmelserna är fogade till resp. lagförslag. De skall här behandlas efter sitt sakliga sammanhang. Till följd härav kommer att i samband med övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget behandlas jämväl övergångsbestämmelser främst till HB, FöIntL och lagen angående vissa utfästelser om gåva.

I Tidpunkt för ikraftträdande

I betydande utsträckning innehåller sjölagskommitténs förslag bestämmelser som förutsätter att Sverige tillträder 1967 års nya sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner. Dessa träder i kraft tre månader efter den dag fem ratifikationsinstrument deponerats hos belgiska regeringen och för signatärstat som ratificerar efter ikraftträdandet blir konventionerna bindande tre månader efter dagen för depositionen av ratifikationsinstrumentet (art. 19 resp. 15). Den nya lagstiftningen måste tydligen träda i kraft senast tre månader efter svensk ratifikation av konventionerna och bör dessutom – vilket är vanligt i dessa sammanhang – träda i kraft samtidigt som motsvarande lagstiftning i de andra nordiska länderna. Sjölagskommittén föreslår därför, att det överlämnas åt Kungl. Maj:t att bestämma dagen för ikraftträdandet (jfr under 1). Med hänsyn till att förslaget 239 § förutsätter att en av dispaschörerna i riket avgår från sin tjänst föreslås vidare att viss bestämmelse i nya lagen skall kunna träda i kraft vid annan tidpunkt än lagen i övrigt.

II Införande av skeppsregistret

Den föreslagna nya skeppsregistreringen avviker från nuvarande ordning väsentligen genom att den innefattar på en gång offentligrättslig registrering av fartyg och privaträttsligt fullt utvecklad inskrivning av rätt till den registrerade egendomen. Den nuvarande fartygsregistreringen innefattar visserligen också inskrivning – i vissa fall anteckning – av äganderätt men en privaträttsligt betryggande prövning av äganderättsförhållandena sker först om och när inteckning i fartyget beviljas genom inskrivning i register hos Stockholms rådhusrätt. Ehuru skyldighet i och för sig föreligger att anmäla äganderättsändring till fartygsregistret, torde detta register ej alltid troget avspegla äganderättsförhållandena och vad inskrivningsregistret beträffar är det inrättat för äganderättsprövning i varje särskilt inteckningsärende, varför det ej ens är avsett att fortlöpande avspegla de verkliga förhållandena.

Den nya skeppsregistreringen är av annat slag och bestämmelserna därom avser att upprätthålla kravet på fortlöpande äganderättsinskrivning. Det är emellertid tydligt att detta syfte inte kan uppnås med full verkan från det skeppsregistret inrättats, eftersom aktuella betryggande inskrivningsförhållanden inte kan bilda utgångspunkt för den nya ordningen. Ansträngningarna måste därför inriktas på att uppnå syftet efter så kort övergångstid som möjligt.

Sjölagskommittén föreslår, att den nya inskrivningsavdelningen inom sjöfartsverket inrättas i god tid före nya lagens ikraftträdande (jfr under 2). Eftersom Kungl. Maj:t förutsätts skola bestämma sistnämnda tidpunkt, bör längden av den för förberedelser avsedda tiden bestämmas i samma ordning. Enligt kommitténs uppfattning är sex månader en rimlig tid för de förberedelser som skall vidtas.

Den första uppgiften för sjöfartsverkets inskrivningsavdelning blir enligt kommitténs förslag att i god tid lägga upp det nya skeppsregistret. För att möjliggöra detta är det lämpligt att registreringsanmälningar och ansökningar enligt den nya ordningen kan göras i förväg, dock med full rättsverkan för därav föranledda registrerings- och inskrivningsåtgärder först från och med dagen för nya lagens ikraftträdande. Sjöfartsverket bör under förberedelsetiden vara aktivt verksamt för att föra över fartyg från fartygsregistret till skeppsregistret (utan att därför avregistrera dem ur det förra) – samt att göra överföringar från inteckningsboken hos Stockholms tingsrätt – och för att förmå fartygsägare som enligt nya lagen har registreringsplikt att göra registreringsanmälningar resp. inskrivningsansökningar redan i förberedelseskedet. I den mån detta uppnås kommer den nya ordningen att kunna bli fullt verksam från dagen för ikraftträdandet. För övrigt kan en viss koncentration av registrerings- och inskrivningsärenden väntas i inledningsskedet av den nya ordningen. Därunder måste också ansträngningar göras för att – med utnyttjande av föreslagna medel att framtvinga rättvisande registreringsförhållanden – med skeppsregistret införliva särskilt sådana fartyg som inte för närvarande är underkastade registreringsplikt men som blir det enligt nya lagen.

Sådana fartyg som blir registreringspliktiga enligt nya lagen och som nu är införda i fartygsregistret bör enligt kommitténs bedömning kunna överföras till skeppsregistret under förberedelseskedet. I den mån preliminär inskrivning därvid inte förekommer, bör en särskild övergångsordning gälla med utgångspunkt i fartygsregistret. Det bör enligt kommitténs uppfattning vara genomförbart och även från rättssäkerhetssynpunkt försvarligt att, med begränsad verkan, överföra fartygsregistrets innehåll till skeppsregistret (jfr under 3). Begränsningen skulle – utom vad som följer av reglerna om fartygsregistrets och skeppsregistrets detaljinnehåll – hänföra sig till äganderättsredovisningen. Den som vid tiden för nya lagens ikraftträdande är inskriven eller antecknad (jfr § 14 RegF) såsom ägare i fartygsregistret bör kunna *antecknas* som sådan i skeppsregistret i samband med att fartyget överförs dit. Efter en övergångstid av förslagsvis ett år bör han sedan kunna *inskrivas* eller anses inskriven som ägare, ifall inte dessförinnan någon med konkurrerande äganderättsanspråk antingen väckt talan om bättre rätt till fartyget eller hos sjöfartsverket styrkt sig ha förvärvat äganderätten till fartyget; men detta bör styrkas i den ordning IntL nu föreskriver, dvs. genom att vederbörande kan härleda sin rätt från den som byggt fartyget eller, om det varit i utländsk ägo, från den som först inskrivits i fartygsregistret såsom ägare därtill. Under den ettåriga övergångstiden kan inte till äganderätts*anteckningen* knytas de rättsverkningar – främst inteckningslegitimation – som nya lagen föreskriver i fråga om äganderätts*inskrivning*.

Sjöfartsverket bör på lämpligt sätt sörja för att information om denna övergångsordning vinner spridning där det kan vara till nytta.

För det fall att någon som under övergångstiden påstår sig vara ägare inte kan styrka detta men dock visar sannolika skäl

för sitt påstående bör saken kunna hänskjutas till rättegång av sjöfartsverket på samma sätt som nya lagen föreskriver då sökandes rätt är tvistig (jfr sjölagsförslagets *32 § tredje stycket*). Att talan om bättre rätt till fartyget väcks under övergångstiden bör ha samma rättsverkan som förslaget knyter till sådan enligt nya ordningen, dvs. främst att det hindrar inskrivning för nytt fång (jfr sjölagsförslagets *33 § första stycket 5*).

Såsom framgår av sjöfartsverkets utredning rörande registreringsplikt och inteckningsrätt *(bilaga 4)* kan vissa fartyg, som icke har den dräktighet att de kan intecknas enligt gällande IntL, komma att bli registreringspliktiga och därmed inteckningsbara enligt nya lagen, emedan deras skrov likväl mäter 12 × 4 meter. Om så blir fallet, kan det tänkas att något eller några av dessa fartyg omfattas av företagsinteckning då nya lagen träder i kraft. För att förebygga rättsförlust för inteckningshavaren föreslår kommittén den ordningen att sådant fartyg icke får intecknas enligt nya lagens regler om fartygsinteckning utan att det visas antingen att fartyget ej omfattas av företagsinteckning eller, om så är fallet, att inteckningshavaren uppgivit sin rätt till fartyget. Förslaget till ändring i FöIntL innehåller övergångsbestämmelse av innebörd att företagsinteckning, som vid tiden för nya lagens ikraftträdande gäller i fartyg som här avses, bevarar sin giltighet tills inteckningshavaren uppgivit sin rätt till fartyget.

Härefter återstår en speciell grupp av fartyg, nämligen de som är inteckningsbara enligt nuvarande ordning (som regel hållande en nettodräktighet av minst tre registerton) men som likväl inte har en största längd av tolv meter och en största bredd av fyra meter. Är dessa ej intecknade vid tidpunkten för nya lagens ikraftträdande och har inteckning ej heller sökts i dem då, faller de bort ur bilden. Men de som varit eller är föremål för sökt eller beviljad inteckning bereder vissa problem; om en undersökning som sjöfartsverket företog våren 1970 kan antas indicera dessa fartygs blivande antal, blir detta relativt obetydligt.[1] Dessa fartyg kan uppenbarligen ej utan vidare avföras ur fartygsregistret av hänsyn till inteckningsborgenär (jfr § 28 a RegF). Men de hör ej heller hemma i skeppsregistret; det skulle tydligen vara föga ändamålsenligt att låta dem omfattas av samma privaträttsliga verkningar enligt nya lagen som de större fartygen, eftersom dessa verkningar avsiktligt knutits till den för envar urskiljbara storleken 12 × 4 meter. Å andra sidan har kommittén funnit det önskvärt att snarast möjligt kunna avskaffa såväl fartygsregistret som inteckningsboken över fartygsinteckningar. Och ett bevarande av dessa handlingar under en övergångstid skulle, såvitt kommittén förstår, också medföra att kreditväsendet skulle få godta att inteckningar med väsentligen äldre rättsverkningar blir kvar i marknaden jämte dels sådana som enligt övergångsbestämmelser för inteckningar i större fartyg erhåller rättsverkningar enligt den nya lagstiftningen och dels de nya pantbreven. En sådan ordning syns böra undvikas. Därför föreslås (under 4), att för den ifrågavarande marginella gruppen fartyg inrättas en särskild avdelning i skeppsregistret (förslagsvis benämnd Avd. B) i vilken dessa fartyg anses införda den dag nya lagen träder i kraft samt ägare antecknas på sätt nyss sagts. Att fartygen skall anses införda i skeppsregistret från begynnelsedagen sammanhänger med att det först vid ikraftträdandet av den nya ordningen kan avgöras om de – på grund av inteckning – skall överföras till skeppsregistret. Överförs de, skall de vara underkastade flertalet av de registrerings- och inskrivningsregler som nya lagen uppställer för större fartyg. Kommittén föreslår att från tillämpning på marginalfartygen undantas nya lagens bestämmelser om sakrättsskydd, företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning (jfr sjölagsförslagets 19–21 §§). Följdriktigt måste det föreslagna tillägget i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva undantas från sådan tillämplighet och det är nödvändigt att pantsättningsförbudet i HB 10: 7

[1] Undersökningen utvisade omkring 60 sådana fartyg, därav omkring hälften fiskefartyg.

samt undantaget för inteckningsbara fartyg från företagsinteckning giltighet alltjämt gäller ifrågavarande fartyg. Genom en sådan ordning bevaras dessa väsentligen i nuvarande rättsläge. Skulle de efter införing i skeppsregistret upphöra att besväras av inteckning, bortfaller motiveringen att ha dem införda där och de bör då genast avregistreras.

Överföring av fartyg från fartygsregistret till skeppsregistret måste som förut antytts i förekommande fall förenas med motsvarande överföring av inteckning m. m. från inteckningsboken hos Stockholms rådhusrätt.

III Tillbehör till fartyg

Som framgått av den allmänna motiveringen till sjölagsförslagets 1 kap. (7 och 8 §§) utgör de föreslagna bestämmelserna om fartygstillbehör en detaljreglering av ämnet med utgångspunkt bl. a. i hävdvunnen analogi från fastighetsrätten. Bestämmelserna rörande radioutrustning och nautisk utrustning klargör gränsen mellan å ena sidan sådana tillbehör som, ehuru tillförda fartyget i fartygsägarens intresse, får förbli i annans ägo och å andra sidan sådana tillbehör som i samma situation måste omfattas av rätt till fartyget. Och genom den speciella regeln om reservdelar fastslås en sjörättsligt motiverad avvikelse från fastighetsrättsliga grundsatser. Sjölagskommittén har utgått från att de nya bestämmelserna tämligen nära ansluter till vad som får antas vara gällande rätt. Avvikelserna torde inte vara så väsentliga att inte bestämmelserna kan ges oinskränkt tillämpning från början. De föreslås alltså få tillbakaverkande kraft (se under 5).

Till skeppsbyggnadstillbehör återkommer kommittén strax.

IV Skeppsbyggen

De nya sjölagsreglerna rörande skeppsbyggen – om tillbehör, registrering och inteckning, retentionsrätt m. m. – bryter i väsentliga avseenden med gällande rätt. Det syns visserligen angeläget att de kan komma i praktisk tillämpning så snart som möjligt men samtidigt måste förebyggas att den nya ordningen leder till rättsförluster i samband med införandet. Särskilt måste beaktas att skeppsbygge som existerar vid tiden för nya lagens ikraftträdande kan vara föremål för företagsinteckning. Kommittén föreslår (under 6), att från de nya reglerna skall undantas varje skeppsbygge av eljest registreringsbart slag som påbörjats, dvs. nått det skedet att sammanfogning av byggnadsmaterial inletts på byggnadsplatsen, före nya lagens ikraftträdande, eller till vilket vid den tidpunkten finns byggnadsmaterial av ej endast ringa värde på varvsområdet. Har bygget på angivet sätt materialiserats före nyssnämnda tidpunkt, skulle en företagsinteckningshavare kunna tänkas lida rättsförlust genom tillämpning av de nya reglerna och varvets borgenärer i övrigt riskera förlust. Av praktiska skäl syns i förevarande sammanhang böra bortses från byggnadsmaterial av endast obetydligt värde.

I fråga om byggen som sålunda blir underkastade äldre lag även efter nya lagens ikraftträdande bör inskrivning enligt 3 § SjöL med förmånsrätt enligt HB 17: 5 andra stycket alltjämt vara möjlig.

Skeppsbyggnadsregistret kan uppenbarligen ej inrättas i förväg, låt vara att en del tekniska förberedelser kan göras, utan måste läggas upp successivt med början då nya lagen träder i kraft. I begynnelseskedet får inskrivningsmyndigheten med hänsyn till övergångsreglerna kräva bevis för att skeppsbygge som anmäls för registrering ej fanns före nya lagens ikraftträdande och att ej heller byggnadsmaterial av mer än helt obetydligt värde fanns på varvsområdet. Full bevisning härom kan bli svår att föra och det är troligt att försäkran av varvet eller intyg av lagerchef eller liknande bevis måste godtas. Kommittén har inte velat låsa prövningen genom formalisering av beviskravet i detta hänseende. Om företagsinteckningshavare är känd, bör inskrivningsmyndigheten kunna kommunicera registreringsanmälan med denne enligt 32 § andra stycket sjölagsförslaget innan registrering sker.

V Registrering och inskrivning m. m.

De frister för olika anmälningar och ansökningar som sjölagsförslaget föreskriver i fråga om skepps- och skeppsbyggnadsregistrering (jfr 12 och 14 §§) torde böra räknas från dagen för nya lagens ikraftträdande (jfr under 7).

Vad angår bestämmelserna om verkan av registrering och inskrivning bör sakrättsskydd, företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning (sjölagsförslagets 19–21 §§) ej inträda i fråga om andra förvärv än sådana som ägt rum efter nya lagens ikraftträdande. Eljest skulle konflikter uppstå med dessförinnan etablerade rättslägen. Däremot kan den principiella grundsatsen om att registrering och inskrivning inte har rättsbildande effekt, om det ej är särskilt föreskrivet (18 §), tillämpas omedelbart från nya lagens ikraftträdande och detsamma torde gälla bestämmelserna om viss processbehörighet för inskriven ägare (22 §), verkan av vissa underrättelser till skepps- och skeppsbyggnadsregistren (23 §) och verkan av utländsk inskrivning (24 §).

VI Fartygs namn

Sjölagsförslagets bestämmelser om fartygs namn (jfr 3 och 17 §§) innefattar betydande förändringar i förhållande till gällande rätt. Ifall den nya principen om varje namns särprägel skulle upprätthållas fullt ut från början, skulle ett högst betydande antal registrerade fartyg – omkring vart fjärde enligt en på fartygsregistret utförd beräkning – behöva byta namn i samband med överföring till skeppsregistret och besvärliga konkurrensproblem uppstå. Till förebyggande av sådana onödiga övergångsproblem föreslår kommittén (under 8) att det namn varunder fartyg är infört i fartygsregistret i princip skall få behållas vid överföring till skeppsregistret så länge fartyget förblir i samme ägares hand; det är nämligen brukligt att fartyg som byter ägare också skiftar namn. Denna regel kan dock ej gälla undantagslöst. Det skulle t. ex. inte vara rimligt att tvinga fram namnbyte endast för det att andel i fartyget bytt ägare genom arv. Å andra sidan kan risken för förväxling i vissa fall vara mycket besvärande såväl från allmän synpunkt som från enskild; i sistnämnda avseende syftar kommittén närmast på intrång i namnserie som skall vara skyddad enligt anteckning i skeppsregistret. Skulle synnerliga skäl föreligga att sålunda undvika förväxling, bör sjöfartsverket kunna framtvinga namnskifte vid överföringen. Kommittén föreslår en regel härom som berättigar verket att för ändamålet vid vite förelägga fartygsägare att bestämma nytt namn för fartyg. Så bör enligt kommitténs uppfattning i regel ske om namnets bibehållande skulle bryta det skydd som tillkommer antecknad namnserie.

VII Partrederi m. m.

De nya bestämmelserna om partrederi bör enligt allmänna grundsatser inte ges tillbakaverkande kraft i väsentliga delar. Sjölagskommittén föreslår (under 9), att äldre lags bestämmelser om partredares rätt till abandon av sin andel, om hans rätt att lösa till sig såld andel och om upplösning av partrederi (jfr 18, 20 och 22 §§ SjöL) skall ha fortsatt giltighet i fråga om partrederi som bildats före nya lagens ikraftträdande. Gällande bestämmelser om panträtt i medredares andel till säkerhet för vissa förskott samt om förmånsrätt därför (jfr 17 § SjöL och HB 17: 5 första stycket) syns böra tillämpas även efter nya lagens ikraftträdande såvitt gäller dessförinnan lämnade förskott.

Bestämmelserna i 5 § SjöL om bevarande i svensk hand av andel i svenskt fartyg torde böra gälla även efter nya lagens ikraftträdande såvitt gäller sådana i paragrafen avsedda överlåtelser som inträffat dessförinnan.

VIII Sjöpanträtt, retentionsrätt och luftpanträtt

Sjöpanträtt, retentionsrätt och luftpanträtt som uppstått enligt äldre lag bör alltjämt

bedömas enligt denna. Såvitt avser retentionsrätt och luftpanträtt kan detta gälla undantagslöst. Men i fråga om sjöpanträtt kan uppenbarligen inte mer än en inbördes företrädesordning tillämpas, eftersom sjöpanträtt kommer att kunna gälla i samma egendom enligt både äldre och nya lagen. Därför skall enligt kommitténs förslag (jfr under 10) nya lagen i detta avseende träda i omedelbar tillämpning och det utesluter fortsatt giltighet för 269 § andra och tredje styckena SjöL. Att parallellt upprätthålla olika regler i fråga om panträtts giltighet i försäkringsersättning och andra surrogat syns ej heller böra ifrågakomma; däremot torde sjöpanträttshavares ställning som medförsäkrad enligt den dispositiva 54 § FAL utan olägenhet kunna bevaras i fråga om sjöpanträtt som uppstått före nya lagens ikraftträdande. Förslaget utesluter från fortsatt tillämpning även 268 § första och tredje styckena SjöL samt 278 och 279 §§ samma lag. Därvid måste ett speciellt undantag göras för 279 §, ty bestämmelserna i 11: 2 LfL om luftpanträtt hänvisar dit och i den mån luftpanträtt efter nya lagens ikraftträdande kommer att bedömas enligt äldre lag måste 279 § SjöL alltjämt kunna tillämpas. Även 272 § SjöL måste av sådant skäl kunna tillämpas i fråga om luftpanträtt som uppstått enligt äldre ordning.

Vad angår sjöpanträtts giltighet i köpeskillingen för kondemnerat och frivilligt försålt fartyg erbjuder nya lagens regler (jfr sjölagsförslagets 10, 246 och 249 §§) rättighetshavaren ett bättre läge än det han nu har och förslaget låter nya lagen träda i kraft oförmedlat på den punkten. Detsamma gäller nya lagens regel om övergång av sjöpanträtt (jfr 256 §); regeln löser ett för närvarande dunkelt problem.

Att sjöpanträtt i frakt, som uppstått före nya lagens ikraftträdande, skall bestå och bedömas enligt den äldre lagen medför att hänvisningen i nuvarande HB 17: 2 andra stycket till SjöL:s regler i ämnet måste ersättas med hänvisning från övergångsbestämmelserna till handelsbalksförslaget till sjölagsförslagets övergångsbestämmelser i detta ämne.

IX Inskrivning av panträtt i fartyg

De nya reglerna om inskrivning av panträtt i fartyg innebär betydande ändringar i förhållande till gällande rätt. Enligt det till lagrådet den 29 november 1968 remitterade förslaget till lag om införande av NJB skall som grundprincip gälla, att de nya reglerna om panträtt på grund av inteckning skall med vissa undantag få tillbakavarande kraft, och särskilda regler föreslås om införande av bl. a. bestämmelserna om företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning. Förfarandet skall i princip följa de nya reglerna.[1]

Medan sjölagsförslagets regler om registrering av fartyg och inskrivning av äganderätt därtill av sjörättsligt betingade skäl inte i nämnvärd mån påkallat övergångsbestämmelser med förebild i fastighetsrätten är motsatsen av naturliga orsaker fallet i fråga om panträtt på grund av inteckning. Sjölagskommittén anser att förslaget till lag om införande av NJB i allt väsentligt bör efterbildas; motsvarighet till kommitténs förslag under 11–18 finns i det till lagrådet remitterade förslaget 20–27, 29, 39, 40, 43 och 45 §§. Ej endast de betydande rättslikheterna utan även kreditmarknadens behov av så få uppsättningar av övergångsregler som möjligt talar för detta. Kommittéförslaget utgår alltså från samma principiella syn på ämnet som fastighetsrätten torde komma att anlägga. I övrigt innebär det väsentligen följande.

Äldre inteckning skall anses som en enligt nya lagen beviljad inteckning på det kapitalbelopp den avser. Inteckningshandlingen skall anses som pantbrev på detta belopp. I fråga om ränta och biförpliktelser gäller alltså nya lagens bestämmelser om tillägg till pantbrevets belopp (jfr sjölagsförslagets 264 §). Men eftersom detta kan vara till nackdel för sakägare, skall den vars rätt berörs kunna påkalla tillämpning av äldre rätt om medelsfördelningen aktua-

[1] Över detta förslag har lagrådet avgivit ett den 1 juni 1970 dagtecknat yttrande. Däri förordas vissa ändringar bl. a. i fråga om de bestämmelser som har motsvarighet i de av sjölagskommittén föreslagna övergångsbestämmelserna.

liseras inom fem år från dagen för nya lagens ikraftträdande. Mot fartygsägarens bestridande skall borgenär inte kunna få betalt med högre belopp än enligt äldre rätt ens efter utgången av denna övergångstid. Skulle pantfordringens förfallodag ej inträffa under den tiden och medför de nya reglerna att inteckningssäkerheten väsentligt minskar – något som kan tänkas komma att gälla högränteinteckningar – skall borgenären ha rätt att kräva tilläggssäkerhet av pantgäldenären och, om sådan ej ställs inom viss tid, säga upp lånet till betalning.

Om äldre inteckning ligger till säkerhet för fordran enligt omslagsrevers kan den direkt överföras till den nya ordningen genom att den anses som pantbrev till säkerhet för omslagsreversen. Pantsättningen av den intecknade fordringshandlingen betraktas alltså som en pantförskrivning enligt nya lagen och inteckningen upphör att vara självständig bärare av betalningsanspråk mot fartyget; däremot skall borgenären alltjämt äga göra gällande det personliga betalningsanspråk han kan ha emot gäldenären på grund av handlingen. Det skall inte göra någon skillnad att pantförskrivningen gjorts av annan än fartygsägaren, ehuru den nya ordningen endast berättigar ägaren att upplåta panträtt i fartyget. I motsatt fall skulle tydligen inteckningshandlingen även fortsättningsvis behöva godtas som självständig fordringshandling. Inteckningsborgenären går med denna övergångsordning miste om sin möjlighet att realisera pantfordringen genom att utnyttja inteckningshandlingen som lös pant, en metod som dock knappast torde vara särskilt utbredd i praktiken.

Skulle en äldre inteckning inte ligga som säkerhet för fordran enligt omslagsrevers men innehas av borgenär utan annan fordran än den som det intecknade skuldebrevet utvisar, kan förhållandet inte direkt överföras till den nya ordningen. Övergångsvis skall gälla, att panträtt anses upplåten till säkerhet för den intecknade fordringen; inteckningshandlingen får på en gång utgöra pantbrev och bevis om pantfordringen.

Återgår äldre inteckning till fartygsägaren eller nedgår fordringen på grund av betalning, upphör panträtten i motsvarande mån. Sedan panträtten sålunda upphört, kommer inteckningshandlingen endast att kunna brukas som pantbrev enligt nya lagen. Har fordran som intecknats enligt äldre lag ej kunnat göras gällande mot gäldenären, skall denne även efter nya lagens ikraftträdande – utan hinder av det nya sättet att betrakta inteckningshandlingen – kunna göra invändning därom. Särskilt undantag måste för det ändamålet göras i övergångsreglerna, ty inteckning enligt nya ordningen gäller oberoende av omständigheterna vid dess tillkomst.

De bestämmelser som här redovisats gäller också det fall att borgenär vid nya lagens ikraftträdande har en med inteckningsmedgivande försedd fordringshandling och vinner inteckning på grund av den.

De nya reglerna om ägarhypotek, som ej har motsvarighet i gällande sjörätt, skall inte tillämpas för det fall att exekution eller konkurs inletts före nya lagens ikraftträdande eller, om fråga är om fördelning av nedsatta medel, medlen nedsatts före den tidpunkten.

Nya lagens regler om verkan av exekutiv försäljning (jfr 269 §) skall endast tillämpas på försäljning som äger rum efter nya lagens ikraftträdande (jfr under 16).

Till skillnad från den lösning som föreslås i fråga om inskrivning av äganderätt skall företräde på grund av inskrivning (jfr sjölagsförslagets 271 §) tillämpas även om inteckningen sökts och beviljats enligt äldre ordning. Men godtrosförvärv på grund av inskrivning (jfr sjölagsförslagets 274 §) skall inte medges i fråga om andra förvärv än sådana som gjorts efter nya lagens ikraftträdande. Detta gäller följdriktigt även rätten till ersättning av staten för rättsförlust på grund av sådant godtrosförvärv. Ej heller i övrigt bör sådan ersättning kunna utgå för förlust som beror av omständighet som inträffat före nya lagens ikraftträdande (jfr under 17).

Om inteckning söks efter det nya lagen trätt i kraft med stöd av fordringshandling som försetts med inteckningsmedgivan-

de enligt äldre lag, skall sådan ansökan behandlas som ansökan enligt nya lagen (jfr sjölagsförslaget 282 § andra stycket), oavsett om sökanden är fartygsägaren själv eller ej. Så långt överensstämmer detta med den fastighetsrättsliga förebilden. Men den gällande ordning som för sjörättens del föreskriver särskild äganderättsprövning i varje särskilt inteckningsärende ligger – till skillnad från vad som är fallet i fastighetsrätten – för långt från förslagets nya ordning för att regeln skall kunna vara uttömmande med detta. Kommittén föreslår här det tillägget, med beaktande av nya lagens regler, att om medgivandet tecknats av annan än den som är inteckningslegitimerad enligt nya lagen 281 § andra stycket så får ansökningen inte bifallas med mindre den som medgivit inteckningen styrks vara ägare till fartyget och inskrivning i skeppsregistret sökes för hans fång (jfr under 18).

Nya lagens regler om bevarande av intecknings giltighet i vissa fall då anledning inträtt för fartygets avregistrering (267 §) bör tillämpas även om förhållande varom fråga är inträtt före nya lagens ikraftträdande, men tiden för den anmälan lagen förutsätter torde ej i något fall böra understiga fem år från nya lagens ikraftträdande (jfr under 19).

Övriga lagförslag

Av motiveringen till sjölagsförslaget har framgått, att detta föranleder ändringar i andra författningar än SjöL. Vid 1 och 2 kap. har förutskickats ändringar i 1909 års regeringsrättslag, vid 2 kap. ändringar i HB, FöintL, 1936 års lag angående vissa utfästelser om gåva samt SekrL och vid 11 kap. ändringar i FAL samt 1934 års lagstiftning på grundval av 1933 års nordiska konkurskonvention.

Att sjölagskommittén funnit ändringar påkallade även i förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer samt lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling men – med hänsyn till det läge vari motsvarande fastighetsrättsliga följdlagstiftning befinner sig – inte funnit lämpligt att utarbeta lagförslag i dessa ämnen, framgår av vad som angivits vid sjölagsförslaget; jfr under 11 kap. specialmotiveringen till 264 resp. 270 §.

2 Förslaget till lag om ändring i handelsbalken

För att förebygga konflikt mellan panträtt på grund av handpantsättning och panträtt på grund av inteckning infördes i samband med 1901 års lagstiftning om fartygsinteckning i *HB 10: 7* en bestämmelse som förbjuder pantsättning av inteckningsbart fartyg genom tradition eller motsvarande åtgärd. Det är en nödvändig följd av sjölagsförslagets regler om skeppsbyggnadsinteckning att detta pantsättningsförbud utvidgas till att omfatta även inteckningsbara skeppsbyggen. Från vad som anförts rörande skeppsbyggnadshypotek i anslutning till sjölagsförslaget (jfr under IV i den allmänna motiveringen till 11 kap.) kan erinras om att en konsekvens av att skeppsbygge kan registreras redan i kontraktsskedet och av de föreslagna tillbehörsreglerna blir att handpantsättning av byggnadsmaterial blir utesluten redan innan bygget börjar ta form, förutsatt självfallet att villkoren för tillbehörskaraktär uppfyllts (genom märkning m. m.) och meningen är att materialet skall förbli skeppsbyggnadstillbehör.

Inteckningsbarhet följer med registrering enligt kommitténs förslag; endast sådana fartyg kommer nämligen att kunna intecknas vilka kan införas i skeppsregistret. Ifrågavarande regel i HB har därför givits den utformningen att från reglerna om traditionspantsättning undantas fartyg och skeppsbyggen av sådan storlek att de enligt SjöL kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Även om fartyg har sådan storlek kan det vara uteslutet från registrerings- och inteckningsmöjlighet, nämligen om det ägs av sådana svenska rättssubjekt som ej omfattas av nationalitetsreglerna i SjöL enligt kommitténs förslag. Eftersom det i så fall rör sig om utpräglade marginalfall, har kommittén för enkelhets skull valt att inte i detta sammanhang skilja på fartyg som enligt 1 § SjöL har svensk nationalitet och fartyg som eljest är svensk egendom. Dispensregeln i 1 § SjöL kan för övrigt modifiera effekten härav.

Att nuvarande handpantsättningsförbud bör ha fortsatt tillämpning på fartyg som skall införas i skeppsregistrets Avd. B, har berörts under II i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

I *HB 17: 2 och 3* finns vissa bestämmelser om förmånsrätt för sjöpanträtt och fartygsinteckning. Lagberedningens förslag till ny förmånsrättsordning av februari 1969 överför dessa regler till särskild lag. Kommitténs förslag hänför sig till gällande rätt. Eftersom sjöpanträtt i frakt kommer att upphöra med de nya sjöpanträttsreglerna, utmönstrar förslaget bestämmelsen därom i 17: 2 andra stycket. Såsom angivits under VIII i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget måste bestämmelsen dock få fortsatt tillämpning på sjöpanträtt i frakt som uppstått före nya lagens ikraftträdande och därför består även därefter. Bestämmelserna i 17: 3 jämkas för att beak-

ta, att även skeppsbyggen kommer att kunna intecknas och att skeppsbyggnadsinteckningen skall få samma förmånsrätt som fartygsinteckningen. Retentionsrätt för fordran på grund av fartygsreparation och skeppsbyggnad skall, till skillnad från vad som nu gäller hantverkares retentionsrätt, ges företräde framför inteckning i egendomen. Förslaget innefattar sådan jämkning i lagrummet. Annan retentionsrätt t. ex. sådan som tillkommer bärgare enligt 232 § SjöL berörs ej av förslaget; sjöpanträttskonventionen medger härvidlag intet företräde framför hypoteken. Regeln om förmånsrätt för räntekrav under viss tid jämkas vidare så att den endast hänför sig till luftfartyg; för fartygs och skeppsbyggens vidkommande får den frågan sin lösning i sjölagsförslagets regler om innebörden av panträtt på grund av inteckning (jfr 264 §).

Bestämmelsen i *HB 17: 5 andra stycket* hänför sig till inskrivning enligt 3 § SjöL. Denna inskrivning ersätts enligt sjölagsförslaget av regler om skeppsbyggnadsinteckning och förevarande bestämmelse utgår därför enligt förslaget. Den bevarar sin giltighet endast i fråga om sådana skeppsbyggen som påbörjats före nya lagens ikraftträdande eller till vilka byggnadsmaterial av ej endast ringa värde då fanns på varvsområdet; jfr under IV i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

Enligt 3 kap. sjölagsförslaget skall redare ej längre äga panträtt i medredares andel för fordran på grund av förskott som han eljest gjort på dennes vägnar. Bestämmelsen i *HB 17: 7 första stycket* måste då utgå, låt vara att den måste få fortsatt tillämpning i fråga om förskott som lämnats före nya lagens ikraftträdande; jfr under VII i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning

Enligt FöintL omfattar företagsinteckning näringsidkarens lösa egendom och omfattar alltså en redares fartyg och ett varvs skeppsbyggen. Emellertid görs uttryckligt undantag för inteckningsbara fartyg. Som en följd av de nya regler om skeppsbyggnadsinteckning som sjölagsförslaget innefattar blir motsvarande undantag aktuellt för inteckningsbara skeppsbyggen.

Sjölagskommittén har övervägt om undantag för inteckningsbara skeppsbyggen bör göras generellt eller så att det omfattar endast registrerade skeppsbyggen eller eventuellt på det sättet att det blir lagt i företagsinteckningshavarens hand att medge att skeppsbyggen som täcks av hans inteckning likväl registreras och intecknas. Svenska bankföreningen och Sjöassuradörernas förening har under remissbehandlingen av skeppsbyggnadskonventionen väckt dessa frågor och har därvid i första hand förordat den sistnämnda lösningen. I vart fall bör undantaget enligt bankföreningens mening endast gälla de skeppsbyggen som registreras, eftersom föreningen inte väntar sig att alla skeppsbyggen kommer att bli registrerade. Bankföreningen framhåller, att ett varvs byggen i regel utgör en högst betydande del av underlaget för varvets företagsintecknade rörelse. I samband med regleringen av detta spörsmål bör enligt föreningens uppfattning klargöras, att varvets fordran på köpeskilling för ett av varvet byggt fartyg omfattas av företagsinteckning.

En ordning som möjliggör att skeppsbyggen täcks av både företagsinteckning och skeppsbyggnadsinteckning måste vara utesluten på samma grunder som föranlett att inteckningsbara fartyg är undantagna från företagsinteckning. Att begränsa undantaget till endast vissa inteckningsbara skeppsbyggen, nämligen sådana som ännu ej registrerats, skulle nödvändiggöra någon form av rätt för företagsinteckningshavare att motsätta sig registrering eller i vart fall inteckning av skeppsbyggen eller också att säga upp inteckningen till omedelbar betalning. Det förra finner kommittén vara svårt att förena med skeppsbyggnadskonventionens syfte att äganderätt och hypotek skall kunna inskrivas och med att rättsförvärvs sakrättsskydd knyts till inskrivning, vilket kommittén föreslagit (jfr sjölagsförslagets 19 §). Och det senare torde ej vara någon helt tillfredsställande lösning för företagsinteckningshavaren. Enligt kommitténs mening kan annan lösning knappast ifrågakomma än att utvidga det gällande undantaget för inteckningsbara fartyg till att även avse inteckningsbara skeppsbyggen. Kreditmarknaden får förutsättas kunna anpassa sig efter en sådan ordning, som f. ö. kräver vissa särskilda övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget (se dessa bestämmelser under 6). Undantagsbestämmelsen torde få utformas så att den avser fartyg och skeppsbyggen som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Om

företagsinteckning vid nya lagens ikraftträdande gäller i sådant fartyg, bör den bevara sin giltighet tills inteckningshavaren eventuellt uppger sin rätt till fartyget.

Kommittén, som för sin del visserligen inte funnit anledning till analys av det av bankföreningen väckta spörsmålet om en företagsinteckning omfattar varvets fordran på köpeskilling för fartyg som varvet byggt, vill dock framhålla att företagsinteckning gäller i utestående köpeskilling för såld företagsintecknad egendom.[1]

Slutligen kan här erinras om vad som under förslaget till lag om ändring i HB påpekats rörande konsekvensen av att skeppsbygge kan registreras redan i kontraktsskedet samt av de föreslagna tillbehörsreglerna. Påpekandet har motsvarande tillämplighet i fråga om företagsinteckning.

[1] Jfr SvJT 1970 s. 322 (vid not 6) samt NJA II 1966 s. 135.

4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva

Enligt 1 § andra stycket 1936 års lag angående vissa utfästelser om gåva är gåva av lös egendom ej sakrättsligt verksam förrän den fullbordats genom tradition.

I den allmänna motiveringen till sjölagsförslagets 2 kap. har kommittén i avsnittet om verkan av registrering och inskrivning anfört skälen till att i gåvolagen göra undantag från regeln om sakrättsskydd för gåva så att regeln ej avser fartyg och skeppsbyggen som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Ståndpunkten är en följd av att sakrättsskydd för överlåtelse – utan undantag för gåva – enligt sjölagsförslaget (19 §) knyts till inskrivning av förvärvet i stället för till tradition av egendomen. Äldre lydelse bör ha fortsatt tillämpning på fartyg som skall införas i skeppsregistrets Avd. B; jfr under II i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

5 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (1957:297)

Såsom påpekats i den allmänna motiveringen till sjölagsförslagets 11 kap. (under I) har sjölagskommittén, i samråd med sjölagskommittéerna i de övriga nordiska länderna, valt ståndpunkten att sjöpanträttshavare varken skall vara medförsäkrad eller åtnjuta panträtt i försäkringsersättning eller annat surrogat; kommittén skiljer mellan å ena sidan frågan om panträttshavares ställning som medförsäkrad och å andra sidan frågan om panträttens giltighet i surrogat.

Vad till en början angår frågan om *medförsäkring* uttalades i förarbetena till 1955 års lufträttslagstiftning[1] att det inte borde ifrågakomma att därvidlag tillämpa skilda regler för sjöpanträtt och luftpanträtt. Uttrycklig regel om luftpanträtts giltighet i sådant *surrogat* som försäkringsersättning har inte föreskrivits utan frågan får i den delen antas vara uttömmande reglerad genom hänvisningen i 11:4 första stycket LfL till vad som (i 54 § FAL) särskilt stadgats om luftpanträttshavares rätt till försäkringsersättning. I fråga om andra surrogat har lufträtten här helt efterbildat sjörätten genom föreskrift om panträttens giltighet i sådana[2] och i övrigt genom hänvisning till 272 och 279 §§ SjöL. Denna direkta hänvisning nödvändiggör rent tekniskt att den föreslagna revisionen av sjöpanträttsreglerna i SjöL förenas med ändring av 11: 4 LfL. Till bevarande av den nuvarande rättsöverensstämmelsen mellan sjö- och lufträtt i denna del föreslår sjölagskommittén – i anslutning till sjölagsförslagets 257 § – att ersättning som på annan grund än försäkring utgår för skada på luftfartyg eller ombordvarande gods inte skall häfta i egendomens ställe. Bestämmelsen har i förslaget ersatt nuvarande andra stycket i 11: 4 LfL. Beträffande luftpanträttshavarens ställning som medförsäkrad föreslås likaledes ändring; jfr förslaget till ändring i FAL.

I fråga om luftpanträtt som uppstått före nya lagens ikraftträdande bör naturligtvis tillämpas äldre rätt; jfr under VIII i avsnittet om övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

[1] Jfr NJA II 1955 s. 198.

[2] Jfr 268 § första stycket och 278 § första stycket SjöL.

6 Förslaget till lag om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal

Enligt 54 § första stycket FAL, som är dispositivt, har en sjöpanträttshavare under viss betingelse ställning som medförsäkrad i fråga om försäkring av fartyg och last. Vid sjölagsförslagets 11 kap. har utvecklats skälen till att sjöpanträttshavaren enligt kommitténs förslag undantas från tillämpningen av ifrågavarande bestämmelse i FAL. I de andra nordiska länderna har så skett genom standardvillkor för försäkring och det är sannolikt, ehuru omstritt, att motsvarande svenska försäkringsvillkor bör tillskrivas samma verkan.

Som nämnts under det närmast föregående förslaget till lag om ändring i LfL har lufträtten i fråga om luftpanträttshavarens ställning såsom medförsäkrad valt att helt efterbilda sjörätten under åberopande att olika regler härvidlag inte borde ifrågakomma. Sjölagskommitténs förslag utvidgar följdriktigt ståndpunkten att sjöpanträttshavaren ej är medförsäkrad enligt FAL till att även omfatta luftpanträttshavaren.

Angående vad som bör gälla övergångsvis hänvisas till övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget under VIII.

12—014344

7 Förslagen till a) lag om ändring i lagen (1934:67) med bestämmelser om konkurs, som omfattar egendom i Danmark, Finland, Island eller Norge, och b) lag om ändring i lagen (1934:68) om verkan av konkurs, som inträffat i Danmark, Finland, Island eller Norge

Som utvecklats under rubriken lagkonflikter i den allmänna motiveringen till 11 kap. sjölagsförslaget erbjuder lagstiftning på grundval av 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner möjligheter till flera konflikter med 1934 års lagstiftning på grundval av 1933 års nordiska konkurskonvention. Införandet av skeppsbyggnadsregistrering och skeppsbyggnadsinteckning kräver dessutom särskilt beaktande i sammanhanget.

I fråga om återvinning till konkursbo och om inskrivnings betydelse för giltigheten gentemot konkursbo av gäldenärens förfogande över registrerat fartyg eller andel däri föreskriver båda de förevarande lagarna (i *3 resp. 4 §*) att det lands lag skall tillämpas där fartyget har sin hemort, dvs. registreringslandets lag. Denna grundsats, som är väl förenlig med 1967 års ifrågavarande sjörättskonventioner, har kommittén funnit böra utvidgas till att avse även registrerade skeppsbyggen. Förslag därom har upptagits.

I *9 resp. 10 §* av förevarande lagar finns föreskrift om att registrerade fartyg och luftfartyg vid tillämpningen av resp. konkurslagstiftning skall anses befintliga i det land där de har hemort, alltså i registreringslandet. Därav följer att i olika hänseenden lagen i registreringslandet skall tillämpas såsom om den vore identisk med lex rei sitae. Denna fiktion är ej förenlig med i första hand sjöpanträttskonventionens tillämpningsanspråk och kommitteförslaget går därför ut på att den inte skall gälla i fråga om fartyg.

I *10 resp. 11 §* av förevarande lagar, där nu upptas visst undantag från lagarnas tillämpning, har kommittén på de skäl som utvecklats i sjölagsförslaget föreslagit en allmän bestämmelse som ger sjölagsförslagets bestämmelser om tillämplig lag företräde vid varje konflikt mellan SjöL och konkurslagarna.

Slutligen vill kommittén erinra om att dessa lagändringar förutsätter att den nordiska konkurskonventionen ändras på ifrågavarande punkter.

8 Förslaget till lag om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar

Såsom angivits i motiveringen till sjölagsförslagets 2 kap. har kommittén funnit att registrering av skeppsbyggen, som bl. a. förutsätter att skeppsbyggnadskontrakt ges in till sjöfartsverket, sker på sådant sätt att behovet av skydd för insyn i sådana affärshemligheter som betalningsvillkor kan utgöra blir behörigen tillgodosett. Förslaget innebär, att skeppsbyggnadskontrakt i den mån de anger betalningsvillkoren ej utan parternas samtycke får utlämnas förrän tio år förflutit från det kontraktet gavs in till sjöfartsverket. Praktiskt kan detta underlättas av parterna genom att kontrakten utformas med särskild bilaga för dessa villkor; enbart bilagan kan då sekretessbeläggas. Det ligger i öppen dag att villkoren dock måste bringas till registreringsmyndighetens kännedom, eftersom därav bl. a. kan bero hur äganderättsfrågan skall bedömas. Med hänsyn till nutida kommunikationer, bl. a. den ökade användningen av telex, räknar kommittén med att det knappast skall vara förenat med beaktansvärda besvär att inhämta även utländska beställares mening om utlämning av sekretessbelagd del av beställningskontrakt.

9 Förslaget till lag om ändring i lagen (1909:38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt

Bland frågor som enligt 1909 års regeringsrättslag prövas av regeringsrätten anges i 2 § 14: o sjunde ledet mål om registrering av fartyg och förändring av fartygs namn samt mål om förbud mot »fartygs resa», dvs. nyttjandeförbud enligt 8 kap. FSL.

I 6 § andra stycket sjölagsförslaget ges sjöfartsverket befogenhet att förordna om förbud mot att registrerat svenskt fartyg hålls i drift, om det inte har företrädare här i landet med viss behörighet. Överprövning av sådant beslut torde böra ske i samma ordning som gäller nyttjandeförbud enligt FSL, dvs. hos Kungl. Maj:t i regeringsrätten.

Av 25 § andra stycket sjölagsförslaget jämfört med bl. a. 2, 3 och 17 §§ framgår, att ej endast fartygs registrering utan även frågor om dess namn handläggs såsom registreringsärende av sjöfartsverket i dess egenskap av inskrivningsmyndighet. Enligt 27 § andra stycket förslaget förs talan mot verkets beslut i sådana ärenden i Svea hovrätt och dessa kommer därmed ej under regeringsrättens prövning. Förevarande bestämmelse i regeringsrättslagen behöver jämkas med hänsyn härtill. Därvid måste beaktas, att till frågor om fartygs registrering nu hör utfärdande av nationalitetscertifikat till fartyg för att bekräfta dess svenska nationalitet. Dessa torde alltjämt böra följa nuvarande besvärsordning och detsamma gäller frågor om fartygs igenkänningssignal (jfr 4 § sjölagsförslaget).

Förslaget innefattar jämkningar i regeringsrättslagen i enlighet med vad nu angivits.

Det kan anmärkas att kommittén här bortsett från de ändringar i besvärsförfarandet som blir en följd av det pågående lagstiftningsarbetet i fråga om instansordningen i administrativa besvärsmål (jfr remiss till lagrådet den 20 mars 1970 av bl. a. förslag till lag om allmänna förvaltningsdomstolar samt prop. 1970: 116).

10 Förslaget till kungörelse om ändring i Kungl. Maj:ts stadga (1911:113) angående dispaschörsväsendet

Under sjölagsförslaget 10 kap. 239 § har sjölagskommittén föreslagit att antalet dispaschörstjänster nedbringas till en. Dispaschörstadgan utgår från att dispaschörer – liksom dispaschörsassistenter – skall finnas anställda i Stockholm och Göteborg. Med hänsyn till kommitténs förslag behövs vissa jämkningar av §§ 1 och 2 i stadgan.

I stället för den nuvarande bestämmelsen i § 1 att dispaschör skall finnas såväl i Stockholm som Göteborg, med angivna tjänstgöringsområden för en var av dem, föreslår kommittén bestämmelse av innehåll att dispaschör skall finnas anställd i stad som Kungl. Maj:t bestämmer, med tjänstgöringsområde som Kungl. Maj:t fastställer. Möjlighet skall alltså lämnas öppen att, om så mot förmodan skulle visa sig påkallat, åter utöka antalet dispaschörstjänster.

Enligt § 2 andra stycket av stadgan gäller i fråga om förfarandet då dispaschörsbefattning blir ledig att vederbörande hovrätt skall från handels- och sjöfartsnämnden i staden inhämta yttrande om de sökandes skicklighet och lämplighet samt lämna de styrelser för sjöförsäkringsbolag, som har sitt säte i staden, tillfälle att yttra sig över inkomna ansökningar till tjänsten, varjämte föreskrivs att även annat svenskt sjöförsäkringsbolags styrelse får avge sådant yttrande. Sjölagskommittén föreslår att de nämnda bestämmelserna ersätts av föreskrift att hovrätten skall lämna sammanslutningar som främst berörs av dispaschörsverksamheten tillfälle att yttra sig. Det obligatoriska hörandet av handels- och sjöfartsnämnd föreslås alltså skola upphöra, liksom också i fråga om förordnanden som avses i femte och sjätte styckena.

Bestämmelsen i § 2 andra stycket om att kungörelse skall anslås i stadens rådhus har jämkats såtillvida att kungörelsen skall anslås i kansliet för stadens allmänna underrätt.

Sammanfattning

Betänkandet innehåller *dels* förslag rörande Sveriges ställning till 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner och till 1967 års ändringsprotokoll till 1910 års internationella bärgningskonvention, *dels* förslag om ändringar i SjöL och följdändringar i flera andra författningar bl. a. HB, FöIntL, LfL, FAL och SekrL. Lagförslagen är i viss utsträckning betingade av att kommittén förordar svenskt tillträde till nämnda konventioner. De förutsätter viss exekutionsrättslig lagstiftning varom förslag utarbetas av lagberedningen.

Sjölagändringarna omfattar första, andra, tredje och elfte kapitlen i deras helhet samt berör i övrigt fjärde, tionde, trettonde och femtonde kapitlen. RegF och IntL upphävs och regler i dessa ämnen inarbetas i SjöL.

Utom redaktionell omdisponering innebär förslaget beträffande *första kapitlet,* att reglerna om fartygs nationalitet moderniseras och kompletteras med dispensmöjlighet för att underlätta rederisamverkan över nationsgränser. Det offentligrättsliga fartygsregistret och det privaträttsliga registret för inteckning i fartyg slås samman till ett nytt centralt skeppsregister och dessutom inrättas ett centralt skeppsbyggnadsregister för inskrivning av rätt till skeppsbyggen. Båda registren får karaktär av fullt utvecklade realregister. Bestämmelserna om fartygs identifiering genom namn, hemort och igenkänningssignal samt om det på registreringen grundade nationalitetscertifikatet moderniseras och sammanförs till SjöL. I samband därmed revideras namnskicket så att namn på varje fartyg i skeppsregistret måste vara särskiljande i förhållande till andra fartygsnamn; särregler ges för namnserier av innebörd bl. a. att bruket av sådana serier skyddas mot intrång såvitt gäller registreringspliktiga fartyg. Krav införs att registreringspliktigt fartyg alltid skall ha behörig företrädare här i landet vid äventyr att dess drift eljest kan förbjudas och nationalitetscertifikatet förfaller. Nya regler om tillbehör till fartyg och skeppsbyggen införs väsentligen efter fastighetsrättslig förebild och delvis på grundval av den nya skeppsbyggnadskonventionen. Kapitlet avslutas med de nuvarande föreskrifterna om fartygs behöriga skick och om kondemnation. Det föreslås att redaren efter fartygets kondemnation kan låta sälja fartyget exekutivt och därigenom gravationsfritt; detta sammanhänger med nya konventionsbetingade regler om upphörande av sjöpanträtt.

I *andra kapitlet* införs bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadsregistrering, uppdelade i tre avsnitt: om registrens omfattning, verkan av registrering samt registrerings- och inskrivningsförfarandet. Registreringsplikten utvidgas så att den omfattar alla fartyg av svensk nationalitet vars skrov har en längd av minst tolv meter och en bredd av minst fyra meter; vissa statsfartyg

kan av Kungl. Maj:t undantas från registrering. Bland de fartyg som träffas av den utvidgade registreringsplikten märks åtskilliga fiskefartyg, varav dock ett betydande antal redan nu torde vara registrerade i inteckningssyfte. Reglerna om registrering och äganderättsinskrivning utformas för att tillgodose behovet att registren fortlöpande skall avspegla verkliga förhållanden; förebilden är även här fastighetsrätten sådan den framträder i NJB. Säljares och köpares ställning i fall av avbetalningsköp regleras så att köparen får rätt men ej skyldighet att inskriva sitt fång, vilket enligt förslaget behandlas som ofullbordat förvärv. En särskild regel låser äganderätten till skeppsbygge till varvet för tiden före leverans till beställaren. Undantag gäller för det fall att beställaren tillhandahåller materialet och alltså arbetsbeting föreligger i stället för beställning. Detta hindrar likväl ej att såsom ofullbordat förvärv inskrivs beställarens rätt till bygget enligt det beställningsköp på avbetalning som skeppsbyggnadsavtalen i regel utgör. Förslaget upptar också regler om anteckning i skeppsregistret av serie av fartygsnamn m. m.

Betydande privaträttslig verkan knyts enligt förslaget till inskrivning (ansökan om inskrivning) av förvärv, låt vara att den för svensk inskrivningsrätt traditionella principen att inskrivningen i regel inte konstituerar det materiella rättsläget bevaras. Viktiga nyheter utgör att sakrättsskydd för överlåtelse, även genom gåva, knyts till inskrivningen av fånget och att inskrivningen i förening med förvärvarens goda tro spelar avgörande roll vid konkurrens mellan flera äganderättsförvärv och möjliggör godtrosskydd utan hänsyn till besittningsövergång. Nya regler om partslegitimation såsom fartygsägare meddelas. Härtill fogas bestämmelser om erkännande av äganderätt som inskrivits i utländskt skeppseller skeppsbyggnadsregister. Kapitlet avslutas med utförliga regler om proceduren i registrerings- och inskrivningsärenden m. m.

Som nytt *tredje kapitel* upptas reviderade regler om partrederi. Denna speciella sjörättsliga bolagsform bevaras i sina huvuddrag. Nu gällande bestämmelser om legalpanträtt i medredares andel och om s. k. abandon av andel utmönstras. Huvudredarens ställning stärks i viss mån genom att hans allmänna behörighet och processfullmakt utvidgas. Kravet på svensk nationalitet för huvudredare uppmjukas så att även här i riket bosatt dansk, finsk eller norsk medborgare kan vara huvudredare i svenskt partrederi. Partredares nuvarande lösningsrätt till andel som överlåtits till utomstående jämkas i olika hänseenden. Upplösningsrätten moderniseras. Utöver att den som äger mer än hälften i partrederiet kan påkalla dess upplösning skall envar partredare kunna säga upp gemenskapen med sex månaders varsel, ifall rederiet inte slutits på viss tid. I detta sammanhang upphävs den ålderdomliga regeln i 5 § SjöL enligt vilken fartygs svenska nationalitet kan återställas genom tvångsinlösen av andel.

I *fjärde kapitlet*, om fartygs befälhavare, jämkas regeln om befälhavares skyldighet att underrätta inteckningshavare, då fartyget blir föremål för kvarstad eller utmätning utomlands, så att underrättelsen skall förmedlas av inskrivningsmyndigheten. Av hänsyn till besättningen utbyggs regeln så att vederbörande konsul alltid skall informeras. Underrättelse skall också ges när utländsk utmätning eller kvarstad hävs.

Tionde kapitlet – som förskjuts för att ge elfte kapitlet större utrymme – utvidgas så att det reglerar redares ansvarighet (SjöL 8 §), ej endast begränsningen därav; rubriken jämkas därefter. I övrigt underkastas kapitlet formell översyn. Kommittén förordar i sammanhanget att antalet dispaschörer i landet minskas till en.

Elfte kapitlet behandlar enligt förslaget alltjämt sjöpanträtt i fartyg och last men reglerna revideras främst på grund av den nya sjöpanträttskonventionen, som dock ej rör sjöpanträtt i last. Antalet sjöpanträtter i fartyg inskränks och deras inbördes prioritet jämkas. Sjöpanträtt skall inte längre gälla i frakt och ej heller i surrogat. Sjöpanträttshavaren skall inte anses medförsäkrad enligt FAL. Kraven på preskriptions-

avbrott skärps konventionsenligt så att endast kvarstad eller utmätning som åtföljs av exekutiv försäljning skall bryta preskription. Särskilda regler införs om retentionsrätt i fartyg och skeppsbyggen och sådan retentionsrätt ges – enligt vad de nordiska sjölagskommittéerna enats om – företräde framför inteckning.

Fartygsinteckningen revideras och ny skeppsbyggnadsinteckning införs, allt med förebild i NJB och med beaktande av 1967 års sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner. Den fastighetsrättsliga förebilden leder bl. a. till att bruket av omslagsreverser befästes medan inteckningsreverserna försvinner för att ersättas av pantbrev som utfärdas av inskrivningsmyndigheten och som inte blir självständiga bärare av betalningsanspråk; denna ordning återverkar gynnsamt på konstruktionen av den nya skeppsbyggnadsinteckningen. Panträttens innebörd definieras av uniformitetsskäl så som i fastighetsrätten och på motsvarande sätt införs ägarhypotek. Surrogat skall ej omfattas av panträtten men inteckningshavaren förblir medförsäkrad enligt FAL. Inteckning skall upphöra vid exekutiv försäljning, om den ej övertas av köparen, en ordning som överensstämmer med konventionen. För upphörande av inteckning i fartyg, som förstörts eller förlorats och därför rätteligen skall avregistreras, införs enligt förslaget en preklusionsliknande ordning i syfte att hålla det nya skeppsregistret någorlunda fritt från sådana fartyg. Regler om verkan av inskrivning införs, så gott som helt efter fastighetsrättslig förebild, och detsamma gäller regler om inteckningsförfarandet. I sistnämnda hänseende märks dock att avbetalningssäljare och avbetalningsköpare blir inteckningslegitimerade i förening.

Förslaget upptar i denna del också särskilda regler om tillämplig lag för olika frågor rörande bl. a. legalpanträtt och hypotek. Dessa regler är väsentligen byggda på 1967 års sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner; främst märks principen om lex fori för konventionsbetingade sjöpanträtter och registreringslandets lag för hypotek. Reglerna återverkar på gällande nordiska konkurskonvention, som förutsätts reviderad till viss del.

Trettonde kapitlet, ansvarsbestämmelser, kompletteras med en straffbestämmelse, avseende redare och befälhavare, som gäller det fall att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetscertifikat eller i strid mot driftsförbud, som meddelats på grund av att fartyget saknar legal företrädare i landet.

Till *femtonde kapitlet* med särskilda bestämmelser överför förslaget vissa bestämmelser som uteslutits ur tionde och elfte kapitlen i samband med omredigeringen av dem, nämligen dels regler om preskription av sjörättsliga fordringsanspråk och dels en definition av den s. k. Poincaréfrancen. Den viktiga nyheten i detta sammanhang är emellertid det statliga ersättningsansvar varmed skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vitsord upprätthålls. Staten föreslås skola, efter förebild i NJB, gottgöra rättsförlust på grund av handläggningsfel eller till följd av godtrosförvärv på grund av inskrivning; det rör sig här om ett i jämförelse med fastighetsrätten obetydligt antal men högvärdiga registreringsenheter.

Bland *övriga lagförslag* märks jämkningar i förmånsrättsordningen enligt 17 kap. HB, undantag för registreringsbara skeppsbyggen i FöIntL och sekretesskydd för betalningsvillkor i skeppsbyggnadskontrakt som inges till sjöfartsverket. Som en följd av förslaget om sakrättsskydd på grund av inskrivning för överlåtelse görs undantag i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva för fartyg och skeppsbyggen som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. De nya sjöpanträttsreglerna återverkar på LfL så att luftpanträtt inte skall gälla i surrogat och luftpanträttshavaren ej heller anses som medförsäkrad enligt FAL. Vissa jämkningar föreslås också i lagen (1909: 38 s. 3) om Kungl. Maj:ts regeringsrätt med anledning främst av den nya judiciella besvärsordningen i registrerings- och inskrivningsärenden. Även ett par konkursrättsliga författningar och stadgan (1911: 113) angående dispaschörsväsendet berörs av förslaget.

Bilagor

Bilaga 1

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que :

a) ces hypothèques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé:

b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur;

c) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du «mortgage» ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et « mortgages » inscrits.

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits, et, sous réserve des

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages

Article 1

Mortgages and "hypothèques" on sea-going vessels shall be enforceable in Contracting States provided that:

a) such mortgages and "hypothèques" have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;

b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar; and

c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or "hypotèque" has been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and "hypotèques".

Article 2

The ranking of registered mortgages and "hypothèques" as between themselves and,

Internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt och fartygshypotek

---

Artikel 1

Hypotek och »mortgages» i fartyg som används till fart i öppen sjö skall erkännas i fördragsslutande stat, förutsatt att:

a) dessa hypotek och »mortgages» tillkommit och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat;

b) registret och de handlingar som enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat skall inges till registerföraren är offentliga samt att utdrag av registret och avskrift av nämnda handlingar kan erhållas av registerföraren; samt

c) registret eller de handlingar som avses i punkt b) ovan innehåller uppgift om den persons namn och adress till vilken ifrågavarande hypotek eller »mortgage» ställts eller om att det ställts till innehavaren, om det belopp säkerheten avser samt om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i inskrivningsstaten bestämmer förmånsrätten i förhållande till andra hypotek och »mortgages».

Artikel 2

Den inbördes förmånsordningen för inskrivna hypotek och »mortgages» samt, om an-

dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat Contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré :

a) soit un certificat attestant que le navire a été radié;

b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire;

ii) les droits de port, de canal et autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage;

iii) les créances contre le propriétaire du chef de mort ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;

iv) les créances délictuelles ou quasi-délictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;

without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and "hypothèques".

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless:

a) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:

i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;

ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;

iii) claims against the owner in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;

iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;

nat ej följer av bestämmelserna i denna konvention, deras verkan gentemot tredje man bestäms av lagen i inskrivningsstaten; dock skall, frånsett bestämmelserna i denna konvention, alla frågor rörande exekutionsförfarandet regleras av lagen i den stat där exekutionen äger rum.

Artikel 3

1. Utom i fall som avses i artikel 11 skall fördragsslutande stat icke tillåta att fartyg avregistreras utan skriftligt samtycke av alla innehavare av inskrivna hypotek och »mortgages».

2. Fartyg som är eller har varit registrerat i fördragsslutande stat skall icke kunna registreras i annan fördragsslutande stat, utan att den förra staten har utfärdat antingen:

a) bevis att fartyget avregistrerats eller

b) bevis att fartyget kommer att avregistreras den dag sådan ny registrering äger rum.

Artikel 4

1. Sjöpanträtt i fartyg skall gälla till säkerhet för följande fordringar:

i) löner och andra belopp som tillkommer befälhavaren och det övriga befälet eller andra medlemmar av besättningen på grund av deras anställning ombord;

ii) hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter samt lotsavgifter;

iii) fordran mot ägaren på grund av att någon avlidit eller erhållit kroppsskada, vare sig till lands eller till sjöss, i omedelbart samband med fartygets drift;

iv) fordran mot ägaren, som icke kan grundas på kontraktsförhållande, på grund av förlust av eller skada på egendom som uppstått, vare sig till lands eller till sjöss, i omedelbart samband med fartygets drift;

v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

Le terme « propriétaire », au sens du présent article, comprend le locataire coquenue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances, visées au paragraphe 1. iii) et iv) du présent article, qui résultent ou proviennent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges, ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6 paragraphe 2.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent; cependant, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contributions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à ces privilèges ont été accomplies.

3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas (i), (ii), (iii) et (iv) du paragraphe 1er de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

4. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe 1er de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant

v) claims for salvage, wreck removal and contribution in general average.

The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. iii) and iv) of this article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive product or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypothèques", and no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and "hypothèques" which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of subparagraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in subparagraph (v) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

v) fordran på bärgarlön, på ersättning för avlägsnande av vrak och på bidrag till gemensamt haveri.

I denna artikel skall uttrycket »ägare» anses omfatta även legotagare och annan befraktare samt redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

2. Sjöpanträtt skall icke besvära fartyget för sådan i denna artikel mom. 1. punkterna iii) och iv) angiven fordran som härrör av de radioaktiva egenskaperna eller förening därav och giftiga, explosiva eller eljest farliga egenskaper hos nukleärt bränsle eller av radioaktiva produkter eller avfall.

Artikel 5

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 skall äga förmånsrätt före inskrivna hypotek och »mortgages» och ingen annan fordran skall ha företräde vare sig framför sådan sjöpanträtt eller, utom i fall som avses i artikel 6 mom. 2, framför hypotek och »mortgage» som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1.

2. De i artikel 4 angivna sjöpanträtterna skall äga förmånsrätt i där nämnd ordning; dock skall sjöpanträtt för fordran på bärgarlön, på ersättning för avlägsnande av vrak och på bidrag till gemensamt haveri äga företräde framför varje annan sjöpanträtt som dessförinnan uppkommit i fartyget.

3. De i artikel 4 mom. 1 punkterna i), ii), iii) och iv) angivna sjöpanträtterna skall äga inbördes lika förmånsrätt.

4. De i artikel 4 mom. 1 punkt v) angivna sjöpanträtterna skall äga inbördes förmånsrätt i omvänd ordning mot tidpunkterna för fordringarnas uppkomst. Fordran på bidrag till gemensamt haveri skall anses ha uppkommit den dag gemensamt-haveriakten företogs; fordran på bärgarlön skall anses ha uppkommit den dag bärgningsföre-

nées à la date à laquelle ces opérations sont achevées.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privilèges ou des droits de rétention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privilèges prendront rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1; ces droits de rétention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et » mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procédure d'exécution.

2. Au cas où serait accordé un privilège ou un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession

a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire;

b) ou d'un réparateur de navires pour garantir des créances résultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession, ce privilège ou ce droit de rétention prendra rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et « mortgages ». Ce privilège ou droit de rétention pourra être exercé sur le navire nonobstant tout hypothèque ou « mortgage » inscrit sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur, selon le cas.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession, such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or "hypothèques". Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or "hypothèque" on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

taget slutfördes.

Artikel 6

1. Fördragsslutande stat äger tillåta panträtt eller retentionsrätt till säkerhet för andra fordringar än som anges i artikel 4. Sådan panträtt skall äga förmånsrätt efter sjöpanträtt som anges i artikel 4 samt efter inskrivna hypotek och »mortgages» som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1; och sådan retentionsrätt skall ej utgöra hinder vare sig mot exekution för sjöpanträtt som anges i artikel 4 eller inskrivna hypotek och »mortgages» som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1 eller mot att fartyget utlämnas till den som förvärvat det vid sådan exekution.

2. Tillåts panträtt eller retentionsrätt i fartyg i byggnads- eller reparationsvarvs besittning

a) till säkerhet för fordran på grund av byggandet av fartyget, eller

b) till säkerhet för fordran på grund av reparation av fartyget, utförd under sådant besittningsförhållande, skall pant- eller retentionsrätten gå efter sjöpanträtt som anges i artikel 4 men får ges företräde framför inskrivna hypotek och »mortgages». Sådan pant- eller retentionsrätt får kunna göras gällande utan hinder av inskrivna hypotek eller »mortgages» i fartyget men skall upphöra när fartyget upphör att vara i byggnads- eller reparationsvarvets besittning.

Artikel 7

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 uppstår vare sig den fordran till säkerhet för vilken den skall gälla riktar sig mot ägaren, legotagare eller annan befraktare, redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

13—*014344*

2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois, ce délai ne court pas tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance emporte simultanément la transmission du privilège.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit, la date et le lieu de vente:

a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;

b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à la dite autorité;

c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges

2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose, unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

2. The one-year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State shall give or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to:

a) all holders of registered mortgages and "hypothèques" which have not been issued to bearer;

b) such holders of registered mortgages and "hypothèques" issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority;

c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encum-

2. Med undantag för fall som avses i artikel 11 skall sjöpanträtt som anges i artikel 4 följa fartyget utan hinder av förändring i äganderätts- eller registreringsförhållandena.

Artikel 8

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 skall upphöra ett år efter uppkomsten av den fordran till säkerhet för vilken den gäller, såframt icke före utgången av denna tid fartyget blivit föremål för kvarstad eller utmätning som leder till exekutiv försäljning.

2. Den i föregående moment nämnda ettåriga preskriptionstiden skall icke kunna förlängas eller avbrytas men skall dock icke löpa medan laga hinder föreligger mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för panträttshavarens fordran.

Artikel 9

Övergår fordran som är förenad med sjöpanträtt enligt artikel 4 till annan, medför det att även sjöpanträtten övergår.

Artikel 10

Innan exekutiv försäljning av fartyg äger rum i fördragsslutande stat skall behörig myndighet i den staten minst trettio dagar i förväg om tid och plats för försäljningen skriftligen underrätta eller låta underrätta:

a) alla innehavare av inskrivna hypotek och »mortgages» som ej är ställda till innehavaren;

b) sådana innehavare av inskrivna hypotek och »mortgages» ställda till innehavaren och sådana innehavare av sjöpanträtt enligt artikel 4 om vars fordringar myndigheten blivit underrättad;

c) den som för det register vari fartyget är infört.

Artikel 11

1. Äger exekutiv försäljning av fartyg rum i fördragsslutande stat, skall alla hypotek och »mortgages», utom sådana för vilka köparen med innehavarnas samtycke övertagit ansvaret, samt alla övriga panträtter och

et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois :

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant;

b) que la vente ait été réalisée conformément aux lois du dit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune charte-partie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés, en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a eu lieu la vente. Sur production de ce certificat, le conservateur sera tenu de radier tous les hypothèques et « mortgages » inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatricula-

brances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that:

a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and

b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The costs awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and "hypothèques" in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other competent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be bound to delete all registered mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

andra rättigheter av varje slag upphöra att besvära fartyget, förutsatt att:

a) fartyget vid försäljningstillfället befinner sig inom den fördragsslutande statens jurisdiktionsområde;

b) försäljningen verkställs i överensstämmelse med lagen i nämnda stat och bestämmelserna i denna konvention.

Intet certeparti eller nyttjanderättsavtal rörande fartyget skall anses som panträtt eller annan rättighet i denna artikels mening.

2. Av köpeskillingen för fartyget skall först utgå de av domstolen fastställda kostnaderna för kvarstaden, den därav föranledda försäljningen samt köpeskillingsfördelningen. Återstoden skall fördelas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna konvention mellan innehavarna av sjöpanträtt, panträtt och retentionsrätt som avses i artikel 6 mom. 2 samt inskrivna hypotek och »mortgages» intill de belopp som tillkommer dem.

3. När ett i fördragsslutande stat registrerat fartyg blivit föremål för exekutiv försäljning i fördragsslutande stat, skall domstolen eller annan behörig myndighet på köparens begäran utfärda bevis att fartyget sålts fritt från hypotek och »mortgages», utom sådana för vilka köparen övertagit ansvaret, samt övriga panträtter och andra rättigheter, om förutsättningarna i mom. 1 punkterna a) och b) ovan uppfyllts och köpeskillingen fördelats i överensstämmelse med mom. 2 ovan eller nedsatts hos myndighet som är behörig enligt lagen på försäljningsorten. Mot företeende av sådant bevis skall registerföraren vara skyldig att avföra alla inskrivna hypotek och »mortgages», utom sådana för vilka köparen övertagit ansvaret, och att registrera fartyget i köparens namn eller utfärda avregistreringsbevis för ny registrering av fartyget.

tion selon le cas.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ces dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention

– d'une part n'impose que des droits soient attribués sur ou contre eux,

– d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 13

En vue de l'application des dispositions des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes :

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation;

2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non-Contracting State.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Article 13

For the purpose of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;

2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, signed at Brussels on the 10th October 1957.

— — — — — — — — — — — — — —

Article 25

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et protocole de signature, signés

— — — — — — — — — — — — — —

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signa-

Artikel 12

1. I den mån annat ej sägs i denna konvention skall dess bestämmelser tillämpas på alla fartyg som används till fart i öppen sjö vare sig de är registrerade i fördragsslutande stat eller ej.

2. Intet i denna konvention skall föranleda vare sig att rättighet uppstår för eller i fartyg, som ägs eller brukas eller är befraktat av stat samt brukas för offentligt ändamål och icke för affärsdrift, eller att verkställighet äger rum i sådant fartyg.

Artikel 13

För ändamål som avses i artiklarna 3, 10 och 11 av denna konvention skall de fördragsslutande staternas behöriga myndigheter äga att skriftväxla direkt med varandra.

Artikel 14

Varje fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. om rätt att sätta konventionen i tillämpning antingen genom att ge den kraft av lag eller genom att införliva den med sin nationella lagstiftning i en efter densamma lämpad form;

2. om rätt att tillämpa den internationella konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö, undertecknad i Bryssel den 10 oktober 1957.

— — — — — — — — — — — — — —

Artikel 25

Såvitt avser förhållandena mellan stater som ratificerar eller ansluter sig till denna konvention skall konventionen ersätta och upphäva den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och

à Bruxelles, le 10 avril 1926.

ture, signed at Brussels on April 10th 1926.

— — — —

fartygshypotek samt protokollet vid undertecknande därav, undertecknade i Bryssel den 10 april 1926.

— — — — — — — — — — — — — — —

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967

— — —

Bilaga 2

Convention relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction

Article 1

Les Etats Contractants s'engagent à ce que leur législation nationale comporte les dispositions permettant l'inscription, conformément aux règles de la présente Convention, dans un registre public officiel tenu par l'Etat ou placé sous son contrôle, des droits énumérés à l'article 5 de la présente Convention, relatifs aux navires dont la construction sur leur territoire est décidée ou en cours.

L'inscription de ces droits peut être limitée aux bâtiments d'un type et d'un tonnage tels que, d'après la législation nationale de l'Etat où l'inscription est requise, ces bâtiments soient, après achèvement, susceptibles d'immatriculation comme navires.

Article 2

Les Etats Contractants peuvent limiter l'inscription de ces droits aux navires dont la construction est décidée ou en cours pour le compte d'un acheteur étranger.

Les Etats Contractants autoriseront l'inscription des droits relatifs aux navires dont la construction est décidée ou en cours, quels que soient la nationalité et le domicile de la personne requérant l'inscription. Ceci toutefois sera sans incidence sur les disposi-

Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction

Article 1

The Contracting States undertake that their national law shall contain provisions permitting the registration in accordance with the provisions of this Convention, in an official public register established by or under the control of the State, of the rights set out in Article 5 in respect of vessels which are to be or are being constructed within their territories.

The registration of such rights may be restricted to vessels which, under the national law of the State of registration, will be of a type and size making them eligible when completed, for registration as seagoing vessels.

Article 2

The Contracting States may restrict registration of such rights to cases where vessels are to be or are being constructed for a foreign purchaser.

The Contracting States shall allow registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed irrespective of the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not affect any provision of the national law

Konvention angående inskrivning av rätt till fartyg under byggnad

— — — — — — — — — — — — — —

Artikel 1

Fördragsslutande stat utfäster, att dess nationella lag skall innehålla bestämmelser som medger inskrivning i enlighet med bestämmelserna i denna konvention i ett offentligt register under statlig förvaltning eller tillsyn av sådan rätt som anges i artikel 5 till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad inom dess territorium.

Inskrivning av sådan rätt får begränsas till fartyg som enligt lagen i den stat där inskrivning söks kommer att i färdigbyggt skick, med hänsyn till typ och storlek, kunna registreras som fartyg avsett att användas till fart i öppen sjö.

Artikel 2

Fördragsslutande stat äger begränsa inskrivning av sådan rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad för utländsk beställares räkning.

Fördragsslutande stat skall tillåta inskrivning av rätt till fartyg som avses bli byggt eller är under byggnad oavsett sökandens nationalitet eller hemvist. Detta skall likväl ej inverka på bestämmelser i inskrivningsstatens lag som begränsar utlänningars för-

tions de la législation de l'Etat de l'inscription qui limitent l'acquisition des dits droits par des étrangers, ou réglementent la construction du navire.

Les effets de l'inscription effectuée en vertu de la présente Convention, quant à la nationalité d'un navire, sont determinés par la législation de l'Etat dans lequel la construction du navire est décidée ou en cours.

Article 3

Aucun Etat Contractant n'autorisera sur son territoire l'inscription de droits relatifs à un navire dont la construction sur le territoire d'un autre Etat Contractant est décidée ou en cours.

Article 4

L'inscription des droits relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours est autorisée dès qu'un contrat pour la construction d'un navire bien déterminé a été signé ou que le constructeur déclare qu'il a décidé de construire pareil navire pour son propre compte.

Toutefois, la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé.

Article 5

Les droits de propriété et hypothèques et « mortgages » relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours sont, sur demande, inscrits au registre.

Article 6

Les effets de l'inscription des droits énumérés à l'article 5, y compris le rang entre eux des hypothèques et «mortgages », sont détérminés par la législation de l'Etat où la construction est décidée ou en cours; toutefois, sous réserve des dispositions de la présente Convention, les procédures de mise en œuvre de ces droits sont régies par la législation de l'Etat où ces procédures ont lieu.

of the State of registration restricting the acquisition of such rights by aliens or for controlling shipbuilding.

The effects of registration under the provisions of this Convention as regards the national status of any vessel shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed.

Article 3

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a Contracting State shall be admissible for registration in any other Contracting State.

Article 4

Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly, specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.

However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed in the place of launching.

Article 5

Titles to and mortgages and "hypothèques" on a vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

Article 6

The effects of the registration of the rights set out in Article 5, including the ranking of mortgages and "hypothèques" between themselves, shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where the enforcement takes place.

värv av sådan rätt eller reglerar skeppsbyggnad.

Verkan på fartygets nationalitet av inskrivning enligt bestämmelserna i denna konvention avgörs av lagen i den stat där fartyget avses att byggas eller är under byggnad.

Artikel 3

Inskrivning av rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad i fördragsslutande stat skall icke tillåtas i annan fördragsslutande stat.

Artikel 4

Inskrivning av rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad skall tillåtas när kontrakt upprättats om byggande av ett vederbörligen specificerat fartyg eller varvet förklarar sig ha beslutat bygga ett sådant fartyg för egen räkning.

Dock får i nationell lag som villkor för inskrivning föreskrivas att kölen sträckts eller därmed likvärdigt tillverkningsarbete utförts på sjösättningsplatsen.

Artikel 5

Äganderätt till samt hypotek och »mortgage» i fartyg som avses att byggas eller är under byggnad skall på ansökan inskrivas i registret.

Artikel 6

Verkan av inskrivning av rätt som avses i artikel 5, däri inbegripen den inbördes förmånsordningen för inskrivna hypotek och »mortgages», bestäms av lagen i den stat där fartyget avses att byggas eller är under byggnad; dock skall, frånsett bestämmelserna i denna konvention, alla frågor rörande exekutionsförfarandet regleras av lagen i den stat där exekutionen äger rum.

Article 7

L'ordre de préférence entre les hypothèques et « mortgages » inscrits sur les navires en construction, d'une part, et, d'autre part, les privilèges et droits de rétention sur ces navires, est déterminé selon les règles qui sont applicables aux navires immatriculés après achèvement.

Article 8

La législation nationale peut disposer que les droits inscrits sur un navire en construction couvriront les matériaux, machines et appareils qui se trouvent dans l'enceinte du chantier et qui sont distinctement identifiés, par des marques ou autres procédés, comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Article 9

Les droits énumérés à l'article 5 qui sont inscrits dans l'un des Etats Contractants en conformité avec la législation nationale de cet Etat, et le rang qui leur est attribué par celle-ci, sont reconnus par tous les autres Etats Contractants.

Article 10

Aucun Etat Contractant n'autorisera, sauf en cas de vente forcée, la radiation de droits énumérés à l'article 5 de la présente Convention sans l'accord écrit des bénéficiaires de ces droits.

Un navire construit ou en construction dans un Etat Contractant ne peut être admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si un certificat a été délivré par le premier Etat, attestant que l'inscription qui aurait été effectuée en vertu de l'article 1 de la présente Convention a été radiée, ou qu'elle sera radiée à la date de l'immatriculation du navire.

— — — — — — — — — — — — — —

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967 – – –

Article 7

The ranking between registered mortgages and "hypothèques" on vessels under construction on the one hand and liens and rights of retention on such vessels on the other hand shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion.

Article 8

The national law may provide that the registered rights on a vessel under construction shall attach to materials, machinery and equipment which are within the precincts of the builder's yard and which by marking or other means are distinctly identified as intended to be incorporated in the vessel.

Article 9

The rights set out in Article 5 which are registered in one of the Contracting States in accordance with the national law of such State, and the priority thereby obtained, shall be recognized in all other Contracting States.

Article 10

No Contracting State shall permit, except in the case of forced sale, the deregistration of the rights set out in Article 5 without the written consent of the holders of such rights.

A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State to the effect that the rights registered pursuant to Article 5 have been deregistered or that such rights will be deregistered on the day when the vessel is registered.

— — — — — — — — — — — — — —

Done at Brussels, this day 27th of May 1967 – – –

Artikel 7

Förmånsordningen mellan å ena sidan inskrivna hypotek och »mortgages» i fartyg under byggnad och å andra sidan annan panträtt samt retentionsrätt i fartyget bestäms enligt de regler som är tillämpliga på fartyg registrerade i färdigbyggt skick.

Artikel 8

I nationell lag får föreskrivas att inskriven rätt till fartyg under byggnad skall omfatta material, maskineri och annan utrustning som befinner sig inom varvsområdet och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsett att införlivas med fartyget.

Artikel 9

Rätt som avses i artikel 5 och som inskrivits i fördragsslutande stat i enlighet med den statens nationella lag skall, jämte därmed enligt den lagen förenad förmånsrätt, erkännas i övriga fördragsslutande stater.

Artikel 10

Utom i fall av exekutiv försäljning skall fördragsslutande stat icke tillåta att ur registret avförs rätt som avses i artikel 5 utan skriftligt samtycke av rättsinnehavaren.

Fartyg som är under byggnad eller har byggts i fördragsslutande stat skall icke kunna registreras i annan fördragsslutande stat utan att den förra staten utfärdat bevis att de rättigheter som inskrivits enligt artikel 5 avförts ur registret eller att de kommer att avföras den dag fartyget registreras.

— — — — — — — — — — — — — —

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967

— — —

Bilaga 3

Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles, le 23 septembre 1910

Article 1

L'article 14 de la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée à Bruxelles le 23 septembre 1910, est remplacé par les dispositions suivantes :

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent aussi aux services d'assistance ou de sauvetage rendus par ou à un bâtiment de guerre ou un navire d'Etat ou un navire exploité ou affrété par un Etat ou une personne de droit public.

Les actions contre un Etat pour services d'assistance ou de sauvetage rendus à un bâtiment de guerre ou à un navire exclusivement affecté, lors de l'événement ou de l'introduction de l'instance, à un service public non commercial, ne seront portées que devant les tribunaux de cet Etat.

Chaque Haute Partie Contractante se réserve le droit de déterminer si, et dans quelle mesure, l'article 11 sera rendu applicable aux navires visés au deuxième alinéa du présent article.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967 – – –

Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea, signed at Brussels, on 23rd September 1910

Article 1

Article 14 of the Convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea, signed at Brussels on 23rd September 1910, shall be replaced by the following:

The provisions of this Convention shall also apply to assistance or salvage services rendered by or to a ship of war or any other ship owned, operated or chartered by a State or Public Authority.

A claim against a State for assistance or salvage services rendered to a ship of war or other ship which is, either at the time of the event or when the claim is brought, appropriated exclusively to public non-commercial service, shall be brought only before the Courts of such State.

Any High Contracting Party shall have the right to determine whether and to what extent Article 11 shall apply to ships coming within the terms of the second paragraph of this Article.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967 – – –

Protokoll angående ändring av konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om assistans och bärgning, undertecknad i Bryssel, den 23 september 1910

— — — — — — — — — — — — —

Artikel 1

Artikel 14 i konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om assistans och bärgning, undertecknad i Bryssel den 23 september 1910, skall ersättas av följande:

Bestämmelserna i denna konvention skall även tillämpas i fråga om assistans och bärgningshjälp som lämnas av eller till krigsfartyg eller annat fartyg som ägs eller brukas eller är befraktat av stat eller offentlig myndighet.

Talan mot stat på grund av assistans eller bärgningshjälp som lämnats till krigsfartyg eller fartyg som, antingen vid händelsen eller när talan väcks, brukas uteslutande för offentligt ändamål och icke för affärsdrift får endast väckas vid domstol i den staten.

Varje fördragsslutande part har rätt att bestämma om och i vad mån artikel 11 skall tillämpas i fråga om fartyg som avses i andra stycket av denna artikel.

— — — — — — — — — — — — —

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967

— — —

14—*014344*

Bilaga 4 PM angående registreringsplikt och rätt att inteckna fartyg

Upprättad inom sjöfartsverket

Enligt gällande bestämmelser föreligger *registreringsplikt* för fartyg, som är avsett att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äger en bruttodräktighet av tjugo registerton eller därutöver. *Inteckningsbart* är fartyg, som har en nettodräktighet av minst tre registerton eller, om fartyget är avsett uteslutande för bogsering eller isbrytning, en bruttodräktighet av minst tio registerton.

I och för sig kan sägas att något påtagligt behov att ändra storleksgränsen för registreringsplikt ej föreligger. Gällande gräns har fastställts relativt nyligen och den ansluter naturligt till en i lagen om säkerheten på fartyg allmän gräns. Däremot är fartygets slag icke helt lämplig faktor för bestämmande av registreringsplikt. Under senare år har blivit vanligt att fartyg, som byggts som handels- eller passagerarfartyg, senare kommit att i annan ägares hand nyttjas som lustfartyg. Fartyget får likväl ej avföras ur registret. Köpes för samma ändamål ett likadant fartyg från utlandet, blir det däremot ej registreringspliktigt.

Vad gäller rätten att inteckna fartyg kan starkare skäl anföras för en ändring. Då den nuvarande gränsen infördes var denna naturlig i den meningen att flertalet fartyg var klart över eller klart under gränsen. Handels- och passagerarfartyg hade avsevärt större dräktighet och lustfartyg byggdes i regel så att de fick ingen eller i vart fall obetydlig nettodräktighet. Endast för fiskefartyg blev gränsen en praktisk skiljelinje mellan ytligt sett relativt jämnstora fartyg.

Numera bygges många passagerarbåtar med så ringa nettodräktighet att endast efter skeppsmätning kan bedömas om de kommer över gränsen för inteckningsbarhet. Det har även blivit allt vanligare att bygga lustfartyg med dräktighet upp emot och över 3 registerton netto. Byggnadskostnaderna såväl för specialkonstruerade passagerarbåtar som för större lustfartyg är numera så höga, att det kan vara av avgörande betydelse vid finansieringen av bygget om fartyget blir inteckningsbart eller ej. Det vore därför önskvärt om inteckningsbarheten kunde fastställas på ett enkelt sätt och helst redan på konstruktionsstadiet. Detta skulle vara en påtaglig fördel för köpare av fartyg med en nettodräktighet i närheten av gränsen för inteckningsbarhet. Risken för en felbedömning av inteckningsbarheten skulle minska.

Tidigare har ett fartygs brutto- eller nettodräktighet använts som mått på ett fartygs storlek såväl i ett flertal internationella konventioner som i den nationella lagstiftningen. Men numera har man alltmera funnit dräktigheten mindre lämpad som parameter, i vart fall då fråga är om fartyg med ringa dräktighet. Det har blivit allt vanligare att angiva ett fartygs storlek i längd och bredd och ibland även djup. Fördelen härmed är uppenbarligen

att dessa faktorer, i vart fall längd och bredd, är lätta att fastställa. Det behövs ej omfattande mätningar och beräkningar.

Av nu anförda skäl har gjorts en undersökning vilka konsekvenserna skulle bli om man ersatte de gällande förutsättningarna för registreringsplikt och inteckningsbarhet med en enhetlig regel, uttryckt i fartygets längd och bredd och oberoende av fartygets slag. Med längd och bredd menas därvid skrovets största längd och bredd, bogspröt och avvisare ej inräknade.

Målsättningen för undersökningen har varit att finna en längd/breddgräns som i minsta möjliga mån förändrar nuvarande förhållanden. Det har sålunda i detta sammanhang icke varit aktuellt att i sak ompröva var gränsen bör gå för registreringsplikt och inteckningsbarhet utan endast att finna ett enklare sätt för att bestämma dessa gränser i det särskilda fallet. Av förenklingsskäl har ansetts önskvärt att samma gränsvärden tillämpas för registreringsplikt och inteckningsbarhet.

Efter summarisk prövning av olika värden för längd och bredd har funnits att en största längd av över 12 meter och en största bredd av över 4 meter ger de resultat, som närmast överensstämmer med nu gällande gränser.

Resultatet av en detaljundersökning av effekten i vad avser registreringsplikt och inteckningsbarhet av en övergång från nu gällande regler till en enhetlig längd/breddgräns av 12/4 meter framgår av *bilagda tabell.*

Undersökningen har omfattat samtliga i fartygsregistret den 1 juli 1969 införda fartyg ävensom enligt matriklar för 1969 alla båtar registrerade hos Svenska Kryssarklubben (SXK), Göteborgs Kungl. Segel Sällskap (GKSS), Kungl. Svenska Segelsällskapet (KSSS) och Kungl. Motorbåt Klubben (KMK).

Av den verkställda undersökningen framgår bl. a. följande. Vad beträffar *registreringsplikten* skulle övergången från nuvarande gräns, 20 brutto, till en längd/breddgräns, 12/4 meter, få relativt ringa verkan i vad avser handelsfartyg. För övriga slag av fartyg skulle däremot konsekvenserna till synes bli omfattande därför att sådana fartyg hittills icke varit registreringspliktiga. Såsom framgår av kolumn 2 har emellertid många ägare till icke registreringspliktiga fartyg låtit registrera dem i fartygsregistret, i regel därför att detta är en förutsättning för inteckning. I praktiken skulle därför den föreslagna ändrade regeln för registreringsplikt i flertalet fall endast betyda att registreringsplikt inträder för fartyg som frivilligt registreras. Endast för fiskefartygen skulle inträda en saklig ändring i det att (936–854 =) 82 nu i fartygsregistret icke registrerade fartyg skulle bli registreringspliktiga där. För lustfartygens del skulle registreringsplikt för nu icke registrerade fartyg inträda för (76 – 50 + 9 – 2 + 23 – 1 + 12 =) 67 fartyg av de 6 921 fartyg och båtar som är upptagna i de fyra största klubbarnas matriklar.

Ser man härefter på konsekvenserna i vad avser inteckningsbarhet skulle beträffande handelsfartygen enda skillnaden bli att 26 nu inteckningsbara fartyg skulle komma under gränsen för inteckningsbarhet. Gruppen bogserbåtar m. fl. s. k. specialfartyg skulle knappast beröras. Av de nu i fartygsregistret registrerade fiskefartygen skulle 32 nu inteckningsbara komma under gränsen. 82 nu i fartygsregistret ej införda och följaktligen ej intecknade fiskefartyg skulle bli inteckningsbara. Flera av dessa kan emellertid redan nu vara inteckningsbara ehuru ägaren ej utnyttjat denna möjlighet. Av de 120 lustfartyg, som skulle bli inteckningsbara, torde många vara det redan enligt gällande regler.

Då det gäller att bedöma konsekvenserna av en övergång från gällande regler för registreringsplikt och inteckningsbarhet till en ny enhetlig regel, bör hänsyn tagas ej allenast till verkningarna beträffande nu existerande fartyg utan även till framtida nybyggnader. I sistnämnda avseende bör därvid beaktas, att de handelsfartyg, som framdeles kan komma att byggas i dimensioner i närheten av 12/4 meter, många gånger torde utgöras av mycket kostnadskrävande specialfartyg av skilda slag, t. ex. flygbåtar,

14*—014344

Fartygsslag	Antal registrerade		Registrering				Inteckning			
			Gällande	Föreslagen regel (L/B=ö. 12/4 m)			Gällande	Föreslagen regel (L/B=ö. 12/4 m)		
	I fartygsregistret	I annat register	Registreringspliktiga	Registreringspliktiga	Bortfaller nu registreringspliktiga	Tillkommer nu icke registreringspliktiga	Inteckningsbara[1]	Inteckningsbara	Bortfaller nu inteckningsbara	Tillkommer nu icke inteckningsbara
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Handelsfartyg	1 222		1 208	1 196	—15	+ 3	1 222	1 196	—26	0
Bogser-, bärgnings- och isbrytarfartyg m. fl. specialfartyg samt pråmar	241		0	228	0	+228	230	228	— 2	0
Fiskefartyg	889	2 250[2]	0	936[3]	0	+936	886	936	—34[4]	(+82)[5]
Övriga fartyg	361[6]		0	345	0	+345	361	349	—12	0
Svenska Kryssarklubben (SXK)		4 282[7]	0	76[7]	0	+76	?	76[7]	?	?
Göteborgs Kungl. Segel Sällskap (GKSS)		1 006[8]	0	9[8]	0	+ 9	?	9[8]	?	?
Kungl. Svenska Segel Sällskapet (KSSS)		847[9]	0	23[9]	0	+ 23	?	23[9]	?	?
Kungl. Motorbåt Klubben (KMK)		786	0	12	0	+ 12	?	12	?	?

[1]Då uppgifter saknas om nettodräktighet för de fartyg och båtar som ej är införda i fartygsregistret, avser siffrorna i denna tabell endast i fartygsregistret registrerade fartyg. Därutöver kan finnas ett antal inteckningsbara båtar, som ägaren ej velat inteckna eller eljest registrera.

[2]I detta antal, som är ungefärligt, ingår de 889 fartyg som är införda i fartygsregistret.

[3]Av detta antal är 854 st införda i fartygsregistret. 82 nu ej registrerade fiskefartyg skulle bli registreringspliktiga.

[4]Siffran avser i fartygsregistret införda fartyg. Därtill kan komma ett mindre antal nu inteckningsbara fiskefartyg, som ej intecknats och därför ej registrerats i fartygsregistret.

[5]Av detta antal kan några tidigare ha varit inteckningsbara men ej blivit intecknade, jfr not 4.

[6]Av detta antal är 229 st lustfartyg, huvudsakligen tidigare handels- eller fiskefartyg, och återstoden huvudsakligen fartyg som ej längre nyttjas till sjöfart (logementsfartyg o. dyl.).

[7]Av detta antal är 50 st införda i fartygsregistret och därför medräknade även bland »övriga fartyg».

[8]» » » » 2 » » » » » » » » » » .

[9]» » » » 1 infört » » » » medräknat » » » » .

katamaraner m. fl., för vilka registreringsplikt och inteckningsbarhet förefaller naturlig. Utvecklingen i fråga om fiskefartyg förefaller att gå i den riktningen att sådana fartyg – bortsett från båtar avsedda för ett mycket ringa hemmafiske – i allmänhet bygges till dimensioner och för kostnader som väl motiverar registreringsplikt och inteckningsbarhet. Av lustfartygen torde gruppen konverterade last- och fiskefartyg bli allt mindre och ersättas med seriebyggda lyxbåtar av skilda slag, vilka dock icke kommer upp till gränsen för registreringsplikt och inteckningsbarhet. Enligt under hand inhämtade uppgifter förekommer i Sverige icke någon serietillverkning av lustfartyg i dimensionen 12/4 meter eller däröver.

Den företagna undersökningen synes visa, att ett utbyte av nuvarande regler för registreringsplikt och inteckningsbarhet för fartyg mot en enhetlig gräns om 12/4 meter, oberoende av fartygets slag, icke skulle medföra några väsentliga praktiska omkastningar. För de fåtal fall då hittills in-

tecknade fartyg skulle falla under en ny gräns för inteckningsbarhet torde böra införas en övergångsregel som bibehåller inteckningsrätten.

Då här förut talats om registreringsplikt och inteckningsbarhet har frågan bedömts närmast ur civilrättslig synpunkt. Av offentligrättsliga skäl, t. ex. för att underlätta kontroll av efterlevnaden av gällande regler om säkerheten på fartyg, för tulländamål m. m., kan därutöver föreligga anledning att föreskriva registreringsplikt för fartyg och båtar som ej skulle vara registreringspliktiga i ett nytt, civilrättsligt reglerat skeppsregister. Sådana fartyg och båtar skulle lämpligen kunna införas i ett separat båtregister och registreringsplikten i detta register borde kunna regleras i administrativ ordning. I ett sådant båtregister skulle t. ex. kunna antecknas mindre passagerarbåtar (taxibåtar), mindre fiskebåtar som användes utanför sjöterritoriet samt lustfartyg som önskar erhålla nationalitetscertifikat för utrikesresa ävensom, ev. i ett särskilt annex, statsfartyg som ej användes för affärsdrift.

Bilaga 5 Särskilt yttrande

I fråga om 13 § 2 st. sjölagsförslaget är jag icke ense med kommittén. Jag kan här hänvisa till mitt diskussionsinlägg i Svensk Juristtidning 1970 sid. 230–235 och vill till ytterligare utveckling av min mening anföra följande.

13 § 2 st. i lagutkastet innehåller en *tvingande* reglering med den verkan, att vid utförande av skeppsbyggnadsavtal skall oavsett avtalets innehåll varvet anses såsom ägare till bygget, om beställaren ej tillhandahåller byggnadsmaterialet. Formellt lämnar bestämmelsen den möjligheten öppen för beställaren att bli ägare genom att han själv tillhandahåller byggnadsmaterialet. En byggnad av ett större fartyg erfordrar emellertid en synnerligen noggrann planering av materialtillförseln, så att material kommer vid den tidpunkt då det behövs. Kommer material för tidigt, medför detta en belastning av lagringsutrymmen. Kommer material för sent, kan resultatet bli försening av fartygsbygget. Planeringen av materialtillförseln till ett fartygsbygge kan karaktäriseras såsom en svårbemästrad logistisk operation, särskilt om hänsyn även måste tagas till andra samtidigt pågående byggen på varvet. Skall beställaren svara för materialleverans, får beställaren övertaga delar av funktionerna hos varvets planerings- och produktionsavdelningar och praktiskt taget hela inköpsavdelningen. Sådana arrangemang kan visserligen tänkas att varvet gör alla beställningar men fakturering-en sker på beställaren eller att varvet handlar såsom kommissionär för köparen, men det kan vara diskutabelt om dylika förfaringssätt – låt vara teoretiskt troligen tillåtliga – i praktiken kommer att stå sig i en konkurssituation. Skulle så icke vara fallet, innebär lagutkastet i realiteten en sådan låsning av äganderätten till varvet, att beställarens möjligheter att bli ägare med sakrättslig verkan ur praktisk ekonomisk synpunkt måste betraktas såsom nära nog illusoriska.

För den tvingande regleringen har såsom motiv anförts att vid full avtalsfrihet skulle den svenska skeppsbyggnadsindustrin kunna tvingas att låta beställarna stå såsom ägare.

Någon anledning antaga att den svenska varvsindustrin skulle befinna sig i ett sådant underläge vid förhandlingar med beställare, att varven för sitt skydd måste behöva tvingande lagregler finns icke. Därjämte bör särskilt beaktas, att beställaren icke har någon anledning att begära registrering såsom ägare av bygget annat än då han själv lämnar förskott och behöver äganderätt till bygget såsom fullgod säkerhet. Realisationsvärdet hos ett halvfärdigt fartygsbygge är osäkert och inteckning i bygget utgör ur beställarens synpunkt därmed också mindre god säkerhet. Äganderätt till bygget ger däremot beställaren separationsrätt i varvets konkurs. Beställarens rätt att inskriva sitt ofullbordade fång ger honom

viss kompensation men möjliggör dock icke att han i egen regi fullföljer bygget, vilket i en konkurssituation kan vara av vitalt intresse.

Saken har också en annan sida. Det kan ligga i ett varvs eget intresse att vid förskottsbetalning såsom säkerhet erbjuda äganderätt åt beställaren i bygget allt eftersom bygget framskrider i takt med erlagda förskott för att erhålla ett visst kontrakt och undgå att behöva ställa bankgaranti eller annan för varvets ekonomi betungande säkerhet.

Jag kan ej finna det motiverat att genom en tvingande lagregel hindra ett varv att träffa giltiga avtal om äganderätten till skeppsbyggen i synnerhet som konjunkturerna inom varvsnäringen snabbt växlar och behovet av olika avtalsformer därmed också varierar.

Än vidare bör svenska lagregler följa lagarna i andra sjöfartsländer. Parternas avtalsfrihet godkännes i åtskilliga sjöfartsländer bl. a. i Norge. Huvudparten av beställarna utav större fartyg vid svenska varv är utländska. Det är därför angeläget att svensk lagstiftning avpassas efter lagstiftningen i andra länder inom ramen för skeppsbyggnadskonventionen. Resultatet kan annars bli att beställaren vänder sig till ett annat land med en lagstiftning som överensstämmer med hans hemlands.

Det bör därjämte beaktas att en tvingande lagreglering även ur en annan synpunkt är lagtekniskt olämplig. Enligt nu gällande rätt kan argumenteras att samäganderätt uppkommer, om beställaren tillhandahåller specifika och betydande delar av fartygsbygget, exempelvis maskineri eller specialutrustning. Jag kan här hänvisa till Christer Rune: Svensk Juristtidning 1969 sid. 886. Genom de föreslagna tvingande reglerna omöjliggöres samäganderätt i en sådan situation och beställaren, som tillför bygget särskilda delar, måste säkra sig genom för varvet betungande garantier.

Skeppsbyggnadskonventionen kräver att äganderätt till och hypotek i skeppsbyggnad skall kunna inskrivas i offentligt register. Den franska texten till artikel 5 inledes med orden »Les droits de propriété et hypothèques et 'mortgages'» och den engelska med orden »Titles to and mortgages and 'hypothèques'». Rättsverkningarna av sådan inskrivning bestämmes enligt artikel 6 av lagen i den stat där fartyget avses att byggas eller är under byggnad. Konventionen förutsätter enligt min mening att parterna i ett skeppsbyggnadsavtal skall fritt äga avtala hos vilken av parterna äganderätten till bygget skall ligga under byggnadstiden – varvet eller beställaren eller eventuellt någon form av samäganderätt – samt att ägaren eller ägarna skall ha rätt inregistrera sin rätt. Jag menar därför att det kan ifrågasättas, huruvida den tvingande regleringen i lagutkastet är förenlig med konventionen.

Enligt min mening bör sålunda 13 § 2 st. lagutkastet utgå eller i vart fall göras dispositiv.

Lennart Hagberg

Bilaga 6 Översikt över sjölagsförslagets motsvarigheter i Kungl. Maj:ts proposition 1970:20 med förslag till Jordabalk

Sjölagsförslaget	Propositionen
Första kapitlet	
1—6 §§	—
7 § st 1	2: 2
st 2	—
st 3	2: 3, 4
st 4	2: 7
8 §	2: 5
9, 10 §§	—
Andra kapitlet	
11 §	—
12 §	20: 1, 2
13—17 §§	—
18 §	19: 16
19 §	—
20 § st 1	17: 1, 2 st 1, 2
st 2	17: 4 st 1, 2
st 3	17: 9
st 4	17: 11
21 § st 1	18: 1 st 1
st 2	—
22 § st 1	18: 9
st 2	18: 10
23 §	18: 8
24 §	—
25 § st 1	19: 1 st 2
st 2	19: 2
st 3	19: 6, 7 st 1
26 § st 1	19: 12 st 1
st 2	19: 7 st 2
27 § st 1	19: 13
st 2	19: 14
st 3	19: 4
28 § st 1	20: 3
st 2	20: 4 st 1
29, 30 §§	—
31 §	20: 5, 22: 2 st 1
32 § st 1	19: 8, 9
st 2, 3	19: 10
33 §	20: 6, 21: 2, 22: 3, 23: 2
34 § st 1	20: 10 st 1
st 2	20: 11 st 1, 12 st 1
st 3	—
35 § st 1	20: 11 st 2, 3
st 2	20: 12 st 2, 13 st 1
36 § st 1	—
st 2	20: 14
st 3	—
37 § st 1	—
st 2	19: 20, 21
st 3	19: 22
38 § st 1	19: 17 st 1
st 2	19: 17 st 2, 19: 18 st 1
st 3	19: 18 st 3
39 §	—
Tredje kapitlet (40—57 §§)	—
(*Fjärde kapitlet* 69 §)	—

Sjölagsförslaget	Propositionen
Tionde kapitlet (233—243 §§)	—
Elfte kapitlet	
244—260 §§	—
261 § st 1, 2	6: 1
st 3	6: 2
262 §	—
263 §	—
264 § st 1	6: 3 st 1
st 2	6: 3 st 2
st 3	6: 4
265 §	6: 9
266 § st 1	6: 6
st 2	—
267 §	—
268 §	—
269 § st 1	6: 12 st 1
270 §	6: 17
271 § st 1	17: 6 st 1
st 2	17: 9
st 3	—
272 §	6: 7
273 §	6: 8
274 §	18: 1
275—277 §§	—
281 § st 1	—
st 2	22: 1
282 § st 1	22: 2 st 1
st 2	—
283 §	22: 3
284 §	22: 5 st 1
285 §	—
286 §	22: 6
287 §	22: 8
288 §	22: 9 st 1
289 §	22: 10
290 §	22: 13
291 § st 1, 2	22: 12
st 3	—
292 § st 1	—
st 2	19: 21 st 2
293 §	—

Sjölagsförslaget	Propositionen
(*Trettonde kapitlet* 328 §)	—
(*Femtonde kapitlet*)	
347—348 §§	—
349 § st 1	18: 4 st 1 p 1
st 2	19: 19 st 1 p 1
st 3	18: 4 st 1 p 2, 19:19 st 1 p 2
350 §	19: 19 st 2
351 §	18: 7, 19: 19 st 3
352 § st 1	18: 5 st 1, 19: 19 st 3
st 2, 3	18: 6

2 5 JAN 1971

Nordisk udredningsserie (Nu) 1970

Kronologisk förteckning

1. Samordnad utbyggnadsplanering inom Nordel.
2. Uddannelses- og forskningsspørgsmål.
3. Prøveløsladelse.
4. La coopération internordique en matières économiques et culturelles.
5. Nordisk gränsregion, miljövård och urbanisering.
6. Konsumentundervisning i skolen.
7. Merking av brann- og helsefarlige stoffer.
8. Nordisk trafiksäkerhetskonferens i Stockholm.
9. Innstilling om harmonisering av skoleordningene i de nordiske land.
10. Vägtrafikregler. Reviderat förslag.
11. Narkotikaforskning.
12. Nordisk kontaktmannsmøte i Røros.
13. The Organisation of Nordic Co-operation.
14. Migrationen mellan Sverige och Finland.
15. Nordisk tjänstemannarätt.
16. Utlänningspolitik och utlänningslagstiftning i Norden.
17. Nordiskt institut för jämförande rättsvetenskap.
18. Tentamensgiltigheten i Norden.

Statens offentliga utredningar 1970

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Grundlagberedningen. 1. Riksdagsgrupperna • Regeringsbildningen. [16] 2. Ersättare för riksdagsledamöterna. [17] 3. Allmänna val på våren? [27]
Svensk FN-lag. [19]
Militära straff och disciplinmedel. [31]
Polisen i samhället. [32]
Hemförsäljning. [35]
Revision av vattenlagen. [40]
Gruvrättslig speciallagstiftning. [45]
Skydd mot avlyssning. [47]
Svensk författningssamling. [48]
Trafiknykterhetsbrott. [61]
Förmynderskap. [67]
Ändringar i kommissionslagen. [69]
Registrering av fartyg. Sjöpanträtt och fartygshypotek. Partrederi. [74]

Försvarsdepartementet

Värnpliktstjänstgöringens civila meritvärde. [12]
Forskning för försvarssektorn. [54]
Utbildning m.m. av värnpliktiga i specialtjänst. [65]

Socialdepartementet

Livsmedelsstadgekommittén. 1. Ny livsmedelsstadga m.m. Del. I. Förslag och motiv. [6] 2. Ny livsmedelsstadga m.m. Del. II. Bilagor. [7]
Folktandvårdens utbyggande och reglering. [11]
Yrkesskadeförsäkringens finansiering. [49]
Ersättning vid vissa sjukvårdande åtgärder och sjukresor. [56]
Bättre socialtjänst för handikappade. [64]

Kommunikationsdepartementet

Snöskotern – fordonet och föraren. [9]
Körkort och körkortsregistrering. [26]

Finansdepartementet

Upphandling av byggnader. Del 2. Administrationen. [18]
Understödsföreningar. [23]
Aspirationer möjligheter och skattemoral. [25]
Tjänstgöringsbetyg. [28]
Decentralisering av statlig verksamhet. [29]
Stordriftsfördelar inom industriproduktionen. [30]
Kilometerbeskattning. [36]
Översyn av vissa punktskatter. [37]
Förtroligt företagsinformation och börshandel. [38]
Utbetalning av kommunalskatt. [62]
Svensk ekonomi 1971–1975 med utblick mot 1990. [71]

Utbildningsdepartementet

Om stat och kyrka. [2]
Yrkesutbildningsberedningen. 1. Reformerad lärarutbildning. [4] 2. Yrkesteknisk högskoleutbildning. [8] 3. Viss medicinsk och farmaceutisk yrkesutbildning. [50] 4. Yrkesutbildning och arbetsliv. [58]
Fria läromedel. [10]
Kompetensutredningen V. Behörighet • Meritvärdering • Studieprognos. Specialundersökningar av kompetensfrågor. [20] VI:1 Vägar till högre utbildning. Behörighet och urval. [21] VI:2 Vägar till högre utbildning. Organisation och information. [55]
Pedagogisk utbildning och forskning. [22]
Sexualkunskapen på grundskolans låg- och mellanstadier. [39]
Språkundersökning bland finländska barn och ungdomar i Sverige. [44]
Högskolor för konstnärlig utbildning. [66]
Folkbokföringsorganisationen m.m. [70]
Samhället och filmen. [73]

Jordbruksdepartementet

Statligt stöd till fiskehamnar. [5]
Distriktsveterinärernas tjänstgöringsförhållanden, m.m. [53]
Jordbruket i norra Sverige. [72]

Handelsdepartementet

Rationell bensinhandel. [24]
Om lotterier. [52]
Svensk krigsmaterielexport. [63]

Inrikesdepartementet

Expertgruppen för regional utredningsverksamhet (ERU) 1. Balanserad regional utveckling. [3] 2. Urbaniseringen i Sverige. Bilagedel I till Balanserad regional utveckling. [14] 3. Regionalekonomisk utveckling. Bilagedel II till Balanserad regional utveckling. [15]
Medel för styrning av byggnadsverksamheten. [33]
Svenska folkets inkomster. [34]
Ungdom – Bostad. [43]
Den äldre arbetskraften inom byggnadsindustrin. [46]
Boendeservice 2. [68]

Civildepartementet

Barns utemiljö. [1]

Industridepartementet

Sveriges energiförsörjning. Energipolitik och organisation. [13]
Samarbetsutredningen. 1. Företag och Samhälle. Del. 1. Förslag med motiv samt bilagor. [41] 2. Företag och Samhälle. Del 2. Hearings med företrädare för samhällsorgan, företag, löntagarorganisationer, politiska partier m. fl. [42]
Mellansvensk gruvindustri. [51]
Olja i rör. [57]
TEKO-utredningen. 1. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del I. Analys, slutsatser, förslag. [59] 2. TEKO-industrierna inför 70-talet. Del II. Bilagor. [60]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

K L Beckmans Tryckerier AB 1970 ALLF 101 2 140

KUNGL. IBL.
25 JAN 1971