# Nr 42

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m. m.; given Stockholms slott den 9 mars 1973.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla de förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

GUSTAF ADOLF

CARL LIDBOM

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till ändringar främst i sjölagen (1891: 35 s. 1). Sjölagsförslaget grundar sig på ett av sjölagskommittén utarbetat förslag, vilket i vissa delar har tillkommit i nordiskt kommittésamarbete. Genom de föreslagna sjölagsändringarna införlivas med svensk rätt 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek och 1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad. I propositionen föreslås att riksdagen godkänner dessa konventioner.

Sjölagsförslaget innebär bl. a. följande. De nuvarande bestämmelserna om vad som krävs för att ett fartyg skall anses som svenskt liberaliseras. Regler införs om vad som är tillbehör till fartyg och fartyg under byggnad. En i flera hänseenden ny ordning skapas för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i svenska fartyg. Sålunda ersätts det nuvarande, hos sjöfartsverket förda fartygsregistret och den av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga förda boken över fartygsinteckningar med ett för registrering av och inteckning i större fartyg (skepp) gemensamt register och en förteckning över vissa mindre fartyg (båtar). Vidare införs en ny, på konventionen om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad grundad ordning för registrering av, inskrivning av äganderätt till och inteckning i fartyg under byggnad. Ett särskilt register föreslås bli inrättat för detta ändamål. De nya registren — skeppsregistret, båtregistret och skeppsbyggnadsregistret — skall föras hos en för landet gemensam registermyndighet, som Kungl. Maj:t utser. Betydelsefulla rättsverkningar knyts till inskrivning i dessa

register av rätt till skepp eller skeppsbygge. På grundval av den nyssnämnda sjöpantsrättskonventionen revideras reglerna om sjöpanträtt m. m. i fartyg och fartyg under byggnad. Sjölagens regler om sjöpanträtt i last berörs också av de föreslagna ändringarna. De nuvarande ålderdomliga sjölagsbestämmelserna om partrederi moderniseras.

Sjölagsförslaget för med sig omfattande redaktionella ändringar i sjölagen.

Propositionen tar vidare upp förslag till sådana ändringar i vissa andra lagar som föranleds av sjölagsförslaget.

Kungl. Maj:t föreslås få bestämma när den nya lagstiftningen skall träda i kraft.

## 1 Förslag till

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

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

*dels* att 5 a § skall upphöra att gälla,

*dels* att rubrikerna närmast före 276 och 284 §§ skall utgå,

*dels* att nuvarande 254—263 §§ och 284 § skall betecknas 234—243 §§ respektive 347 §,

*dels* att 1—24, 69, 113, 254—263, 267—284, 305, 314, 336—338 §§, nya 235—239, 241 och 242 §§, rubrikerna till 2, 10 och 11 kap. samt rubrikerna närmast före 267 och 281 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

*dels* att i lagen skall införas sextiotvå nya paragrafer, 25—57, 233, 244—253, 264—266, 285—293 och 348—353 §§, samt närmast före 1, 2, 3, 6, 9, 11, 13, 16, 18, 25, 244, 251, 255, 261, 264, 270, 271, 275, 278, 348 och 349 §§ nya rubriker, allt av nedan angivna lydelse,

*dels* att 40—57 §§ skall bilda ett nytt 3 kap. med rubrik av nedan angivna lydelse,

*dels* att i lagen skall införas, närmast före 344 § rubriken "Atomskada", närmast före 345 § rubriken "Vissa bestämmelser om sjömän m. m." och närmast före 347 § rubriken "Preskription av vissa sjöfordringar".

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| FÖRSTA KAPITLET | |
| **Om fartyg** | |
| | *Fartygs nationalitet* |
| 1 §[2] | |
| Fartyg *skall* anses såsom svenskt, *när det antingen till minst två tredjedelar äges av svenska undersåtar eller ock tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, de där äro svenska undersåtar. Huvudredare skall alltid vara svensk undersåte och bosatt här i riket.* | Fartyg anses såsom svenskt *och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.*<br>*För svenskt fartyg utfärdas nationalitetshandling enligt bestämmelser, som Konungen meddelar.* |

[1] Senaste lydelse av
254 § 1964: 85
260 § 1964: 85
263 § 1964: 85.

[2] Senaste lydelse 1906: 19.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
| --- | --- |
| | *Fartygsregister* |
| | 2 §[3] |
| *Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en bruttodräktighet av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.* | *Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.* |
| | *Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres i den omfattning Konungen bestämmer ett båtregister. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.* |
| *Då fartyg anmäles till införande i registret, skall företes intyg, som utmärker, när, var och av vem fartyget är byggt, eller, där fartyget varit i utländsk ägo, visas, att utländsk ägares rätt övergått å den, som till registret anmäles såsom ägare. Vid fartygs införande i registret skall visst nummer tilldelas fartyget; och må det nummer ej sedermera ändras eller tilläggas annat fartyg. Varder fartyg, som ur registret avförts, däri ånyo upptaget, behålle det sitt förra nummer. Göres anmälan om förändring i äganderätten till fartyg, som är i registret infört, men finnes den, vilken såsom ägare anmäles, ej kunna i sådan egenskap inskrivas, skall ändock i registret göras anteckning, som utvisar hans namn, det uppgivna fångets beskaffenhet samt dagen då anmälan skett. Fartyg, som blivit i registret infört, må ej därur avföras i annat fall än då fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts, eller enligt 258 § må anses förlorat, eller efter timad skada förklaras icke vara iståndsättligt, eller ock upphört att vara svenskt.* | *Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som Konungen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter Konungens förordnande får registren föras med användning av automatisk databehandling.* |

[3] Senaste lydelse 1965: 720.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *Vill ägare av svenskt fartyg, som ej på grund av vad här förut blivit stadgat skall vara i fartygsregistret upptaget, låta det i registret införas, vare därtill berättigad; och skall, där fartyget varder till registrering anmält, vad här förut är i avseende å registreringspliktigt fartyg stadgat äga tillämpning.* | |
| *Vidare föreskrifter, huru fartygsregister skall vara inrättat och registrering ske, meddelas av Konungen.* | |
| | *Fartygs tillbehör* |
| 3 §[4] | |
| *Har den, för vars räkning fartyg bygges, för byggnadens verkställande givit eller utfäst sig att giva varvsägaren eller byggmästaren förskott av penningar eller byggnadsämnen, äge han, när avhandling därom upprättats, att låta den intagas i protokollet hos Stockholms tingsrätt. Han njuter sedan förmånsrätt enligt 4 § andra stycket förmånsrättslagen (1970: 979).* | *Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk för fartyget ägnad utrustning samt sådan reservdel som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.* |
| | *Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock icke som tillbehör, om den tillhör annan än fartygsägaren eller annan än denne har rätt därtill på grund av äganderättsförbehåll eller förvärvsvillkor som är att jämställa därmed.* |
| 4 §[5] | |
| *Fartygs ägare åligge att bestämma den ort inom riket, vilken skall vara fartygets hemort, samt att därom göra anmälan, om fartyget är sådant, som jämlikt 2 § skall införas i fartygsregistret, hos den myndighet, vilken förer registret, men eljest hos polismyndigheten i den ort, som bestämts till hemort. Angående hemorten skall för fartyg, vilket bör införas i fartygsregistret, anteckning ske å det i 2 §* | *Bestämmelserna i 3 § ha motsvarande tillämpning i fråga om fartyg under byggnad. Därvid anses registrerat skeppsbygge vara försett även med material, maskineri och annan utrustning som finnes på tillverkarens område och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.* |

[4] Senaste lydelse 1971: 1047.
[5] Senaste lydelse 1964: 658.

*Nuvarande lydelse*

*omförmälda bevis, men eljest utfärdas särskilt bevis av den myndighet, hos vilken anmälan skett.*

*Har fartygs ägare underlåtit att göra sådan anmälan, som nu är sagd, skall hans hemvist anses vara fartygets hemort.*

*Föreslagen lydelse*

5 §[6]

*Ej må andel i fartyg utan samtliga delägares medgivande överlåtas till någon, som icke är svensk undersåte, därest till följd av sådan överlåtelse fartyget skulle upphöra att vara svenskt; sker det, vare överlåtelsen ogill, även om andelen blivit såld efter utmätning eller under konkurs.*

*Får utländsk man genom arv, testamente eller gifte lott i svenskt fartyg, eller varder svensk delägare i sådant fartyg främmande makts undersåte, och skulle till följd av fånget eller den timade förändringen fartyget upphöra att vara svenskt, åligge sådan delägare att till svensk undersåte överlåta så stor del i fartyget, att dess egenskap av svenskt må kunna bevaras. Har icke inom tre månader, efter det fånget skedde eller förändringen timade, sådan överlåtelse ägt rum så ock blivit, där fartyget är registrerat, hos vederbörande myndighet anmäld, men eljest övriga delägare kungjord; äge envar av samma delägare låta genom utmätningsmannen i fartygets hemort i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är föreskriven, för ägarens räkning försälja den lott i fartyget, som, på sätt ovan är nämnt, kommit i utländsk mans ägo.*

*Rätt till tillbehör till fartyg eller fartyg under byggnad får ej ens i förhållande till fartygets eller byggets ägare göras gällande särskilt.*

*Överlåtelse av utrustning, som utgör tillbehör till fartyg eller fartyg under byggnad, gäller ej i något fall mot tredje man förrän utrustningen skiljes från fartyget eller bygget så att detta icke längre kan anses vara försett med utrustningen.*

*5 a §*[7]

*Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och*

[6] Senaste lydelse 1906: 19.
[7] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt proviantera och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.* | |
| *Om säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.* | |
| | *Fartygs identifiering* |
| 6 §[8] | |
| *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.* | *Skepp, som införes i skeppsregistret, skall ha namn. Detta bestämmes av ägaren. Namnet skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får ej otillbörligt gripa in i särpräglat namnskick, som brukas av annan skeppsägare.* |
| *Bestämmelser om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet meddelas i 12 kap.* | *Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel däri än hälften övergår till ny ägare eller särskilda skäl föreligga.* |

## ANDRA KAPITLET

## Om redande i fartyg

| 7 §[9] | |
|---|---|
| *Redare svare, där ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen och utan begränsning för de förpliktelser, han själv eller genom annan ingår eller ådrager sig med avseende å fartyget.* | *Svenskt fartyg skall ha hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.* |
| | *Har hemort ej anmälts till registermyndigheten, anses den ort i Sverige där ägaren har sitt hemvist eller, om han saknar hemvist här eller fartyget äges av flera, Stockholm vara fartygets hemort.* |
| 8 §[10] | |
| *För skada, som av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommes, vare redaren ansvarig. Samma lag vare, om eljest skada åstadkommes av någon, som, utan att tillhöra be-* | *Fartyg, som införes i skepps- eller båtregistret, skall ha igenkänningssignal. För skepp utgöres denna av signalbokstäver. Beteckning för fartygs identifiering skall såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen.* |

[8] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[9] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[10] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *sättningen, på grund av redares eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.* | *Konungen meddelar närmare föreskrifter om fartygs identifiering.* |
| *Vad redare sålunda nödgas utgiva äge han söka åter av den, som vållat skadan.* | |
| *Om redares frihet från ansvarighet i vissa fall stadgas nedan i 122 och 171—173 §§, så ock i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.* | |
| | *Fartygs skick* |
| | 9 §[11] |
| *Äro flera redare i ett fartyg, svare envar för rederiets förbindelser allenast i förhållande till sin lott i fartyget.* | *Fartyg skall, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt proviantcrat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.* |
| | *Om säkerheten på fartyg finnas särskilda bestämmelser.* |
| | 10 § |
| *För rederi skall utses en huvudredare.* | *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.* |
| *I sak, som angår rederiet, må huvudredaren sökas. Är huvudredare ej vald, äge den, som vill söka rederiet, instämma vilken han vill av redarne att för rederiet svara.* | *På begäran av ägaren skall fartyg, som ej är iståndsättligt, säljas såsom efter utmätning för fordran med bästa rätt.* |
| | *Om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet finnas bestämmelser i 12 kap.* |
| | ANDRA KAPITLET |
| | **Om skeppsregistrering** |
| | *Registrering* |
| | 11 § |
| *I förhållande till tredje man äge huvudredaren i kraft av sitt upp-* | *Svenskt skepp skall vara infört i skeppsregistret. Konungen kan* |

[11] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| *drag sluta alla avhandlingar och ingå alla förbindelser, vilka rederirörelsen vanligen medför; han äge sålunda antaga och avsätta befälhavare samt meddela honom föreskrifter, uppbära medel, som för rederiets räkning inflyta, ävensom företräda rederiet inför rätta. Utan särskilt bemyndigande äge huvudredaren icke upplåna penningar i rederiets namn eller sälja eller förpanta fartyget eller däråtaga försäkring.* | *dock förordna att skepp, som äges av staten samt är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, ej skall vara infört i registret.* |
| *Har rederiet genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, vilken sålunda tillkommer huvudredaren, vare rederiet ej berättigat att åberopa sådan inskränkning mot tredje man i annat fall, än då denne ej varit i god tro.* | *Skepp under byggnad i Sverige får införas i skeppsbyggnadsregistret. Registrering får äga rum även innan bygget påbörjats, förutsatt att detta genom byggnadsnummer och ritning eller annorledes kan identifieras på betryggande sätt.* |
| | *Skepp registreras under sin igenkänningssignal. Skeppsbygge registreras under signalbokstäver. Dessa skola tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal, om skeppet införes i skeppsregistret. Tilldelad registerbeteckning får ej ändras.* |
| 12 § | |
| *Beslut i rederiets angelägenheter må ej av redarne fattas utan vid allmänt sammanträde, därtill kallelse blivit i tidning inom orten minst åtta dagar förut kungjord eller annorledes delgivits samtliga redarne. Utebliver redare från sammanträde, nöje han sig åt de närvarandes beslut.* | *Den som med äganderätt förvärvat skepp, som är registreringspliktigt i hans hand men ej infört i skeppsregistret, skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om förvärvet skett under villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall anmälan göras inom en månad från det förbehållet eller villkoret upphörde att gälla.* |
| *Vid omröstning beräknas varje redares röstetal efter den andel, han äger i fartyget, och gälle såsom beslut vad de säga, vilkas andelar tillsammanstagna äro de största. Hava vid val av huvudredare två eller flera erhållit röster för lika andelar vardera, skilje lotten dem emellan, men eljest gälle vid lika röstetal den mening, huvudredaren omfattar. Beslut, som strider mot gällande rederiavtal eller angår ämne, vilket faller utom rederiets ändamål, vare ej gällande utan att det av samtliga redarne biträdes.* | *Ägare av skepp, som är svenskt och under byggnad, skall anmäla skeppet för registrering i skeppsregistret inom sex månader från det skeppet blivit sjösatt. Registermyndigheten kan medgiva uppskov, om särskilda skäl föreligga.* |
| *Vid sammanträde skall föras protokoll, vilket därefter hos huvudredaren förvaras. Av protokollet äge envar redare rätt att taga avskrift.* | *Skeppsbygge anmäles för registrering av ägaren.* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *Inskrivning* |
| | 13 § |
| *Där ej tvingande omständigheter hindra, åligge huvudredaren att till överläggning sammankalla medredarne eller annorledes inhämta deras föreskrift, när viktiga angelägenheter förekomma, såsom när fråga uppstår om väsentlig förändring med avseende å den fart, vari fartyget användes, eller betydligare reparation å fartyget.* | *Förvärv av skepp eller skeppsbygge inskrives på grundval av registrering enligt 11 §.*<br>*Bestämmelserna i första stycket och 14—38 §§ om skepp eller skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om andel i sådan egendom.* |
| | 14 § |
| *Huvudredaren kan när som helst skiljas från sin befattning genom beslut av redarne i den ordning, 12 § bestämmer; äger han själv hälften i fartyget eller därutöver, må domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl därtill äro.* | *Den som med äganderätt förvärvat skepp eller registrerat skeppsbygge skall inom tid, som angives i 12 §, söka inskrivning av sin rätt. Skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 16 §. Den som gör registreringsanmälan enligt 12 § anses därmed också söka inskrivning av sin rätt.*<br>*Dödsbo är icke skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till skepp eller registrerat skeppsbygge, som tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om boupptecknings då ej registrerats, från registreringen av denna. Make, som vid bodelning tillskiftats skepp eller registrerat skeppsbygge, är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen förut tillhörde andra maken.*<br>*Den som förvärvat skepp eller skeppsbygge under villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, är berättigad till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Förlorar förvärvaren sin rätt till egendomen på grund av att förbehållet eller villkoret göres gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till annan, har vad som där säges och i övrigt i detta kapitel föreskrives om inskrivning av förvärv och verkan därav motsvarande tillämpning.* |
| 15 § | |
| *Huvudredaren skall föra särskild räkenskap över förvaltningen av rederiets angelägenheter och för denna avgiva redovisning inför rederiet. Där ej av rederiet annorlunda beslutes, skall redovisning avgivas för kalenderår, inom en månad efter dess utgång.* | *Genom inskrivning i skeppsregistret kan skeppsnamn, som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret, på ansökan förbehållas den som har behov därav. Söka flera på samma inskrivningsdag inskrivning av förbehåll om skeppsnamn och skilja sig namnen icke tydligt från varandra, beslutar registermyndigheten om företräde efter vad som finnes skäligt.*<br>*Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret, när skepp registrerats med det namnet. Detsamma gäller, om den som vunnit inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet ej inom fem år tagits i bruk för registrerat skepp.* |
| | *Avregistrering* |
| 16 §[12] | |
| *Redovisning skall avgivas å sammanträde, därtill redarne kallats på sätt 12 § bestämmer, och skola vid sammanträdet räkenskaperna till granskning framläggas.*<br>*Vill redare klandra redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det redovisningen avgavs; försittes den tid, have han sin rätt till klander förlorat, utan så är att huvudredaren förfarit svikligen.* | *Registrerat skepp skall avregistreras, om det*<br>*1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts;*<br>*2. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader;*<br>*3. upphört att vara svenskt; eller*<br>*4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, finnes ej utgöra skepp.*<br>*Registrerat skeppsbygge skall avregistreras, om det såsom skepp överföres till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Härjämte har första* |

[12] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| | *stycket 4 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbygge.* |
| | *I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra punkten åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla egendomen för avregistrering. Har skepp till följd av överlåtelse upphört att vara svenskt, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att anmälan göres.* |
| 17 §[13] | |
| *Till bestridande av de utgifter, som av rederirörelsen påkallas, åligge envar redare att i mån av behov bidraga i förhållande till sin andel i fartyget. Försummar redare att vid anfordran erlägga beslutet bidrag och varder detta av huvudredaren eller annan redare förskjutet, vare den försumlige skyldig att å förskjutna beloppet erlägga ränta efter åtta procent om året, tills betalning sker, ävensom ersätta kostnaden för den försäkring, som förskottsgivaren må hava tagit till sin säkerhet. Borgenären njute för sin fordran panträtt i den försumliges andel i fartyget och förmånsrätt till betalning enligt 4 § tredje stycket förmånsrättslagen (1970: 979). Han äger dessutom, i avräkning å sin fordran, i den försumliges ställe uppbära den utdelning, som på dennes andel belöper.* | *Äges skepp, som skall avregistreras enligt 16 § första stycket 3, av flera och kan skeppet bevaras som svenskt genom att delägare gentemot meddelägare utövar rätt som avses i 52 eller 55 §, får det ej avföras ur skeppsregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras skeppet som svenskt, skall det ej avföras ur registret utan i stället det förvärv inskrivas som föranlett anmälan för avregistrering.* |
| | *Gäller inteckning i skepp eller skeppsbygge, som skall avregistreras, får egendomen ej avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, med ingivande av pantbrevet skriftligen samtyckt till åtgärden.* |
| *Den här stadgade panträtt och förmånsrätt upphör, därest icke genom stämning betalning sökes inom ett år efter det fordringen uppkom.* | *Skeppsbygge får dock avregistreras för att överföras till skeppsregistret utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av skepp enligt 16 § första stycket 4 eller av skeppsbygge enligt 16 § andra stycket andra punkten fordras ej heller samtycke av inteckningsborgenär, om borgenären underlåter att söka betalning ur egendomen inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.* |

[13] Senaste lydelse 1970: 983.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| | *Verkan av registrering och inskrivning* |
| | 18 § |
| *Beslutes ny resa eller reparation av fartyget efter slutad resa, äge redare, som ej deltagit i beslutet, utan lösen avstå sin lott i fartyget till övriga redare och därmed bliva befriad från gäldande av tillskott för beslutets verkställande. Den, som vill sålunda avstå sin lott i fartyget, göre därom skriftlig anmälan hos huvudredaren inom tre dagar efter det beslutet fattades eller, om han då icke var tillstädes, efter det han erhöll del av beslutet. Den avträdda lotten skall fördelas mellan övriga redare efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.* | *Utan hinder av att registrering eller inskrivning ägt rum får prövas huruvida registrerad egendom är av den beskaffenhet som förutsättes för åtgärden.* |
| *Är å den avträdda lotten tagen försäkring, gällande för tiden efter dess avträdande, vare övriga redare förbundna att mot försäkringens övertagande, en för alla och alla för en, gälda motsvarande andel av premien.* | *Fråga huruvida förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller huruvida åtgärden av annat skäl kränker någons rätt får prövas utan hinder av inskrivningen eller avregistreringen.* |
| | 19 § |
| *Vinst och förlust, som av rederirörelsen uppkommer, skall fördelas å redarne i förhållande till envars andel i fartyget.* | *Har skepp eller skeppsbygge överlåtits och har inskrivning sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes icke tagas i anspråk för annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.* |
| *Finnes enligt avgiven redovisning överskott, skall detta till redarne utdelas i den mån, sådant kan ske utan hinder för nödiga utgifters bestridande.* | |
| | 20 § |
| *Ej må rederi brytas därföre att lott i fartyget genom arv, köp eller annorledes övergår till annan man, eller att redare förklaras omyndig eller försättes i konkurs.* | *Har skepp eller skeppsbygge förvärvats genom överlåtelse från någon som icke var rätt ägare, skall förvärvet dock gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överläts och om förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren ej var rätt ägare. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om förvärv ge-* |
| *Varder fartygslott av ägaren såld till annan än medredare, vare övriga delägare, en eller flera, såframt icke försäljningen skett å offentlig auktion, berättigade att mot de vid försäljningen betinga-* | |

*Nuvarande lydelse*

*de villkor, sedan desamma, där medredaren det äskar, blivit av säljaren och köparen inför domstol med ed fästa, av köparen till sig lösa fartygslotten; åliggande det den eller dem, som lösa vilja, att inom fjorton dagar efter erhållen kunskap om försäljningen giva det köparen till känna vid lösningsrättens förlust. Äro de, som lösa vilja, flera, äge därtill rätt i förhållande till den andel, vardera i fartyget äger.*

*Föreslagen lydelse*

*nom överlåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.*

*Godtrosförvärv inträder dock ej, om samma inskrivningsdag som inskrivning sökes för förvärvet ärende upptages om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror eller om anteckning i registret att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till denna.*

*Om förvärv genom exekutiv försäljning finnas särskilda bestämmelser.*

21 §

*Överlåter redare sin lott i fartyget till annan man, inträder nye ägaren strax i en redares alla rättigheter och förpliktelser mot medredarne. Vad rederiet, förrän överlåtelsen skedde, lagligen gjort och beslutit vare jämväl mot nye ägaren gällande; häftar överlåtaren för oguldet tillskott till rederirörelsen, äge medredare jämväl mot nye ägaren rätt att avräkna sådan fordran å den utdelning, som belöper å den överlåtna lotten i fartyget. I förhållande till tredje man svare nye ägaren såsom redare för de förbindelser, rederiet ingår efter det överlåtelsen skett.*

*Det åligger överlåtaren att hos huvudredaren eller hos samtliga medredarne göra anmälan om överlåtelsen och tillika styrka, att denna blivit av nye ägaren godkänd; innan sådan anmälan skett, äge överlåtaren icke mot medredarne åberopa den skedda överlåtelsen till sitt fredande från ansvarighet. Mot tredje man må överlåtelsen icke åberopas i annat fall, än då denne icke varit i god tro.*

*Talan om bättre rätt till skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den för vars förvärv inskrivning senast beviljats eller sökts, även om denne före talans väckande överlåtit egendomen till annan. Den till vilken överlåtelse skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången.*

*Första stycket har motsvarande tillämpning, när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om tvist angående äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk.*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *Är fartyget infört i fartygsregistret, skall, efter det anmälan om överlåtelsen skett hos den myndighet, vilken förer registret, samma myndighet ofördröjligen låta i allmänna tidningarna kungöra överlåtelsen. Sedan sådant kungörande skett, skall överlåtelsen anses hava kommit till tredje mans kännedom, där ej av omständigheterna framgår, att han varken haft eller bort hava kunskap därom.* | |
| 22 § | |
| *De redare, vilka tillsammans äga mer än hälften i fartyget, må besluta, att fartyget skall försäljas och rederiet förty upplösas.* | *Rättsverkan som sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 19 och 20 §§ består även efter avregistrering.* |
| *Där någon redare det yrkar, skall rederiet upplösas:* | *Rättsverkan som ansökan om inskrivning medför enligt 19 och 20 §§ förfaller, om ansökningen avslås.* |
| *1. om fartyget till följd av förändring i de förhållanden, 1 § omförmäler, utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och på grund därav blivit avfört ur fartygsregistret;* | *Vad som föreskrives i 19—21 §§ samt förut i denna paragraf om rättsverkan av inskrivningsansökan har motsvarande tillämpning i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.* |
| *2. om huvudredare blivit genom domstols beslut skild från befattningen, såsom i 14 § sägs; eller* | |
| *3. om redaren kan visa, att rederiet förvaltas på sådant sätt, att hans rätt därigenom kränkes.* | |
| 23 §[14] | |
| *Vid upplösning av rederi skall fartygets försäljning ske på offentlig auktion. Kunna redarna ej enas om orten där auktionen skall äga rum eller om villkoren för försäljningen, avgöres tvisten av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.* | *Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro rörande omständighet som införingen avser.* |
| 24 §[15] | |
| *Redare, som har större del i fartyget än hälften, äger övertaga fartygets förande, om han är behörig därtill. Kan överenskommel-* | *Har äganderätt till fartyg, som är registrerat i främmande stat, eller till fartyg under byggnad i främmande stat inskrivits i regis-* |

[14] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[15] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *se ej träffas om lönevillkoren, fastställas dessa av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.* | *ter i den staten i enlighet med dess lag, skall rätten gälla i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.* |
| *Om den som har större del i fartyget än hälften är befälhavare, skall rätten på annan delägares talan skilja honom från befattningen, om giltiga skäl föreligga.* | |
| | *Registrerings- och inskrivningsförfarandet* |
| | *25 §*[16] |
| | *Registerärenden äro ärenden om* |
| | *1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge;* |
| | *2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge;* |
| | *3. inteckning i skepp eller skeppsbygge;* |
| | *4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn;* |
| | *5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.* |
| | *Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som ej utgör helgdag. Lika med helgdag anses midsommarafton och julafton. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter angivna klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag.* |
| | *Om behandlingen av registerärende gälla bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. Konungen meddelar närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.* |
| | *26 §*[17] |
| | *Hos registermyndigheten föres dagbok över registerärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanföras i akter.* |
| | *Har sökanden eller annan läm-* |

[16] Förutvarande 25 § upphävd genom 1922: 271.
[17] Förutvarande 26 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*nat uppgift eller avgivit förklaring av betydelse för ärendets prövning eller har särskild utredning verkställts i ärendet, skall anteckning därom göras i dagboken eller akten. I dagboken eller akten skola även upptagas kallelser, föreläggande och andra beslut, som ej skola införas i registret.*

*Vite, som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag, får bestämmas till högre belopp än som annars gäller. Vite utdömes av myndigheten.*

*27 §*[18]

*Beslut, som innebär att anmälan eller ansökan i registerärende bifalles, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjutes, skall införas i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan ej bifalles, skola skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.*

*Beslut, som skall införas i registret, meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.*

*28 §*[19]

*Har beslut i registerärende gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. Om beslut, varigenom förvärv inskrivits, skall den som dessförinnan senast var inskriven som ägare alltid underrättas.*

*I underrättelse enligt första stycket skola angivas de skäl för beslutet som antecknats i dagboken eller akten och vad den som vill fullfölja talan mot beslutet har att iakttaga.*

*29 §*[20]

*Talan mot beslut i registerärende föres i hovrätten. Besvärsinla-*

[18] Förutvarande 27 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[19] Förutvarande 28 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[20] Förutvarande 29 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*gan skall ingivas till registermyndigheten.*

*Besvärstiden är i fråga om slutligt beslut fyra veckor från den inskrivningsdag till vilken beslutet är att hänföra.*

*Besvär över beslut, som införts i registret, skola antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären vunnit laga kraft, skall anteckning göras om beslutets innehåll.*

*30 §*[21]

*Anmälan eller ansökan i registerärende skall göras skriftligen, om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling företes.*

*Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggande får vite utsättas. Föreligger i fråga om registrerat skepp eller skeppsbygge sådant förhållande att avregistrering skall ske enligt 16 §, får registermyndigheten självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.*

*Är bifall till ansökan om inskrivning av förvärv beroende av att föregående ägare gör registreringsanmälan eller inskrivningsansökan, får förvärvaren fullgöra det på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar.*

*31 §*[22]

*Finnes anmälan eller ansökan i registerärende ej omedelbart böra avslås enligt denna lag, får ärendet uppskjutas till viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.*

*Uppskjutes ärendet, får sökan-*

[21] Förutvarande 30 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[22] Förutvarande 31 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*den föreläggas att förebringa den utredning som fordras eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggande får vite utsättas. Efterkommer sökanden ej föreläggande, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.*

*Registerärende får vidare uppskjutas till senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till beskaffenhet eller omfattning ej lämpligen kan företagas till omedelbar prövning. Ärende som uppskjutits på sådan grund skall upptagas till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då ansökningen gjordes.*

*32 §*[23]

*Förekommer anledning antaga, att förvärv som åberopas i registerärende är ogiltigt eller på annan grund icke kan göras gällande eller att åtgärd som anmälan eller ansökan avser eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt beröres givas tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller, om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.*

*Grundas förvärv, som åberopas i registerärende, på testamente, dom eller förrättning, som ännu icke vunnit laga kraft eller pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet uppskjutas till dess saken slutligt avgjorts.*

*Är i annat fall sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol. Efterkommes icke föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.*

[23] Förutvarande 32 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*33 §*[24]

*Anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall avslås, om*

*1. bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits;*

*2. egendomen ej kan registreras enligt 11 §;*

*3. sökanden ej styrker sitt förvärv;*

*4. vad angår registrerat skepp eller skeppsbygge, fångesmannens rätt ej är inskriven och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning;*

*5. åberopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst icke var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som ansökningen göres;*

*6. egendomen av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet;*

*7. före utgången av den inskrivningsdag då ansökningen göres egendomen blivit föremål för kvarstad eller skingringsförbud till säkerhet för anspråk mot överlåtaren eller denne försatts i konkurs;*

*8. egendomen sålts exekutivt till annan än sökanden; eller*

*9. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.*

*34 §*[25]

*Ansökan enligt 14 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås, om*

[24] Förutvarande 33 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[25] Förutvarande 34 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller det ej visas att förvärvaren förlorat sin rätt.*

*Anmälan av skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller ansökan att skeppsnamn skall inskrivas i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller förutsättningarna för den begärda åtgärden enligt tillämpliga bestämmelser i 15—17 §§ icke föreligga.*

*35 §*[26]

*Har utländskt skepp blivit svenskt, får det införas i skeppsregistret endast om det visas att skeppet ej är infört i motsvarande register i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen.*

*Var skeppet nybyggt utomlands, skall dessutom visas att rätt till skeppet ej är inskriven i skeppsbyggnadsregister i den främmande staten eller att sådan rätt kommer att avföras den dag skeppet registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad, som förvärvats från utlandet.*

*36 §*[27]

*Om skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag den införes i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.*

[26] Förutvarande 35 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[27] Förutvarande 36 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*37 §*[28]

*Finnes vid inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller rätt därtill att förvärvet beror av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall även villkoret inskrivas.*

*Finnes vid inskrivningen eller därefter att förvärvet är förenat med annat villkor, som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka inteckning eller upplåta panträtt däri, eller att hans behörighet i sådant avseende är inskränkt genom annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente, skall detta antecknas i registret.*

*38 §*[29]

*I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när*

*1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga, som angår inskrivning;*

*2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;*

*3. ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge försatts i konkurs;*

*4. registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller sålts exekutivt;*

*5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom eljest förfallit;*

*6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;*

[28] Förutvarande 37 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[29] Förutvarande 38 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*7. enligt 36 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.*

*Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall det gälla.*

*Anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall överföras till skeppsregistret, om bygget överföres dit såsom skepp. Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.*

*39 §*[30]

*Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.*

*Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller 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 sådan skyldighet får vite utsättas.*

*Talan mot beslut enligt denna paragraf får föras även av myndighet som avses i 351 §.*

[30] Förutvarande 39 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

TREDJE KAPITLET

**Om partrederi**[31]

*40 §*[32]

*Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Anmälan om partrederiavtal kan göras hos registermyndigheten, som har att ofördröjligen kungöra anmälningen. Närmare föreskrifter om anmälnings- och kungörelseförfarandet meddelas av Konungen.*

*För de förpliktelser som uppkomma för partrederiet sedan rederiavtalet anmälts till registermyndigheten svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet. För dessförinnan uppkomna rederiförpliktelser svara redarna solidariskt.*

*I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41—57 §§ i den mån annat ej avtalats.*

*41 §*[33]

*För partrederi kan väljas en huvudredare. Till huvudredare får utses här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller svensk juridisk person.*

*42 §*[34]

*Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företaga de rättshandlingar rederirörelsen vanligen medför, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför domstol eller annan myndighet i sådan sak. Utan särskilt bemyndigande får huvudredaren ej överlåta fartyget eller upplåta panträtt däri eller bortfrakta fartyget för längre tid än ett år.*

[31] Förutvarande rubrik till 3 kap. upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[32] Förutvarande 40 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[33] Förutvarande 41 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[34] Förutvarande 42 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *Är huvudredare ej vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.* |
| | *43 §*[35] |
| | *Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådföra sig med dem i alla viktiga angelägenheter.* |
| | *44 §*[36] |
| | *Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket var och en av redarna kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under sin senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.* |
| | *Allmänt sammanträde fordras icke för beslut, som samtliga redare biträda eller som är så brådskande att det ej kan anstå till dess sådant sammanträde kan hållas.* |
| | *45 §*[37] |
| | *På redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid allmänt sammanträde. Redare, som uteblivit från allmänt sammanträde eller eljest ej deltagit i beslut, skall underrättas om vad som beslutats.* |
| | *46 §*[38] |
| | *Vid omröstning räknas varje redares röstetal efter hans andel i fartyget. Om annat icke följer av tredje stycket, gäller som beslut den mening som fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika röstetal.* |

[35] Förutvarande 43 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[36] Förutvarande 44 § upphävd genom 1922: 271.
[37] Förutvarande 45 § upphävd genom 1922: 271.
[38] Förutvarande 46 § upphävd genom 1922: 271.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Beslut vid allmänt sammanträde är bindande för redare, som uteblivit från sammanträdet.*

*Beslut, som fattats i annan ordning än vid allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas, gäller endast om det biträdes av redare, som tillsammans äga mer än hälften i fartyget. Beslut, som strider mot rederiavtalet eller eljest mot rederiets ändamål och ej avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare äro ense.*

*47 §*

*Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom beslut enligt 44 och 46 §§. Huvudredare, som själv äger minst hälften i fartyget, kan på medredares talan av domstol skiljas från uppdraget, om giltig anledning föreligger.*

*48 §*[39]

*Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgöres enligt lag och annan författning. Han skall redovisa inför redarna för sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisning skall avse kalenderår och avgivas inom två månader efter årets utgång.*

*Redovisning skall avgivas skriftligen till varje redare. För granskning av redovisning har redare rätt att taga del av rederiets räkenskapshandlingar.*

*Vill redare klandra redovisning, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det han fick del av den. Redare, som försummar det, har förlorat sin rätt till klander, om icke huvudredaren förfarit svikligt.*

*49 §*[40]

*Till utgifterna för rederiets verksamhet skall varje redare bidraga i förhållande till sin andel i farty-*

[39] Förutvarande 48 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[40] Förutvarande 49 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*get. Underlåter redare att på anfordran betala sitt bidrag till beslutad utgift och lägger huvudredaren eller annan redare ut beloppet, skall den försumlige betala årlig ränta på det förskotterade beloppet efter det av riksbanken tillämpade diskontot ökat med fyra procent, dock lägst sex procent.*

*50 §*[41]

*Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Överskott, som icke behöves för rederiets utgifter, skall utdelas.*

*Den som enligt 49 § förskotterat bidrag för annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning, som belöper på dennes andel.*

*51 §*[42]

*Övergår andel i fartyget till annan, skall förvärvaren eller hans fångesman ofördröjligen underrätta huvudredaren och övriga redare härom.*

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

*52 §*[43]

*Redare har rätt att lösa till sig andel i fartyget, som på annat sätt än genom förvärv vid exekutiv försäljning eller offentlig auktion övergått till annan än medredare. Lösningsrätt gäller dock icke mot medredares make, avkomling eller avkomlings make. Redare som vill utöva lösningsrätt skall meddela förvärvaren det inom en månad från det han underrättats om förvärvet. Försummas det, är lösningsrätten förfallen.*

*Göra flera redare lösningsrätt*

[41] Förutvarande 50 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[42] Förutvarande 51 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[43] Förutvarande 52 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.*

*Lösen skall givas för den övergångna andelens fulla värde. Tvist om löseskillingens storlek avgöres enligt lagen (1929: 145) om skiljemän.*

*53 §*[44]

*Redare, vars andel i fartyget övergått till annan, blir icke fri från ansvarighet gentemot övriga redare för de förpliktelser han hade vid övergången. Ej heller blir han fri från ansvarighet mot dem för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän huvudredaren eller samtliga redare underrättats om förvärvet.*

*Andelens förvärvare inträder i förhållande till övriga redare genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut och åtgärder som träffats före övergången. De övriga redarna kunna från hans utdelning avräkna sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.*

*Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de rederiförpliktelser som uppkomma efter andelsövergången. Innan inskrivning sökts för förvärvet eller anmälan eljest gjorts om detta svarar även hans fångesman för dylika rederiförpliktelser i förhållande till tredje man, som varken känt till eller bort känna till andelsövergången. Bestämmelserna i 40 § första stycket andra och tredje punkterna ha motsvarande tillämpning.*

*54 §*[45]

*Om ej annat följer av 55 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det redare hos medredarna begärt det.*

[44] Förutvarande 53 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[45] Förutvarande 54 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*På begäran av redare skall rederiet omedelbart upplösas, om*

*1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och lösningsrätt icke kan utövas enligt 52 §;*

*2. huvudredaren skilts från sitt uppdrag genom domstols förordnande;*

*3. medredare är ur stånd att fullgöra sina förpliktelser såsom redare; eller*

*4. rederiet förvaltas på sådant sätt att redarens rätt kränkes.*

*55 §*[46]

*Redare har rätt att lösa ut medredare, som enligt 54 § första stycket begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken upplösningsgrund enligt 54 § andra stycket hänför sig. Den som vill utöva utlösningsrätt skall meddela medredaren det inom en månad från det han fick del av dennes begäran om upplösning enligt 54 § första stycket eller kännedom om att upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket inträtt. Försummas det, är utlösningsrätten förfallen.*

*Bestämmelserna i 52 § andra och tredje styckena ha motsvarande tillämpning.*

*56 §*[47]

*Vid upplösning av partrederi skall fartyget säljas.*

*Enas ej redarna om försäljningsorten, bestämmes den av god man, som utses enligt lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt. Enas de ej om sättet för försäljningen, skall denna ske på offentlig auktion. Därvid har lagen om samäganderätt tillämpning, om försäljningen skall äga rum i Sverige.*

*När lagen om samäganderätt tillämpas enligt andra stycket, skall tingsrätten i fartygets hemort vara laga domstol.*

[46] Förutvarande 55 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[47] Förutvarande 56 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[48] Förutvarande 57 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

57 §[48]

*Den som har större andel i fartyget än hälften har rätt att inträda som fartygets befälhavare, om han är behörig därtill. Tvist om lönevillkoren skall avgöras enligt lagen (1929: 145) om skiljemän.*

*Om den som har större del i fartyget än hälften är befälhavare, skall rätten på annan delägares talan skilja honom från befattningen, om giltig anledning föreligger.*

## FJÄRDE KAPITLET

### Om fartygs befälhavare

69 §[49]

*Om fartyg, som enligt vad skeppshandlingarna utvisa är intecknat för fordran, på utländsk ort tages i mät eller belägges med kvarstad för fordran,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *kända inteckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.*

*Bevis om inteckningsåtgärd bör fogas vid skeppshandlingarna. Närmare bestämmelser härom meddelas av Konungen.*

*Om fartyg av utländsk myndighet belägges med kvarstad eller utmätes,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *närmaste svenske konsul i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Såvitt möjligt skall därjämte till registermyndigheten snarast översändas den utländska myndighetens bevis om åtgärden.*

*Första stycket har motsvarande tillämpning, när kvarstaden eller utmätningen häves.*

## FEMTE KAPITLET

### Om befraktning

113 §[50]

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock havaribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.

För ännu icke fastställda havaribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet.

Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma; *varder godset utmätningsvis sålt, gälle vad i 277 § stadgas.*

Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma.

[49] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[50] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

TIONDE KAPITLET

**Om redares ansvarighet**

*233 §*[51]

*Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots orsakar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada vållas av annan, när denne på redarens eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.*

*Vad redaren sålunda utgivit har han rätt att söka åter av den som vållat skadan.*

*Bestämmelser om inskränkning av redares ansvarighet finnas, utom i detta kapitel, i 122 och 171—173 §§ samt i lagen (1936: 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.*

*235 §*[52]

*Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å 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 bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. Vad som förstås med franc bestämmes i 348 §.*

[51] Förutvarande 233 § upphävd genom 1927: 78.
[52] Förutvarande 235 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*236 §*[53]

*Fordringar på grund av skada å 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 betalat 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 här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.*

*237 §*[54]

*Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må 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 i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för*

[53] Förutvarande 236 § upphävd genom 1927: 78.
[54] Förutvarande 237 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.*

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

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

*238 §*[55]

*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 riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § i någon av följande hamnar:*

*1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;*

*2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;*

*3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å 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.*

*Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 235 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av*

[55] Förutvarande 238 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.*

*Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.*

*239 §*[56]

*Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 235 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må 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 haverideläga re 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.*

*241 §*[57]

*Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.*

*Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den upp-*

[56] Förutvarande 239 § upphävd genom 1927: 78.
[57] Förutvarande 241 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*kommit på grund av fel eller försummelse.*

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

*242 §*[58]

*Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.*

*Beträffande ansvarighet som avses i 234 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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.*

## ELFTE KAPITLET

## Om sjöpanträtt och skeppshypotek

### *I Sjöpanträtt*

*Sjöpanträtt i fartyg*

*244 §*[59]

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

*1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes anställning på fartyget;*

*2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift;*

*3. ersättning med anledning av personskada, som uppkommit i o-*

[58] Förutvarande 242 § upphävd genom 1927: 78.
[59] Förutvarande 244 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*medelbart samband med fartygets drift;*

*4. ersättning med anledning av sakskada, som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen icke kan grundas på avtal;*

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

*Första stycket 3 och 4 gäller ej i fråga om fordran på ersättning för atomskada.*

*Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot fartygets ägare, som ej är redare, eller mot den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.*

*245 §*[60]

*Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

*Fordringar som upptagits i 244 § första stycket under skilda nummer ha inbördes företräde till betalning efter nummerordningen. Dock har fordran under 5 företräde framför fordran under 1—4, som uppkommit tidigare.*

*Fordringar under samma nummer ha inbördes lika rätt, om ej annat följer av tillämpningen av andra stycket. Fordran under 5 går dock före annan fordran under samma nummer, som uppkommit tidigare.*

*246 §*[61]

*Utom i fall som avses i 249 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt, även om fartyget övergår till ny ägare eller dess registrering ändras.*

*247 §*[62]

*Den som bygger, bygger om eller reparerar fartyg åt annan kan*

[60] Förutvarande 245 § upphävd genom 1927: 78.
[61] Förutvarande 246 § upphävd genom 1927: 78.
[62] Förutvarande 247 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*utöva retentionsrätt däri till säkerhet för sin fordran på köpeskilling eller annat vederlag, så länge han har egendomen i sin besittning. Lagen (1950: 104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats har motsvarande tillämpning.*

*Om förmånsrätt, som följer med retentionsrätt enligt första stycket, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

*248 §*[63]

*Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år förflutit från det att fordringen uppkom, om ej före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljes av exekutiv försäljning av fartyget, blivit säkerställd. Preskriptionstiden kan icke förlängas eller avbrytas men skall dock ej löpa medan laga hinder möter mot att fartyget belägges med kvarstad eller utmätes för borgenärens fordran.*

*249 §*[64]

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

*Borgenärerna ha 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 ger ej utdelning över det belopp som högst skall utgå enligt nämnda bestämmelser.*

*Exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat skall erkännas med den verkan som angives i första stycket, om fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsom-*

[63] Förutvarande 248 § upphävd genom 1927: 78.
[64] Förutvarande 249 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*råde samt försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.*

*250 §*[65]

*Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg ha motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes.*

*Sjöpanträtt i last*

*251 §*[66]

*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 i den mån de kunna göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut.*

*252 §*[67]

*Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

*Fordringar som upptagits i 251 § under skilda nummer ha inbördes företräde till betalning efter nummerordningen. Fordringar under samma nummer ha inbördes lika rätt. Fordran under 1 eller 2 går dock före fordran under samma nummer, som härrör av annan händelse och som uppkommit tidigare.*

[65] Förutvarande 250 § upphävd genom 1927: 78.
[66] Förutvarande 251 § upphävd genom 1927: 78.
[67] Förutvarande 252 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*253 §*[68]

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

*Säljes gods exekutivt, upphör sjöpanträtt däri sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående.*

*Den som utan borgenärens tillstånd lämnat ut gods, som enligt vad han insett eller bort inse häftade för fordran, svarar för vad som till följd därav ej kan utgå ur godset. Sådan ansvarighet har även mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.*

254 §[69]

*1 mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår*

*1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;*

*2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan orsakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;*

*3. ersättning för skada å person eller 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 inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;*

*4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt*

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

*Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år förflutit från det att fordringen uppkom, om ej före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljes av exekutiv försäljning av godset, blivit säkerställd. 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.*

[68] Förutvarande 253 § upphävd genom 1927: 78.
[69] Senaste lydelse 1964: 85.

*Nuvarande lydelse*

*Begränsningen gäller dock ej ansvarighet på grund av skada som åsamkats befälhavaren eller medlem av besättningen eller lots eller någon person i redarens tjänst, som befinner 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, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.*

*Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.*

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

*Föreslagen lydelse*

*Gemensamma bestämmelser*

255 §[70]

*1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs.*

*Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenetthundra francs för ton, dock med minst sexhundratrettiotusen francs.*

*2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.*

*Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid*

*Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häftar varje pant för fordringens hela belopp.*

*Får borgenär betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för panträttens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. I pantägarens ställe och med företräde framför honom inträder borgenär, för vars fordran panten häftade särskilt, i den mån panten på grund av den andre borgenärens krav ej förslår till betalning av hans fordran.*

[70] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.* | |
| 256 §[71] | |
| *Den ansvarighetsgräns, varom stadgats i 255 §, gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.* | *Sjöpanträtt består, även om fordringen överlåtes eller tages i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till annan.* |
| *Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i nämnda mom. första stycket.* | |
| *Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.* | |
| *Har redaren betalat 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 här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.* | |
| 257 §[72] | |
| *Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas* | *Sjöpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyg eller last.* |
| | *Rätt till betalning, som följer med retentionsrätt enligt 247 §, kan göras gällande i ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyg eller fartygsbygge, som är föremål för retentionsrätten.* |

[71] Senaste lydelse 1964: 85.
[72] Senaste lydelse 1964: 85.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *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 i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.* | |
| *Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.* | |
| *Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.* | |
| 258 §[73] | |
| *Kvarstad eller annan handräckning för fordan, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd hävas, om redaren visar, att han, innan åtgärden genomförts, utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § i någon av följande hamnar:* | *Talan om betalning ur fartyg eller last för fordran, som är förenad med sjöpanträtt, får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Såvitt gäller last kan sådan talan dock ej väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.* |
| *1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;* | |
| *2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;* | |
| *3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å last.* | |
| *Har i fall som avses i första stycket säkerheten ställts i annan ort än där angives, prövar rätten eller överexekutor med hänsyn till* | |

[73] Senaste lydelse 1964: 85.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *omständigheterna, huruvida handräckningsåtgärd, som nu sagts, skall vägras eller hävas.* | |
| *Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.* | |
| *Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.* | |
| 259 §[74] | |
| *Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock ankomma på denne att uppgöra jämväl dispasch som här avses.* | *När sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet, skall svensk lag tillämpas.* |
| *Redaren skall hos dispaschören uppgiva namn och adress på kända sakägare.* | *Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek, som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt ej medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar.* |
| *Dispaschören skall, om det ej är uppenbart att okända sakägare ej finnas, genom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och i tidning inom orten, anmana sak-* | |

[74] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *ägarna att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas kända sakägare. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om dispasch vid gemensamt haveri.* | |
| *Kostnaden för dispasch, som avses i denna paragraf, är redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleda annat.* | |
| 260 §[75] | |
| *Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.* | *Bestämmelserna i 259 § ha motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes. För tiden dessförinnan gäller lagen i den stat där fartyget bygges.* |
| *Borgenär, som sålunda uppburit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.* | |
| | *II Skeppshypotek* |
| | *Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning* |
| 261 §[76] | |
| *Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare,* | *Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som angives i detta* |

[75] Senaste lydelse 1964: 85.
[76] Senaste lydelse 1964: 85.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| *eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.* | *kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i francs som avses i 348 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.* |
| *Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.* | *Inteckning kan icke beviljas i andel av skepp eller skeppsbygge, ej heller i flera skepp eller byggen gemensamt.* |
| *Det sammanlagda belopp till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.* | |
| 262 §[77] | |
| *Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.* | *Panträtt stiftas genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha sökt inskrivning för sitt förvärv, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.* |
| *Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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.* | *Bestämmelser om ägarens rätt när pantbrev icke alls eller endast delvis utnyttjats för pantsättning (ägarhypotek) finnas i 270 §.* |
| 263 §[78] | |
| *Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket tillämpas i fråga om fartyg hemmahörande i annan främmande stat än sådan, som utan förbe-* | *Panträtt, som upplåtits i skepp eller skeppsbygge, omfattar även ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på egendomen.* |

[77] Senaste lydelse 1964: 85.
[78] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
| --- | --- |
| *håll anslutit sig till 1957 års internationella konvention angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som användas till fart i öppen sjö.* | |
| | *Panträttens innebörd* |
| | *264 §*[79] |
| | *När myndighet vid utsökning eller i annat fall fördelar medel mellan rättsägare i skepp eller skeppsbygge, har borgenär rätt att för fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta ej förslår, erhåller borgenären betalning ur medlen genom ett tilllägg. Detta får ej överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte sex procent årlig ränta på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel nedsattes som eljest skola fördelas.* |
| | *Ha flera pantbrev överlämnats som pant för fordran och ha inteckningarna samma företrädesrätt eller gälla de omedelbart efter varandra, skola bestämmelserna i första stycket om pantbrevets belopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.* |
| | *265 §*[80] |
| | *Borgenär har rätt att få betalning enligt 264 § även om fordringen preskriberats eller icke blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.* |
| | *266 §*[81] |
| | *Försämras skepp eller skeppsbygge till följd av vanvård eller sjöolycka eller av annan därmed* |

[79] Förutvarande 264 § upphävd genom 1964: 85.
[80] Förutvarande 265 § upphävd genom 1964: 85.
[81] Förutvarande 266 § upphävd genom 1964: 85.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen ej är förfallen till betalning. Detsamma gäller, om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 16 § utom när bygget skall överföras till skeppsregistret såsom skepp.*

**Om sjöpanträtt och om preskription av fordran i vissa fall**

**I. Om sjöpanträtt**

*Om sjöpanträtt i fartyg och frakt*

*Panträttsupplåtelse i vissa fall*

267 §[82]

*Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:*

*1. Rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn;*

*2. fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren;*

*3. bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri;*

*4. ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats;*

***Frångår skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om ej annat följer av 268 §. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning, om förvärv av skepp eller skeppsbygge återgår såsom ogiltigt.***

[82] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *5. fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov; och* | |
| *6. fordran, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter.* | |

268 §[83]

| | |
|---|---|
| *Sjöpanträtt i fartyget omfattar jämväl fartygets tillbehör och redarens fordran å ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta. Under fartygets tillbehör innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å maskindrivet fartyg kol eller andra för maskinens drift avsedda ämnen.* | *Upplåtes panträtt i skepp eller skeppsbygge i strid med en mot upplåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, är upplåtelsen utan verkan, om ej annat följer av 269 §.* |
| *Sjöpanträtt i frakt, däri inberäknat passagerareavgifter, avser bruttofrakten för den resa, under vilken fordringen uppkommit, samt fordran å ersättning eller haveribidrag för förlust av sådan frakt, dock att sjöpanträtt för fordran på grund av tjänsteavtal omfattar samtliga fraktbelopp för alla resor under den tid, samma tjänsteavtal gäller.* | |
| *Sjöpanträtten omfattar tillika redarens fordran å ersättning för bärgning som utförts under resan, med avdrag för vad därav må tillkomma befälhavare eller besättning. Sjöpanträtten omfattar icke ersättning, som utgår till redaren på grund av tagen försäkring.* | |

[83] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 269 §[84] | |
| *Borgenär, som för sin fordran har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, njute betalning ur panten med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979).* | *Har panträtt upplåtits i skepp eller skeppsbygge av någon som icke var rätt ägare, skall upplåtelsen dock gälla, om upplåtarens åtkomst var eller därefter, på ansökan före upplåtelsen, blev inskriven och om borgenären vid upplåtelsen eller, när fordringen därefter överlåtits till annan, denne vid sitt förvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren ej var rätt ägare. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om panträttsförvärv genom upplåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom upplåtelsen.* |
| *Hava i 267 § avsedda fordringar uppstått under samma resa, äge de rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de i samma § äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 3 och 5 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.* | |
| *Fordringar, som uppstått under en senare resa, skola äga företräde framför dem, som härleda sig från en tidigare, dock att beträffande de i 267 § 6 nämnda fordringar vad sålunda stadgas skall gälla allenast sådana inbördes och att, där ett och samma tjänsteavtal avser flera resor, fordringar på grund av detsamma skola, ändå att de uppstått under en tidigare resa, njuta lika rätt med fordringar från den sista resan.* | |
| | *Ägarhypotekets innebörd* |
| 270 §[85] | |
| *Försäljes fartyg efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är stadgad, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.* | *Om pantbrev ej överlämnats som pant för fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 264 §, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, erhålla tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har pantbrev överlämnats som pant för fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen erhålla skillnaden.* |
| *Har fartyg efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt och därefter blivit genom frivillig avhandling försålt, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen.* | |

[84] Senaste lydelse 1970: 983.
[85] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *Övergår eljest fartyg i annans hand, häfte det fortfarande för de fordringar, som nämnas i 267 §.* | |
| | *Inteckning företräde* |
| 271 §[86] | |
| *Skall egendom, vari sjöpanträtt äger rum, utmätningsvis försäljas, äge panträttshavarne, utan hinder av vad om begränsning av redareansvaret är stadgat, bevaka sina fordringar till fulla beloppet; njute dock ej utdelning utöver det belopp, som enligt nämnda stadganden skall högst utgå.* | *Inteckning ger företräde i förhållande till annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna sökas. Inteckningar som sökas på samma inskrivningsdag giva lika rätt.* |
| 272 §[87] | |
| *Sjöpanträtt i frakt, i redarens övriga i 268 § nämnda fordringar och i köpeskilling, varom i 270 § andra stycket sägs, må göras gällande så länge beloppet är oguldet eller innehaves av befälhavaren eller redarens agent.*<br>*Har beloppet efter det redaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, äge borgenär, för vars fordran det inbetalda beloppet häftade, så långt detsamma förslår erhålla utdelning i konkursen med den förmånsrätt, som skulle hava tillkommit honom, där beloppet utestått oguldet.* | *Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar, som sökas på samma inskrivningsdag, på annat sätt än som angivits i 271 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finnas bestämmelser i 286 och 288 §§.* |
| 273 §[88] | |
| *Har redaren uppburit belopp, varom i 272 § sägs, och gällde däri sjöpanträtt för fordran, för vilken han häftade allenast med fartyget och frakten, vare redaren för samma fordrans betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det uppburna beloppet.*<br>*Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.* | *Det företräde som tillkommer inteckning i skeppsbygge består vid överföring till skeppsregistret.* |

[86] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[87] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[88] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 274 §[89] | |
| *Har äganderätten till fartyg genom frivillig avhandling övergått till utländsk man och upphörde i följd därav sjöpanträtt i fartyget för fordran, för vilken förre ägaren häftade allenast med fartyget och frakten, vare denne för fordringens betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det värde, fartyget hade vid tiden för överlåtelsen.* | *Om förmånsrätt, som följer med inteckning, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).* |
| *Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.* | |
| | *Vissa bestämmelser om inteckning och pantbrevs giltighet* |
| 275 §[90] | |
| *Vad i detta kap. stadgas angående sjöpanträtt i fartyg och frakt skall äga tillämpning jämväl vid underbortfraktning av ett fartyg samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro.* | *Skall skepp avregistreras såsom förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller såsom försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller inteckning i skeppet när tio år förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 38 § första stycket 6. Inteckning kan dock förnyas att gälla ytterligare tio år, om det medan inteckningen ännu gäller begäres av borgenären eller skeppsägaren, och kan därefter i samma ordning förnyas för tio år åt gången.* |
| *Om sjöpanträtt i inlastat gods* | |
| 276 §[91] | |
| *Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer*<br>*1. bärgarlön samt fordran på bibidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas efter samma grund (136 och 216 §§);*<br>*2. fordran på grund därav att, jämlikt i denna lag stadgad behörighet, befälhavaren eller bortfraktaren slutit avtal eller träffat* | *Säljes skepp eller skeppsbygge exekutivt i Sverige, är inteckning däri, sedan auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts, utan verkan till belopp som icke tillåtits innestå i egendomen med anledning av att inteckningsborgenärens fordran avräknats på köpeskillingen.*<br>*Exekutiv försäljning i främmande stat av intecknat skepp eller* |

[89] Senaste lydelse 1964: 85.
[90] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[91] Senaste lydelse 1970: 983.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| annan åtgärd för lastens behov; befälhavarens eller bortfraktarens fordran för vad han förskjutit för lastens behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgiva; lastägares fordran för gods, som blivit under resa sålt för annan lastägares räkning; och | skeppsbygge skall erkännas med den verkan som angives i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. |
| 3. fordran på frakt, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan. | |
| Här upptagna fordringar skola njuta betalning ur det inlastade godset med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979) och sig emellan i den nummerordning i vilken de ovan äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 1 och 2 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre. | |

277 §[92]

| | |
| --- | --- |
| Lossas gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, eller varder under resa gods sålt för fartygets eller lastens behov, upphöre sjöpanträtten i godset. | Om inteckning blir helt eller delvis utan verkan, är pantbrevet utan verkan i motsvarande mån. |
| Samma lag vare, där godset säljes efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt gods i fartyg är stadgad men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs. | Dödning av förkommet pantbrev medför ej att inteckningen blir utan verkan. |

[92] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *Främmande hypotek m. m.* |
| | 278 §[93] |
| *Är lastägare berättigad till ersättning för gods, som gått förlorat eller skadats, eller har gods under resan blivit sålt för fartygets behov eller för annan lastägares räkning, skola de borgenärer, vilka enligt 276 § hava sjöpanträtt i det inlastade godset, äga enahanda rätt till den lastägaren tillkommande ersättning.*<br>*Ersättning, som utgår till lastägaren på grund av tagen försäkring, häfte icke i pantens ställe.* | *Panträtt eller annan sådan rättighet, som upplåtits i utländskt fartyg, gäller även i Sverige under förutsättning att*<br>*1. rättigheten stiftats och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat;*<br>*2. registret och de handlingar som skola förvaras i anslutning därtill enligt lagen i registreringsstaten äro offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kunna erhållas från registret;*<br>*3. registret eller i anslutning därtill förvarade handlingar innehålla uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten stiftats till förmån för pantbrevs eller motsvarande handlings innehavare samt uppgift om det belopp rättigheten avser och om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämma rättighetens företräde i förhållande till andra rättigheter.* |
| | 279 §[94] |
| *Sjöpanträtt i fordringsbelopp, vartill borgenär äger sådan rätt, som i 278 § sägs, må göras gällande, så länge det icke uppburits av lastägaren.*<br>*Har sådant belopp efter det lastägaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, gälle vad i 272 § stadgas.*<br>*Har fordringsbeloppet uppburits av lastägaren, vare om dennes ansvarighet för fordrans betalning lag, som i 273 § för redare stadgas.* | *Panträtt eller annan sådan rättighet, som upplåtits i fartyg under byggnad i främmande stat, gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i den främmande staten i enlighet med dess lag.* |

[93] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[94] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 280 §[95] | |
| *Utelämnar befälhavare utan borgenärens tillstånd gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, svare befälhavaren för den fordrans betalning, dock icke utöver det värde, godset hade vid lossningen; enahanda ansvarighet åligge jämväl mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat personligen svara, såvida han ägde kunskap om fordringen, när lossningen skedde.* | *Rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 278 eller 279 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till annan inskriven rättighet och, i den mån det är förenligt med 259 och 260 §§, i övrigt den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utföres.* |
| *Gemensamma bestämmelser* | *Inteckningsförfarandet* |
| 281 §[96] | |
| *Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häfte envar av panterna för gäldens hela belopp.* | *I inteckningsärende anses såsom ägare av skeppet eller bygget den för vars förvärv inskrivning senast är sökt.* |
| 282 §[97] | |
| *Borgenär, som har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, äge för utfående av sin fordran ur panten söka fartygsägaren eller befälhavaren, vilkendera han helst vill. Söker borgenär för fordran, för vilken gods i fartyg häftar, betalning ur godset, äge ock han rätt att söka befälhavaren, dock ej där borgenären är fartygets ägare eller den, till vilken denne må hava överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning.* | *Ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.*<br>*Begäran om inteckningsförnyelse göres skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ingivas, om det ej är skeppsägaren som begär förnyelsen.* |
| 283 §[98] | |
| *Sjöpanträtt upphör, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om*<br>*1. fordran på bärgarlön, inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;*<br>*2. fordran på ersättning för sammanstötning eller annan olyckshändelse eller för skada på* | *Ansökan om inteckning skall avslås, om*<br>*1. bestämmelserna i 282 § första stycket ej iakttagits;*<br>*2. ansökningen strider mot 261 §;*<br>*3. ansökningen strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor* |

[95] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[96] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[97] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[98] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *person, inom ett år från den dag skadan inträffade;* | *mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som införts i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret eller införes däri samma inskrivningsdag som inteckningen sökes, och ansökningen icke medgivits av den till vars förmån inskränkningen gäller;* |
| *3. 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;* | *4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras;* |
| *4. fordran för lämnade förnödenheter, som avses i 267 § 5, inom sex månader från det fordringen tillkom;* | *5. sökanden eller, om skeppet eller bygget äges av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försättes i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen sökes och det icke visas, att skeppet, bygget eller andelen ej hör till konkursboet;* |
| *5. övriga i nyssnämnda lagrum samt 276 § 2 avsedda fordringar, inom ett år från det fordringen tillkom;* | *6. skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill är föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller blir föremål för sådan åtgärd samma inskrivningsdag som inteckningen sökes; eller* |
| *6. alla övriga fordringar, inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.* | *7. skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning.* |
| *Vid tillämpning av första stycket 6 anses i 267 § 2 avsedda fordringar på lön eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal icke förfallna till betalning på den grund att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.* | *Har ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits, skall behandlingen av inteckningsansökningen uppskjutas på motsvarande sätt.* |
| *Har fordran som avses i första stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.* | |

**II. Om preskription av fordran i vissa fall**

284 §[99]

| | |
|---|---|
| *Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om* | *Möter icke hinder enligt 283 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.* |
| *1. fordran på bärgarlön, inom två år från det bärgningsföretaget slutförts;* | *Bestämmelser om utfärdande av nytt pantbrev i stället för pantbrev som dödats finnas i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling.* |
| *2. fordran på andel i bärgarlön enligt 229 § 1 mom. andra stycket,* | |

[99] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *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 utbekommande av belopp som någon enligt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år efter 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 första eller andra stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.* | |
| | *285 §*[100] |
| | *Begäran om inteckningsförnyelse skall avslås, om 282 § andra stycket ej iakttagits.* |

[100] Förutvarande 285 § upphävd genom 1922: 271.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*286 §*[101]

*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 §*[102]

*Pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare utbytas mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid har 286 § andra punkten motsvarande tillämpning.*

*288 §*[103]

*Inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare 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 §*[104]

*På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får inteckning dödas (dödning).*

*Bestämmelser om dödning av inteckning, när pantbrevet förkommit, finnas i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling.*

*290 §*[105]

*När innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som*

[101] Förutvarande 286 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[102] Förutvarande 287 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[103] Förutvarande 288 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[104] Förutvarande 289 § upphävd genom 1922: 271.
[105] Förutvarande 290 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*avses i 287—289 §§ skall pantbrevet ingivas.*

*291 §*[106]

*På ansökan av pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Är annan antecknad som innehavare, skall registermyndigheten sedan det nya innehavet antecknats avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Föreligger anledning till antagande att sökanden ej innehar pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att uppvisa detta.*

*Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet upphört, skall anteckningen avföras.*

*Har ansökan enligt första stycket icke gjorts, när pantbrev utfärdas, eller föreligger icke ny sådan ansökan när anteckning om innehav avföres, antecknas skeppets eller skeppsbyggets ägare som innehavare.*

*292 §*[107]

*Har inteckning förfallit enligt 275 §, skall det antecknas i skeppsregistret.*

*I registret skall göras anteckning om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.*

*293 §*[108]

*Om skeppsbygge avföres ur skeppsbyggnadsregistret och i stället införes i skeppsregistret såsom skepp, skall inteckning som gäller i bygget och införing som rör inteckningen överföras till skeppsregistret.*

[106] Förutvarande 291 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[107] Förutvarande 292 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[108] Förutvarande 293 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|

## TOLFTE KAPITLET

### Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning

305 §[109]

| | |
|---|---|
| Sjöförklaring inom riket hålles av *Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt.* Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Konungen äger dock för viss hamn förordna att annan av *domstolarna* skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden. | Sjöförklaring inom riket hålles av *tingsrätt, som enligt 336 § utsetts att vara sjörättsdomstol.* Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Konungen äger dock för viss hamn förordna att annan av *sjörättsdomstolarna* skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden. |

Om annat ej följer av denna lag, gäller beträffande sjöförklaring inför domstol lagen om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som äro kunniga och erfarna i sjöväsendet. Åtminstone en av de senare bör hava grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen hava utövat sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upptaga minst tjugo personer. Om biträde av person med särskild sakkunskap i visst fall är ändamålsenligt, äger rätten tillkalla sådan person att inträda såsom ytterligare ledamot i rätten, även om han ej är upptagen i förteckningen. Särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är omyndig eller i konkurstillstånd får ej vara ledamot. Särskild ledamot äger uppbära ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

I Danmark, Finland och Norge hålles sjöförklaring för svenskt fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag.

I övrigt hålles sjöförklaring utom riket av svensk konsul, som enligt bemyndigande av ministern för utrikes ärendena äger utföra sådan förrättning. Om det lämpligen kan ske, skola vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Är i visst fall biträde av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt, äger konsuln tillkalla även sådan person. I ort, där behörig svensk konsul ej finnes, hålles sjöförklaring av behörig dansk, finsk eller norsk konsul.

I fråga om sjöförklaring inför konsul gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Konsul äger dock ej upptaga ed eller försäkran eller meddela vitesföreläggande.

[109] Senaste lydelse 1970: 919.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|

314 §[110]

Har händelse som avses i 301 § medfört stora förluster i liv eller egendom eller kan utredningen av annan anledning väntas bliva synnerligen omfattande eller av invecklad beskaffenhet, äger Konungen förordna, att händelsen och dess orsaker skola utredas av en särskild undersökningskommission, bestående av personer med juridisk, nautisk och teknisk sakkunskap. Har undersökningskommission förordnats, behöver sjöförklaring ej äga rum.

I den mån det kan ske skall kommissionen underrätta sakägarna samt bereda dem tillfälle att närvara vid utredningen och på annat sätt bevaka sin rätt i överensstämmelse med vad som gäller vid sjöförklaring.

Kommissionen kan hos tingsrätt, som enligt *305 § är behörig att hålla sjöförklaring*, göra framställning om att vittne eller sakkunnig höres eller att föreläggande meddelas någon att som bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder ej möter. Om sådan åtgärd gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring och om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

Kommissionen kan hos tingsrätt, som enligt *336 § utsetts att vara sjörättsdomstol*, göra framställning om att vittne eller sakkunnig höres eller att föreläggande meddelas någon att som bevis tillhandahålla skriftlig handling eller föremål. Rätten skall anställa förhör eller meddela föreläggande, om laga hinder ej möter. Om sådan åtgärd gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring och om bevisupptagning i rättegång utom huvudförhandling.

## FJORTONDE KAPITLET

### Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

336 §[111]

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag är *Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt*. Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som *anges* i första stycket uteslutande *annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg*, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag är *tingsrätt, som Konungen utser (sjörättsdomstol)*. Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som *angives* i första stycket uteslutande *båt, som ej hålles i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte*, får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

[110] Senaste lydelse 1970: 919.
[111] Senaste lydelse 1970: 919.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 337 §[112] | |
| I fråga om behörigheten för *de tingsrätter som anges i 336 § första stycket* att upptaga tvistemål *enligt denna lag* äga bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet motsvarande tillämpning. Talan får även väckas vid *den av tingsrätterna som är domstol* för den ort där fartyget finnes. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid *den av tingsrätterna som är domstol* för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda *tingsrätt,* även om säkerheten frigivits. | I fråga om behörigheten för *sjörättsdomstol* att upptaga tvistemål, *som avses i 336 §,* äga bestämmelserna om laga domstol i tvistemål i allmänhet motsvarande tillämpning. Talan får även väckas vid *sjörättsdomstolen* för den ort där fartyget finnes. Har säkerhet för fordran ställts hos myndighet till befrielse från kvarstad eller annan handräckning, får talan väckas även vid *sjörättsdomstolen* för den ort där säkerheten ställts. Talan angående fordran som säkerheten avsett får väckas vid sistnämnda *sjörättsdomstol,* även om säkerheten frigivits. |
| *Om domstolen för* den ort där svaranden *enligt i första stycket angivna grunder* kunnat sökas *icke är tingsrätt som anges i 336 § första stycket,* väckes talan vid *den av dessa tingsrätter* som är närmast den orten. | *Finnes icke sjörättsdomstol i* den ort där svaranden kunnat sökas *enligt första stycket,* väckes talan vid *sjörättsdomstol* som är närmast den orten. |

Äro flera redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses som rederiets hemvist.

| | |
|---|---|
| 338 §[113] | |
| I fråga om behörigheten för *de tingsrätter som anges i 336 § första stycket* att upptaga brottmål som *där* avses äga bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet motsvarande tillämpning. *Om domstolen för* den ort där den misstänkte *enligt vad nu sagts* haft att svara *icke är någon av nämnda tingsrätter,* väckes åtal vid den *av dessa tingsrätter* som är närmast den orten. | I fråga om behörigheten för *sjörättsdomstol* att upptaga brottmål som avses i *336 § första stycket* äga bestämmelserna om laga domstol i brottmål i allmänhet motsvarande tillämpning. *Finnes icke sjörättsdomstol i* den ort där den misstänkte *sålunda* haft att svara, väckes åtal vid den *sjörättsdomstol* som är närmast den orten. |

## FEMTONDE KAPITLET

### Särskilda bestämmelser

*Poincaréfranc*

*348 §*

*Med franc förstås i denna lag en värdeenhet innehållande sextio-*

[112] Senaste lydelse 1970: 919.
[113] Senaste lydelse 1970: 919.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*fem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter betalningsdagens kurs eller, om säkerhet ställes för betalningen, kursen den dag då detta sker.*

*Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.*

*349 §*

*Kommer till följd av 20 eller 269 § förvärv eller panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning som avses i 20 eller 269 § gäller, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.*

*Lider någon förlust till följd av tekniskt fel i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i anordning som hos registermyndigheten eller annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.*

*Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidtaga åtgärd för bevarande av 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 förlust att tillskyndas rättsägare som avses i 39 §, har han rätt till ersättning av staten. Ersättning utgår dock ej, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *351 §*<br>*Staten företrädes i ärende om ersättning enligt 349 eller 350 § av myndighet som Konungen bestämmer.* |
| | *352 §*<br>*Vill den som är part i mål om bestånd av rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 349 §, om han förlorar målet, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 351 § om rättegången.*<br>*Har förberedelsen i målet slutförts utan att ersättningstalan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.* |
| | *353 §*<br>*Har den som enligt 349 eller 350 § är berättigad till ersättning av staten haft rätt att utkräva beloppet av annan såsom skadestånd, inträder staten i rätten mot denne.*<br>*Ersättning enligt 349 eller 350 § på grund av domstols dom utbetalas sedan domen vunnit laga kraft.* |

**Övergångsbestämmelser**

*Allmänna bestämmelser*

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

Genom lagen upphäves

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 föreskrift som ersatts genom bestämmelse i denna lag tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

*Till 1 kap. sjölagen*

2. Bestämmelserna i 5 § i dess äldre lydelse gäller fortfarande i fråga om förvärv eller förändring som inträffat före ikraftträdandet.

3. Utan hinder av 6 § i dess nya lydelse får skepp behålla det namn varunder det vid ikraftträdandet är infört i fartygsregistret så länge skeppet eller större andel däri än hälften ej övergått till ny ägare eller det föreligger särskilda skäl att skeppet ändock behåller namnet. Detta får dock ej behållas, om registermyndigheten finner synnerliga skäl att namnet ändras för undvikande av förväxling.

Finner registermyndigheten att skepps namn bör ändras, kan den vid vite förelägga ägaren att inom viss tid bestämma annat namn varunder skeppet kan registreras. Vitet utdömes av myndigheten.

*Till 2 kap. sjölagen*

4. I skeppsregistret skall såsom ägare till skepp, som är överfört från fartygsregistret eller fiskefartygsregister, antecknas den som senast upptagits som ägare av skeppet i sådant register. Registermyndigheten skall på lämpligt sätt låta kungöra sådan anteckning.

Har ett år förflutit från ikraftträdandet utan att inskrivning av äganderätt sökts eller talan väckts om bättre rätt till skeppet, skall den som antecknats såsom ägare anses som inskriven ägare av skeppet.

Söker någon inskrivning av äganderätt till skepp, som förvärvats före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet icke var infört i fartygsregistret eller fiskefartygsregister, och kan han icke styrka sin rätt men gör han den sannolik, skall han antecknas i skeppsregistret som ägare. Första stycket andra punkten och andra stycket har motsvarande tillämpning, varvid ettårstiden räknas från den dag anteckningen kungjordes.

5. Har inteckning sökts eller beviljats i båt före ikraftträdandet, skall båten och inteckningen upptagas i skeppsregistret.

I fråga om båt som avses i första stycket gäller de nya bestämmelserna om registrering och avregistrering av skepp samt inskrivning av förvärv av skepp, utom 19—22 §§. Upphör båten att besväras av inteckning, skall den omedelbart avföras ur skeppsregistret.

Bestämmelserna i 4 har motsvarande tillämpning i fråga om båt som avses i denna punkt.

6. Utföres skeppsbygge enligt beställning som gjorts före ikraftträdandet, får det införas i skeppsbyggnadsregistret endast om tillverkare och beställare är ense därom.

Skeppsbygge som anmäles för registrering inom två år från ikraftträdandet får ej registreras, om ägarens näringsverksamhet vid ikraftträdandet omfattades och fortfarande omfattas av företagsinteckning och inteckningshavaren icke medgivit att bygget registreras.

Skeppsbygge som anmäles för registrering senare än två år från ikraftträdandet får ej heller registreras, om det visas att registreringen skulle kränka rätt som någon har till bygget på grund av företagsinteckning.

Bestämmelserna i 3 § i dess äldre lydelse skall under en tid av två år från ikraftträdandet gälla i fråga om beställning som gjorts före ikraftträdandet. Beställares rätt till skeppsbygge enligt 3 § i dess äldre lydelse består så länge bygget ej registrerats.

7. Frist för anmälan av skepp för registrering eller för ansökan om inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge skall ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet.

*Till 3 kap. sjölagen*

8. I fråga om partrederi, som tillkommit före ikraftträdandet, gäller utan hinder av att rederiavtalet ej anmälts till registermyndigheten vad som föreskrivs i 40 § andra stycket om delad ansvarighet för uppkommande förpliktelser.

*Till 11 kap. sjölagen*

9. I fråga om sjöpanträtt, som uppstått före ikraftträdandet, gäller 245, 252 och 255—260 §§ i stället för motsvarande äldre bestämmelser. Dock skall sjöpanträtt, som icke erkännes enligt de nya bestämmelserna, ha det företräde till betalning som närmast kan anses motsvara företrädet enligt äldre bestämmelser.

10. I skepp, som icke har den dräktighet att det kunnat intecknas enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg, får inteckning icke beviljas enligt de nya bestämmelserna utan att det visas, att skeppet ej omfattas av företagsinteckning.

11. Inteckning, som beviljats eller sökts före ikraftträdandet, skall föras över till skeppsregistret. Den anses som en enligt de nya bestämmelserna 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.

12. Utgör inteckningshandling säkerhet för fordran vid ikraftträdandet, skall panträtt anses upplåten enligt 262 § 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. Bestämmelsen i 36 § lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg har fortfarande tillämpning.

13. Bestämmelserna i 12 har motsvarande tillämpning i fall då borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på grund varav inteckning sökts, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 19.

Bestämmelserna i 12 har likaledes motsvarande tillämpning, om borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på vilken tecknats inteckningsmedgivande, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 19.

14. Har borgenär panträtt för sin fordran på grund av inteckning som beviljats före ikraftträdandet eller därefter med stöd av 19 skall ifråga om hans rätt till betalning ur medel, som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan rättsägare i det av inteckningen besvärade fartyget, äldre bestämmelser tillämpas i stället för 264 § om det yrkas av någon vars rätt beror därav. Vad som sagts nu gäller dock endast om fördelningen föranledes av utmätning som skett före utgången av 1979 eller av konkurs efter ansökan som gjorts före nämnda tidpunkt eller, såvitt angår fördelning av annan anledning än utmätning eller konkurs, om medlen nedsatts före den angivna tidpunkten.

Första stycket gäller även i fall då efter ikraftträdandet inteckningshandlingen utbytts mot två eller flera nya pantbrev.

15. Grundas panträtt i fartyg på förhållande som anges i 12 eller

13 första stycket, har fartygsägaren även i annat fall än då bestämmelserna i 14 är tillämpliga rätt att påfordra, att vid fördelning av medel mellan rättsägare i fartyget betalning till borgenären begränsas enligt äldre bestämmelser.

16. Medför tillämpning av 264 §, i fall då panträtt i fartyg grundas på förhållande som anges i 12 eller 13 första stycket och fordringens förfallodag inträffar efter utgången av år 1979, att inteckningssäkerhetens värde nedgår väsentligt och ställer gäldenären ej efter anfordran ytterligare säkerhet varmed borgenären skäligen kan nöjas, får borgenären säga upp fordringen till betalning inom sex månader. Uppsägning på grund av vad som sagts nu får icke ske förrän sex månader förflutit från det gäldenären anmodats ställa ytterligare säkerhet och ej heller före utgången av år 1977 eller senare än att tiden för betalningsskyldighetens fullgörande infaller före utgången av år 1979.

17. Övergångsbestämmelserna utgör ej hinder för borgenär att göra gällande personligt betalningsansvar på grund av inteckningshandling. Bestämmelserna i 24 och 25 §§ lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg har fortfarande tillämpning.

18. Bestämmelserna i 271 § om företräde på grund av inteckning har tillämpning även om inteckningen sökts före ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 268 och 269 §§ om godtrosförvärv på grund av inskrivning gäller endast i fråga om upplåtelse som sker efter ikraftträdandet.

19. Fullföljes efter ikraftträdandet en dessförinnan gjord ansökan om inteckning, skall inteckning beviljas enligt de nya bestämmelserna, om ansökningen uppfyller villkoren för inteckning enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg. Ansökningen skall därvid anses avse ett penningbelopp motsvarande fordringens kapitalbelopp.

Sökes efter ikraftträdandet inteckning på grund av fordringshandling, på vilken före ikraftträdandet tecknats sådant bevittnat medgivande som avses i 2 § lagen om inteckning i fartyg, skall ansökningen upptagas och prövas som ansökan om inteckning enligt 282 § första stycket. Även i detta fall skall ansökningen anses avse ett penningbelopp motsvarande fordringens kapitalbelopp. Är medgivandet tecknat av annan än den som avses i 281 §, får ansökningen icke bifallas, om ej den som medgivit inteckningen styrkes vara ägare till skeppet och inskrivning sökes för hans fång.

20. Bestämmelserna i 275 § tillämpas även om grund för avregistrering inträtt före ikraftträdandet.

21. Bestämmelsen i 276 § första stycket om verkan av exekutiv auktion gäller ej i fråga om auktion som ägt rum före ikraftträdandet.

*Till 15 kap. sjölagen*

22. Bestämmelserna i 349 § gäller endast i fråga om förvärv och upplåtelse som äger rum efter ikraftträdandet.

## 2 Förslag till

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

Härigenom förordnas, att 2 § lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 2 § | |
| Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. | Är genom skuldebrev eller annorledes gåva utfäst i penningar eller lösören, gälle den ej såsom fullbordad, med mindre det som utfäst är kommit i gåvotagarens besittning. *I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom i sjölagen (1891: 35 s. 1).* |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 3 Förslag till

### Lag om ändring i handelsbalken

Härigenom förordnas, att 10 kap. 7 § handelsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 10 kap. 7 §[1] | |
| *Fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas,* må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas. | *Skepp och skeppsbygge* må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

De nya bestämmelserna skall gälla även sådan båt som enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall vara upptagen i skeppsregistret.

[1] Senaste lydelse 1955: 230.

## 4 Förslag till

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

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

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 4 §[1] | |
| 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 som kan intecknas för fordran eller* luftfartyg *eller* sådan reservdel till luftfartyg som kan omfattas av inteckning i luftfartyg, | 1. inventarier, varor eller andra lösören, dock ej *skepp och skeppsbygge, ej heller* luftfartyg *och* sådan reservdel därtill som kan omfattas av inteckning i luftfartyg, |

2. byggnad eller annan anläggning som icke hör till tomträtt,
3. arrenderätt, hyresrätt, rättighet som avses i 7 kap. 3 § jordabalken, bostadsrätt eller rätt till gruva eller annan gruvegendom, om rättigheten kan utmätas,
4. nyttjanderätt till inventarier eller andra lösören, om rättigheten kan utmätas,
5. patent, upphovsrätt eller annan rättighet av immateriell art, om rättigheten kan utmätas,
6. fordran på vederlag för överlåtelse eller upplåtelse av egendom av sådant slag, som avses under 1—5, eller på ersättning med anledning av att sådan egendom skadats eller gått förlorad eller tagits i anspråk genom expropriation eller liknande förfarande,
7. fordran på vederlag för arbete.

Överlåtes verksamheten, gäller inteckningen i överlåtarens fordran på vederlag, i vad detta avser egendom som vid överlåtelsen omfattades av inteckningen.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.
2. Omfattas skepp eller skeppsbygge av företagsinteckning vid ikraftträdandet, gäller äldre bestämmelser fortfarande beträffande den egendomen, vad angår skeppsbygge dock ej sedan det registrerats.
3. I fråga om intecknad båt gäller äldre bestämmelser så länge båten är upptagen i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1).

[1] Senaste lydelse 1971: 1215.

## 5 Förslag till

## Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979)

Härigenom förordnas i fråga om förmånsrättslagen (1970: 979),
*dels* att 17 § skall upphöra att gälla,
*dels* att 4, 9, 15 och 16 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | 4 § |
| Förmånsrätt följer med<br>1. sjöpanträtt och luftpanträtt,<br>2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt), | |
| 3. panträtt på grund av inteckning i *fartyg* eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. | 3. panträtt på grund av inteckning i *skepp eller skeppsbygge* eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. |
| *Beställare av fartyg som lämnat fartygsbyggaren förskott i byggnadsämnen eller pengar har förmånsrätt i byggnadsämnena och det som för beställarens räkning tillverkats med förskottet, om skriftlig handling upprättats och med denna förfarits enligt 3 § sjölagen (1891: 35 s. 1).*<br>*Redare vilken för medredare lämnat förskott som avses i 17 § sjölagen har förmånsrätt i medredarens andel av fartyget enligt nämnda paragraf.* | |
| | 9 § |
| Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas *och, beträffande 4 §, styckenas* följd *samt* efter den i *4 § första stycket och 5—7 §§* angivna numreringen. | Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas följd *och* efter den i *4—7 §§* angivna numreringen. |
| Förmånsrätt enligt 4 § *första stycket 2 eller* 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § *första stycket 1 på grund av sjöpanträtt som avses i 267 § 6 sjölagen (1891: 35 s. 1) och förmånsrätt enligt 4 § första stycket 3 har företräde framför förmånsrätt enligt 4 § första stycket* 2 på grund av retentionsrätt. | Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av *annan* retentionsrätt *än som avses i 247 § sjölagen (1891: 35 s. 1).* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| Förmånsrätt på grund av utmätning har företräde framför förmånsrätt på grund av inteckning, vilken sökts samma dag som utmätningen verkställdes eller senare. Utmätning ger företräde framför senare utmätning av samma egendom. Utmätning för flera fordringar på en gång ger lika rätt. Om det inbördes företrädet i övrigt mellan fordringar med samma slag av förmånsrätt finns för vissa fall särskilda bestämmelser. | |
| 15 § | |
| Fordran med allmän förmånsrätt uttages i första hand ur egendom som ej är föremål för särskild förmånsrätt. Förslår ej denna egendom, uttages fordringen ur egendom, vari särskild förmånsrätt gäller, före fordringar med sådan förmånsrätt i den mån det är medgivet enligt 16 *eller 17* § och i övrigt efter sistnämnda fordringar. | Fordran med allmän förmånsrätt uttages i första hand ur egendom som ej är föremål för särskild förmånsrätt. Föreslår ej denna egendom, uttages fordringen ur egendom, vari särskild förmånsrätt gäller, före fordringar med sådan förmånsrätt i den mån det är medgivet enligt 16 § och i övrigt efter sistnämnda fordringar. |
| 16 §[1] | |
| Fordran med allmän förmånsrätt enligt *10 eller 11 §* uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt i lös egendom enligt *4 § andra eller tredje stycket*, 5 eller 8 §. Vad som uttages på detta sätt skall, när det finns särskilda förmånsrätter i olika egendomsgrupper, fördelas på grupperna i förhållande till den köpeskilling som erhållits för varje grupp. | Fordran med allmän förmånsrätt enligt *10, 11 eller 12 §* uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt enligt 5 eller 8 § i *annan* lös egendom *än tomträtt*. Vad som uttages på detta sätt skall, när det finns särskilda förmånsrätter i olika egendomsgrupper, fördelas på grupperna i förhållande till den köpeskilling som erhållits för varje grupp. |
| *17 §*[2] | |
| *Fordran med allmän förmånsrätt enligt 12 § uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt i lös egendom enligt 4 § tredje stycket, 5 eller 8 §. Härvid äger 16 § andra punkten motsvarande tillämpning.* | |

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

2. I fråga om förmånsrätt för retentionsrätt, som uppstått före ikraftträdandet, gälla de äldre bestämmelserna fortfarande.

3. Bestämmelserna i 4 § andra stycket och 16 § i dess äldre lydelse gäller fortfarande i fråga om förskott som avses i punkt 6 sista stycket övergångsbestämmelserna till lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1).

[1] Senaste lydelse 1971: 1043.
[2] Senaste lydelse 1971: 1043.

4. De äldre bestämmelserna i 4 § tredje stycket, 16 och 17 §§ om redares förmånsrätt på grund av förskott för medredares bidrag till rederirörelsen enligt 17 § sjölagen (1891: 35 s. 1) i dess lydelse före ikraftträdandet av lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) gäller fortfarande i fråga om förskott som lämnats före ikraftträdandet.

5. I fråga om panträtt på grund av inteckning i båt har de nya bestämmelserna om panträtt på grund av inteckning i skepp motsvarande tillämpning.

## 6 Förslag till

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

Härigenom förordnas, att 54, 58 och 86—88 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 54 §[1] | |
| 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. *I fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare.* | 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. *Vad nu sagts gäller dock ej i fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt.* |

Är förbehåll träffat, enligt vilket försäkringen skall upphöra i händelse äganderätten till godset övergår å annan, vare ny ägare dock, där försäkringsfall inträffar inom fjorton dagar, berättigad till ersättning för liden skada, i den mån han icke på grund av försäkring, som han själv tagit, äger rätt till gottgörelse för skadan. Vad sålunda stadgas skall icke äga tillämpning i fråga om sjöförsäkring å fartyg eller kreatursförsäkring.

58 §

Gäller försäkring å gods till förmån för någon, som till säkerhet för fordran har panträtt i godset, äge han, ändå att fordringen ej är till betalning förfallen, framför ägaren rätt att ur utfallande ersättningsbelopp utfå sin fordran, såvida icke ägaren genom att avhjälpa skadan eller på annat sätt bereder panthavaren samma säkerhet som han ägt

[1] Senaste lydelse 1955: 233.

*Nuvarande lydelse* *Föreslagen lydelse*

före försäkringsfallet. Lag samma vare, där försäkringen gäller till förmån för någon, som har rätt att kvarhålla godset till säkerhet för förfallen fordran.

Ersättningsbelopp för gods, som är utmätt, skall, om borgenären det yrkar, utgivas till utmätningsmannen. Avser ersättningsbeloppet gods, som satts i kvarstad eller under skingringsförbud, skall beloppet, där part det äskar, utgivas till överexekutor; och har denne att med beloppet förfara på sätt i *186 §* utsökningslagen är för där avsett fall stadgat.

I fråga om rätt för *vissa innehavare av inteckning i fast egendom, tomträtt eller vattenfallsrätt* att njuta betalning ur brandskadeersättning gälle, i stället för föreskrifterna i 56 och 57 §§ samt första och andra styckena i förevarande paragraf, vad som finnes stadgat i 86—88 §§ samt i särskild lag.

Ersättningsbelopp för gods, som är utmätt, skall, om borgenären det yrkar, utgivas till utmätningsmannen. Avser ersättningsbeloppet gods, som satts i kvarstad eller under skingringsförbud, skall beloppet, där part det äskar, utgivas till överexekutor; och har denne att med beloppet förfara på sätt i *160 §* utsökningslagen är för där avsett fall stadgat.

I fråga om rätt för *borgenär, som har panträtt i fastighet eller i tomträtt,* att njuta betalning ur brandskadeersättning gäller, i stället för föreskrifterna i 56 och 57 §§ samt första och andra styckena i förevarande paragraf, vad som finnes stadgat i 86—88 §§ samt i särskild lag.

86 §[2]

Timar brandskada å fast egendom, vare *den som i egendomen har inteckning för fordran* berättigad att, på sätt därom är särskilt stadgat, njuta betalning eller säkerhet, såframt utfallande ersättning överstiger en tiondel av försäkringsbeloppet för egendomen.

Timar brandskada å fast egendom, vare *borgenär, som har panträtt i egendomen,* berättigad att, på sätt därom är särskilt stadgat, njuta betalning eller säkerhet, såframt utfallande ersättning överstiger en tiondel av försäkringsbeloppet för egendomen.

87 §

Har anmälan om *inteckningshavarens* namn och adress gjorts hos försäkringsgivaren, vare uppsägning av försäkringsavtalet eller avtalad ändring däri utan inverkan å den rätt, som tillkommer *inteckningshavaren* på grund av försäkringsfall, som inträffar, innan en månad förflutit efter det han underrättats om uppsägningen eller ändringen; och skall sådan underrättelse anses meddelad, då den i rekommenderat brev avsänts under den uppgivna adressen.

Har anmälan om namn och adress *för borgenär, som har panträtt i fastighet,* gjorts hos försäkringsgivaren, vare uppsägning av försäkringsavtalet eller avtalad ändring däri utan inverkan å den rätt, som tillkommer *borgenären* på grund av försäkringsfall som inträffar, innan en månad förflutit efter det han underrättats om uppsägningen eller ändringen; och skall sådan underrättelse anses meddelad, då den i rekommenderat brev avsänts under den uppgivna adressen.

[2] Senaste lydelse 1967: 264.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| Varder premie i rätt tid ej erlagd av försäkringstagaren, må försäkringsgivaren ej gent emot *inteckningshavare,* vars namn och adress blivit hos honom anmälda, åberopa försäkringstagarens dröjsmål till befrielse från ansvarighet, med mindre *inteckningshavaren* underrättats, att premien är ogulden, och därefter en vecka förflutit. | Varder premie i rätt tid ej erlagd av försäkringstagaren må försäkringsgivaren ej gent emot *borgenär, vars* namn och adress blivit hos honom anmälda, åberopa försäkringstagarens dröjsmål till befrielse från ansvarighet, med mindre *borgenären* underrättats, att premien är ogulden, och därefter en vecka förflutit. |
| Ej må eljest försäkringsgivare till befrielse från ansvarighet gent emot *inteckningshavare* åberopa omständighet, som beror av annan än denne. | Ej må eljest försäkringsgivare till befrielse från ansvarighet gent emot *borgenär* åberopa omständighet, som beror av annan än denne. |

88 §[3]

| *Vad i 86 och 87 §§ stadgas om inteckningshavare gälle ock den, som för ogulden köpeskilling äger fordran med förmånsrätt, som avses i 11 kap. 2 § jordabalken.* | |
|---|---|
| Har *någon för fordran inteckning i tomträtt eller vattenfallsrätt,* och är brandförsäkring tagen å byggnad eller annat, som hör till tomträtten *eller vattenfallsrätten,* vare i fråga om *inteckningshavarens* rätt på grund av försäkringen bestämmelserna i 86 och 87 §§ *likaledes* tillämpliga. | Har *borgenär panträtt i tomträtt* och är brandförsäkring tagen å byggnad eller annat, som hör till tomträtten, vare i fråga om *borgenärens* rätt på grund av försäkringen bestämmelserna i 86 och 87 §§ tillämpliga. |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om medförsäkring på grund av sjöpanträtt och luftpanträtt, som uppstått före ikraftträdandet.

Bestämmelserna i denna lag om borgenär, som har panträtt i fastighet eller tomträtt, har motsvarande tillämpning på borgenär som åtnjuter företrädesrätt för sin fordran på grund av 5 § lagen (1970: 995) om införande av nya jordabalken.

Vid tillämpning av de nya bestämmelserna skall vattenfallsrätt anses likställd med tomträtt.

[3] Senaste lydelse 1967: 264.

## 7 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal

Härigenom förordnas, att 7 § lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 7 § | |
| Vad nya lagen i 86—88 §§ stadgar om *inteckningshavares* rätt på grund av brandförsäkring å byggnad skall i fråga om ersättning för brandskada, som inträffat efter det nya lagen trätt i kraft, äga tillämpning utan hinder av att försäkringsavtalet slutits tidigare eller inteckningen blivit tidigare sökt. | Vad nya lagen i 86—88 §§ stadgar om *panträttshavares* rätt på grund av brandförsäkring å byggnad skall i fråga om ersättning för brandskada, som inträffat efter det nya lagen trätt i kraft, äga tillämpning utan hinder av att försäkringsavtalet slutits tidigare eller inteckningen blivit tidigare sökt. |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 8 Förslag till

### Lag om ändring i förordningen (1862: 10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer

Härigenom förordnas, att 3 och 14 §§ förordningen (1862: 10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 3 §[1] | |
| Avbetalning å huvudstol eller räntebetalning, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om inteckning som ej avser fast egendom *eller* tomträtt bifalles eller förklaras vilande, eller | Avbetalning å huvudstol eller räntebetalning, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om inteckning som ej avser fast egendom, tomträtt, *skepp eller skeppsbygge* bifalles eller för- |

[1] Senaste lydelse 1970: 1003.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs. | klaras vilande, eller anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs. |
| 14 §[2] | |
| Är borgenärs fordran intecknad i *fartyg eller* luftfartyg, eller har han lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven. | Är borgenärs fordran intecknad i luftfartyg, eller har han lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 9 Förslag till

### Lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling

Härigenom förordnas, att 2, 13 och 14 §§ lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 2 §[1] | |
| Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev, göres ansökningen hos den rätt under | Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev *på grund av inteckning i fastighet el-* |

[2] Senaste lydelse 1970: 1003.
[1] Senaste lydelse 1970: 1012.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
| --- | --- |
| vilken fastigheten lyder. Ansökan om dödande av intecknad fordringshandling göres hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. | *ler tomträtt,* göres ansökningen hos den rätt under vilken fastigheten lyder. *I fråga om pantbrev på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge göres ansökningen hos rätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utföres.* Ansökan om dödande av intecknad fordringshandling göres hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. |

Ansökan om dödande av konossement skall ingivas till rätten i godsets bestämmelseort.

Äro enligt vad nu är sagt flera domstolar behöriga, må ansökningen göras vid vilken som helst av dem.

13 §[2]

| | |
| --- | --- |
| Hava tio år förflutit från det pantbrev eller annan inteckningshandling, om vilken det ej är känt var den finnes, blivit uppvisad för anteckning om innehav eller eljest företedd i inteckningsärende och vill den intecknade egendomens ägare äska att inteckningen, ehuru han ej kan förete handlingen, måtte dödas, göre ansökan därom, då fråga är om pantbrev, hos den rätt, under vilken fastigheten lyder, och eljest hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. Kan det antagas att pantbrev tillkommit på sådant sätt eller kommit ur ägarens hand under sådana omständigheter som utesluter giltig pantsättning, må ansökan göras utan hinder av att nyss angivna tid ej förflutit. Sedan ansökningen, där så ske kan, på sätt om stämning i tvistemål är stadgat delgivits den senast antecknade innehavaren av handlingen, utfärde rätten offentlig stämning, som skall kungöras på sätt i 6 § sägs samt innehålla beskrivning av handlingen ävensom tillkännagivande att, om någon innehar handlingen eller har kännedom om att den finnes i behåll, | Hava tio år förflutit från det pantbrev eller annan inteckningshandling, om vilken det ej är känt var den finnes, blivit uppvisad för anteckning om innehav eller eljest företedd i inteckningsärende och vill den intecknade egendomens ägare äska att inteckningen, ehuru han ej kan förete handlingen, måtte dödas, göre ansökan därom, då fråga är om pantbrev, hos den rätt, under vilken fastigheten lyder *eller i skeppets hemort eller i den ort, där skeppsbygget utföres,* och eljest hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. Kan det antagas att pantbrev tillkommit på sådant sätt eller kommit ur ägarens hand under sådana omständigheter som utesluter giltig pantsättning, må ansökan göras utan hinder av att nyss angivna tid ej förflutit. Sedan ansökningen, där så ske kan, på sätt om stämning i tvistemål är stadgat delgivits den senast antecknade innehavaren av handlingen, utfärde rätten offentlig stämning, som skall kungöras på sätt i 6 § sägs samt innehålla beskrivning av handlingen ävensom tillkännagivande att, om någon in- |

[2] Senaste lydelse 1970: 1012.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| han bör därom, vid äventyr att inteckningen eljest dödas, hos rätten göra anmälan sist å dag som för ärendets fullföljande utsättes. Sådan dag må ej sättas tidigare än sex månader efter kungörelsens införande i allmänna tidningarna. | nehar handlingen eller har kännedom om att den finnes i behåll, han bör därom, vid äventyr att inteckningen eljest dödas, hos rätten göra anmälan sist å dag som för ärendets fullföljande utsättes. Sådan dag må ej sättas tidigare än sex månader efter kungörelsens införande i allmänna tidningarna. |

Fullföljes ej ansökningen å utsatt dag, vare den förfallen.

Finner rätten, vid prövning av ansökningen, någon omständighet ej hava förekommit som utgör skälig anledning att låta inteckningen fortfarande gälla, förordne rätten att inteckningen må, på därom hos vederbörande inskrivningsmyndighet gjord ansökan, dödas utan handlingens företeende.

Rätten skall underrätta inskrivningsmyndigheten om ansökan som i första stycket sägs för anteckning i fastighetsboken eller annan inskrivningsbok varom fråga är. Vad nu sagts om ansökningen skall ock gälla rättens slutliga utslag i ärendet; dock må, då ansökningen avslagits, anteckning ej verkställas förrän utslaget vunnit laga kraft.

14 §[3]

Bestämmelserna i 1—10 §§ äga, såvitt de angå pantbrev, motsvarande tillämpning i fråga om vilandebevis. Bestämmelserna i 13 § om dödande av inteckning äga motsvarande tillämpning i fråga om vilandeförklarad inteckningsansökan.

*Bestämmelserna i 10 och 13 §§ om annan inskrivningsbok än fastighetsbok äga, i fråga om pantbrev för skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning, motsvarande tillämpning på skepps- och skeppsbyggnadsregistren.*

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 10 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1895: 64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag

Härigenom förordnas, att 55 § lagen (1895: 64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 55 §[1] | |
| Vad i denna lag är föreskrivet skall ej äga tillämpning å aktiebolag eller *rederier*. | Vad i denna lag är föreskrivet skall ej äga tillämpning å aktiebolag eller *partrederi*. |

[3] Senaste lydelse 1970: 1012.
[1] Senaste lydelse 1903: 101.

*Nuvarande lydelse* *Föreslagen lydelse*

Ej heller göres genom denna lag ändring i vad om bolag för verksamhet av visst slag eljest är i lag eller författning särskilt stadgat.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 11 Förslag till

## Lag om ändring i lagsökningslagen (1946: 808)

Härigenom förordnas, att 1 och 2 §§ lagsökningslagen (1946: 808) skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*[1] *Föreslagen lydelse*

1 §[2]

För fordran som grundar sig å skuldebrev eller annat skriftligt fordringsbevis och är till betalning förfallen må gäldenären lagsökas enligt vad nedan sägs.

Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären för fordringen inteckning i *fartyg eller* luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg eller företagsinteckning, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller.

Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, *skepp eller skeppsbygge,* kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären för fordringen inteckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg eller företagsinteckning, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller.

Vad i denna lag sägs om gäldenären tillämpas vid lagsökning enligt andra stycket på ägaren av den egendom ur vilken betalning sökes.

2 §

Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer, så ock fordringens belopp och den ränta som fordras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om

Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes personnummer, yrke, hemvist, postadress och telefonnummer, så ock fordringens belopp och den ränta som fordras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om

[1] Med nuvarande lydelse avses såvitt gäller 2 § lydelsen enligt proposition 1973:30.
[2] Senaste lydelse 1971: 496.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits. | denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, *skepp eller skeppsbygge,* av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits. |

Ansökningen skall jämte avskrift som angives i första stycket avlämnas i två exemplar och vara egenhändigt undertecknad av borgenären eller hans ombud. Är endast ett exemplar ingivet, ombesörje rätten mot stadgad avgift erforderlig avskrift, och gälle den i målet lika med huvudskrift.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Om inteckningshandling som rör fartyg vid ikraftträdandet utgör pant för fordran, får lagsökning äga rum enligt 1 § andra stycket första punkten i dess nya lydelse, även om fordringen ej grundas på skriftligt bevis eller panträttsupplåtelsen ej skett skriftligen. Målet skall hänskjutas till rättegång, om det görs invändning som hänför sig till fordringen eller panträttsupplåtelsen samt borgenärens rätt är stridig.

## 12 Förslag till

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

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

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *22 a §* |
| | *Handling angående skeppsbyggnadsavtal vilken inkommit till den registermyndighet som avses i 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1) i ärende om registrering eller inskrivning må, såvitt den avser pris och betalningsvillkor, ej utan samtycke av parterna i avtalet utlämnas förrän tio år förflutit från den dag handlingen inkom.* |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

[1] Lagen omtryckt 1971: 203.

## 13 Förslag till

## Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom förordnas, att 11 kap. 3 och 4 §§ luftfartslagen (1957: 297) skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 11 kap. 3 §[1] | |
| Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt enligt 4 § *första stycket i* förmånsrättslagen (1970: 979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket. | Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970: 979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket. |

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

| | |
|---|---|
| 11 kap. 4 § | |
| *Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.* | *Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på luftfartyget eller godset.* |
| *Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tilllika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.* | |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om luftpanträtt som uppstått före ikraftträdandet och skall därvid den i 11 kap. 4 § upptagna hänvisningen till 272 och 279 §§ sjölagen avse sistnämnda båda lagrum i deras lydelse före ikraftträdandet av lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1).

[1] Senaste lydelse 1971: 984.

**Utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen statsrådet på Stockholms slott den 26 april 1972.**

*Närvarande:* statsministern PALME, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, JOHANSSON, ASPLING, NILSSON, LUNDKVIST, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, FELDT.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) m. m.* och anför.

## 1 Inledning

Den internationella sjöfartens och varvsindustrins utveckling har medfört behov av förstärkning av dessa, för vårt land ytterst betydelsefulla näringars möjligheter att utnyttja fartyg för kreditsäkerhetsändamål såväl före som efter sjösättning och leverans. I syfte att möjliggöra sådan förstärkning och att även i andra avseenden modernisera sjölagstiftningen har sjölagskommittén[1] i maj 1970 i ett delbetänkande "Registrering av fartyg, sjöpanträtt och fartygshypotek, partrederi" (SOU 1970: 74) lagt fram förslag om ändring i sjölagen (SjöL) (1891: 35 s. 1) m. m.

Kommitténs arbete har bedrivits i samråd med sjölagskommitterade i Danmark, Finland och Norge. I Norge har nyligen antagits förslag om sådan lagändring, som jag här avser, och i Danmark väntas motsvarande lagförslag bli antaget inom kort. Något officiellt finskt förslag föreligger ej ännu.

Förslaget vilar bl. a. på två internationella fördrag, nämligen de den 27 maj 1967 i Bryssel undertecknade konventionerna om sjöpanträtt och fartygshypotek samt om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad.

[1] F. d. justitierådet Erik Hagbergh, ordförande, redaktören Hjalmar Bååw, direktören jur. dr Nils Grenander, assuransdirektören P. E. Hedborg och sjöfartsrådet G. Lindencrona, ledamöter (ledamoten förbundsordföranden Johan S. Thore avled den 24 februari 1970), samt advokaterna Lennart Hagberg och Ragnar Hedén, dispaschören Kaj Pineus och assuransdirektören Lorenz Zetterman, experter.

Konventionerna, i fransk och engelsk version jämte svensk översättning, samt kommitténs förslag torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1—3*.

I anslutning till betänkandet har en särskild arbetsgrupp[2], i samarbete med kommittén, utarbetat förslag till olika tillämpningsföreskrifter m. m. (Stencil Ju 1971: 6).

Yttranden över *kommitténs betänkande* har avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, sjöfartsverket, dispaschören i Stockholm, fiskeristyrelsen, generaltullstyrelsen (såvitt angår fartygsregistrering), chefen för marinen (såvitt angår fartygsregistrering), statistiska centralbyrån (såvitt angår fartygsregistrering), televerket (såvitt angår fartygs igenkänningssignal), patent- och registreringsverket (såvitt angår 3 och 17 §§ sjölagsförslaget), svävarfartsutredningen, offentlighets- och sekretesslagstiftningskommittén (såvitt angår sekretesslagförslaget), utredningen om författningspublicering, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustriförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska metallindustriarbetareförbundet, Sveriges ångfartygs assurans-förening, Sjöassuradörernas förening, Svenska bankföreningen, Svenska skeppshypotekskassan, Sjörättsföreningen i Göteborg, handels- och sjöfartsnämnderna i Stockholm och Göteborg samt Sjöbefraktarrådet.

Svea hovrätt och hovrätten för Västra Sverige har bifogat yttrande av resp. Stockholms tingsrätt och Göteborgs tingsrätt. Sjöfartsverket har bifogat yttranden av Svenska kryssarklubben och Svenska Kanotseglarförbundet.

Sveriges ångfartygs assurans förening har instämt i vad Sjöassuradörernas förening anfört.

## 2 Sjölagskommitténs förslag och remissyttrandena över förslaget

### 2.1 1967 års internationella sjörättskonventioner

#### *2.1.1 Allmänt*

Fartyget utgör av ålder sjöfartens naturliga kreditunderlag. Fartygshypoteket (hos oss känt endast i form av inteckning) tjänar den långa kreditens intressen. Sjöpanträtterna — dvs. legala eller s. k. tysta panträtter som är knutna till vissa sjöfordringar — säkrar tredje mans olika ersättningsanspråk mot fartyget, t. ex. efter sammanstötning, och har 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

[2] Numera hovrättsrådet Christer Rune, rådmannen Inga-Britta Törnell, sjöfartsrådet G. Lindencrona samt hovrättsassessorerna Rolf Liljeqvist och Gunnar Torgils.

en internationell reglering av dem. Hypoteket är beroende av ett så allmänt erkännande som möjligt för att över huvud taget 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. Dessa problem har tidigare inte gjort sig starkt gällande internationellt sett. Men de 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. Hos oss saknas ett institut som möjliggör att byggen som sådana genom bl. a. inteckning utnyttjas som säkerhet för fordran. I stället finns enligt 3 § SjöL ett speciellt förfarande, som ger beställaren förmånsrätt i vad som byggts för förskott i pengar och byggnadsämnen.

Det ursprungliga initiativet till en internationell reglering av spörsmål rörande kreditsäkerheten i fartyg togs av Comité Maritime International (CMI) i början av 1900-talet. Ämnet är ganska 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. Denna konvention, som utgjorde en kompromiss mellan nyss antydda delvis motstridiga intressen, undertecknades visserligen av flertalet betydande sjöfartsnationer men tillträddes 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, sagt upp konventionen med verkan från den 1 mars 1966, närmast med anledning av att den i visst avseende bedömts vara oförenlig med 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning. Tillsvidare har emellertid den på 1926 års sjöpanträttskonvention grundade lagstiftningen ej ändrats.

Bland orsakerna till att 1926 års nämnda sjöpanträttskonvention ej kommit att väl fylla sin funktion är, 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 fartyg eller på grund av fartygsreparation. Försäkringsmässig täckning kan inte vinnas 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 internationell konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (*sjöpanträttskonventionen*) vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel i maj 1967.

Modern varvsindustri har utpräglat internationell inriktning. 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 finansinstitutet 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 inskrivning av rätt till fartyg under byggnad, vilket antogs vid konferens i Köln 1958. Konventionsutkastet lämnades därpå över till bl. a. CMI, som utarbetade ett konventionsförslag på grundval därav. Detta förslag antogs vid CMIs Stockholmskonferens 1963. I samband med att CMI därefter utarbetade förslag till ny sjöpanträttskonvention gjordes försök att med denna införliva regler om fartyg under byggnad. Men sådana regler togs ej upp i det slutliga förslaget till ny sjöpanträttskonvention. 1963 års förslag till konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad (*skeppsbyggnadskonventionen*) behandlades liksom 1965 års förslag till sjöpanträttskonvention vid diplomatkonferens i Bryssel 1967 och konventionen undertecknades där i maj samma år.

### *2.1.2 Sjöpanträttskonventionen*

#### 2.1.2.1 Konventionens huvuddrag

För att fartygshypotek (eller anglosaxisk s. k. mortgage) skall erkännas inom konventionens tillämpningsområde ställer den nya sjöpanträttskonventionen upp vissa krav. Dessa gäller främst hypotekets rättsenliga tillkomst och inskrivning. Men de går också ut på offentlighet och insyn i inskrivningsregistret och på att uppgifter skall finnas 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 (bl. a. art. 10). Hypoteks inbördes förmånsordning och sakrättsliga verkan i övrigt skall bestämmas av lagen i inskrivningsstaten medan exekutionsförfarandet skall följa lex fori (art. 2), en ordning som i allmänhet torde erkännas i den internationella privat- och processrätten. Sjöpanträttskonventionen förutsätter, att hypoteken ej automatiskt följer fartyget vid nationalitetskiftet och räknar alltså med att nya hypotek måste stiftas under ny flagg. 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 ha befogenhet att skriftväxla direkt inbördes (art. 13). Hypotekshavarna kan på grund av den angivna spärren mot avregistrering hindra att fartyg utan deras samtycke förs över från ett nationellt register till ett annat utan att de gottgjorts eller fått garanti för fortsatt tillfredsställande säkerhet i fartyget under dess nya flagg.

Sjöpanträtterna inskränks av den nya konventionen och särskilt undantag görs för fordran på ersättning för atomskada (art. 4). Konventionen räknar inte frakt eller surrogat, t. ex. försäkringsersättning, till pantobjektet och lämnar sålunda, 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 skall vara förenade med sjöpanträtt. Vad last- och resgodsskadorna beträffar faller dessa bort till följd 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 iland, kan däremot ge upphov till sjöpanträtt. Ej heller fordran på rättsvårdsavgift blir sjöpantberättigad. Men den nya konventionens reglering av exekutiv försäljning innebär, 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 1926 års konvention i högre grad anknöt till fartygets framförande och handhavande. I fråga om personskador blir förhållandet, åtminstone teoretiskt, det omvända i det att anknytningen till fartygets drift innefattar ett nytt kvalifikationskrav.

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 viss resa upphör. Sjöpanträtt för anspråk på bärgarlön och på bidrag till gemensamt haveri skall gå före andra och äldre sjöpanträtter. Den lösningen vilar på uppfattningen att sådana krav härrör från åtgärder, som 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 tillverkning eller reparation av fartyg. Sådan rätt skall visserligen stå tillbaka för de i konventionen föreskrivna sjöpanträtterna men får ges företräde framför de inskrivna hypoteken (art. 6: 2).

Sjöpanträtt skall uppstå även om gäldenären i fordringsförhållandet ej är redaren själv utan någon som har hand om fartygets drift i dennes ställe, exempelvis skeppslegotagare (s. k. bare boat charterer eller demise charterer) eller tidsbefraktare (art. 7: 1).

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 ställs upp ett absolut krav. Detta går ut på att 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. Man har sålunda 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, formats med hänsyn bl. a. till den för särskilt svensk och finsk gällande 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 hypotek. 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.

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, finns på sina håll därutöver sådana sjöpanträtter som konventionen inte föreskriver. 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. Det betyder vidare att, om konventionen saknar motsvarighet därtill, den nationella sjöpanträtten måste stå tillbaka för såväl konventionsbundna sjöpanträtter som fartygshypotek. Dessutom innebär det 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 tänkas inträda med vissa i 1933 års nordiska konkurskonvention upptagna regler om tillämplig lag.

Konventionen medger, att kontraherande stat gör förbehåll, dels för den lagtekniska metoden för införlivande med nationell lagstiftning (art. 14: 1), dels för tillämpningen av 1957 års förutnämnda konvention om redareansvarets begränsning (art. 14: 2), vars bestämmelser om avsättande och fördelning av begränsningsfond ej är förenliga med sjöpanträttskonventionens regler om sjöpanträtts upphörande resp. prioritet. Dessutom kan fördragsslutande stat reservera sig mot konventionens sedvanliga klausul om skiljedom i tolkningstvister.

2.1.2.2 Kommitténs överväganden och förslag

I fråga om Sverige bör tillträda sjöpanträttskonventionen framhåller kommittén att konventionen — som av kommittén remitterats till olika organisationer och därvid mottagits positivt — 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 hypotekshavarcs samtycke och mot nyregistrering i en annan stat utan avregistreringsbevis från den förra registreringsstaten. Regleringen av exekutiv försäljning är enligt kommittén avsedd att tjäna samma syfte.

Vad beträffar inskränkningen av sjöpanträtterna förmodar kommittén, att det är av ringa praktisk betydelse att sjöpanträtt för fordran på grund av last- eller resgodsskada utmönstras. Även sjöpanträtt för befälhavarförbindelser antas 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 bevaka driftsunderhållet utan svårighet. I den mån denna sjöpanträtt alltjämt spelar en roll för

kreditgivningen bör enligt kommittén 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, enligt kommittén främst tillskrivits ogynnsam verkan på långtidskrediten. Inskränkningen av de konventionsbundna sjöpanträtterna från svensk synpunkt bedömer kommittén som fördelaktig. Emellertid betonar kommittén, 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.

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. En annan vinst är, att anknytningen till det svårhanterliga resebegreppet upphör. Å andra sidan bereder regleringen av sjöpanträtts upphörande problem enligt kommittén. Eftersom nämligen en kvarstadssökande enligt svensk rätt som regel får ställa säkerhet för skada som kan tillskyndas motparten, kan det för enskilda sjöpanträttsborgenärer bli vanskligt att bevara sin sjöpanträtt med hänsyn till att konventionen endast erkänner kvarstad eller utmätning med åtföljande exekutiv försäljning som preskriptionsavbrytande. Visserligen menar kommittén, att det kan förutsättas att ombordanställd som behöver utnyttja sjöpanträtt för fordran på lön — en fordran, som han självfallet har kvar även om sjöpanträtten upphör — kan påräkna bistånd av sin fackliga organisation i den mån han ej befrias från skyldigheten att ställa säkerhet. Men man står här likväl inför en konventionslösning, som kan medföra viss olägenhet för svensk del. I övrigt anser kommittén, att konventionen i dessa hänseenden ej erbjuder större svårigheter från svensk synpunkt.

Kommittén erinrar om att spärr mot avregistrering av fartyg utan hypotekshavares samtycke och mot nyregistrering i annat land utan avregistreringsbevis infördes i svensk rätt 1967 och tillfogar, att en ordning av detta slag är 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. Ej heller i dessa finner kommittén något hinder mot att Sverige tillträder sjöpanträttskonventionen.

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 förordar därför, efter samråd med de övriga nordiska kommittéerna, att konventionen ratificeras av Sverige. Vad angår sättet för dess införlivande med svensk rätt föreslår kommittén — som betonar att konventionens uppbyggnad inte gör den lämpad för en lagstiftning genom hänvisning — att konventionsreglerna inarbetas i SjöL. Enligt kommittén bör konventionens skiljedomsklausul godtas.

2.1.2.3 Remissyttrandena

Förslaget att Sverige skall tillträda sjöpanträttskonventionen har allmänt mottagits väl av remissinstanserna, av vilka en del redan förut yttrat sig i frågan direkt till sjölagskommittén (jfr betänkandet s. 58 f.). Ingen har uttalat sig mot att konventionen tillträds.

*Hovrätten för Västra Sverige* behandlar konventionens olika drag tämligen ingående med påpekanden av vissa svagheter. Att sjöpanträtt för lastskada utmönstrats kan enligt hovrättens förmodan komma att negativt påverka anslutningen från länder som anses främst företräda lastägarintressen t. ex. USA. Däremot finner hovrätten det väl motiverat att sjöpanträtten för s. k. befälhavarförbindelser upphör, eftersom den numera är obehövlig i den större sjöfarten och den mindre sjöfartens ev. socialt betingade behov av stöd kan tillgodoses på annat sätt. Det betonas, att de hårda reglerna för preskription av sjöpanträtt kan medföra vissa olägenheter. Men såvitt gäller de ombordanställdas lönekrav antas den nya statliga lönegarantin i konkurs väga upp denna svaghet hos konventionen. Sammanfattningsvis är enligt hovrättens uppfattning de förändringar som konventionen innebär i förhållande till 1926 års sjöpanträttskonvention i allt väsentligt till gagn för sjöfarten. Hovrätten tillstyrker därför ratifikation och tillfogar, att någon nationell sjöpanträtt med förmånsrätt efter hypoteken ej är motiverad. Positiva uttalanden görs även av *sjöfartsverket, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustriförening, Sjörättsföreningen i Göteborg* och *Handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm.*

Även den lagtekniska metod kommittén föreslår för införlivandet av sjöpanträttskonventionen med svensk rätt — inarbetning i SjöL — har godtagits under remissbehandlingen. Positiva uttalanden görs av *hovrätten för Västra Sverige, utredningen om författningspublicering m. m., Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustriförening, Sjörättsföreningen i Göteborg* och *Handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm.* Ingen uttalar sig mot metoden.

*2.1.3 Skeppsbyggnadskonventionen*

2.1.3.1 Konventionens huvuddrag

Skeppsbyggnadskonventionen innehåller bestämmelser, dels om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad, dels om internationellt er-

kännande därav, dels om överföring från ett nationellt register till ett annat. Konventionen kräver att äganderätt till ("titles") och hypotek (eller "mortgages") i fartyg under byggnad skall kunna skrivas in i offentligt register under statlig förvaltning eller tillsyn (art. 1: 1 och 5). Inskrivning av andra rättigheter blir en nationell angelägenhet. Registren behöver ej ta upp andra byggen än sådana som i färdigt skick kan registreras såsom s. k. seagoing vessels (art. 1: 2). 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: 1). 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, dvs. redan innan byggnadsarbetet påbörjats. Detta anges som huvudregeln (art. 4: 1). Men i nationell lag får inskrivningsrätten göras beroende av att kölen sträckts eller därmed likvärdigt tillverkningsarbete utförts på sjösättningsplatsen (art. 4: 2).

Såväl offentligrättslig som privaträttslig verkan av inskrivning skall bestämmas av lagen i inskrivningsstaten (art. 2: 3 och 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 pantobjekt (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 avsedd att införlivas med bygget, omfattas av inskriven rätt till bygget.

Äganderätt och hypotek, som inskrivits i konventionsstat i enlighet med dess lag, skall erkännas i övriga konventionsstater med prioritet 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. Det medför också 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 sjöpanträttskon-

ventionen. Liksom sjöpanträttskonventionen innehåller skeppsbyggnadskonventionen skiljedomsklausul mot vilken förbehåll kan tas.

2.1.3.2 Kommitténs överväganden och förslag

Kommittén — som remitterat konventionen till olika organisationer, av vilka den mottagits positivt — påpekar, att stora värden står på spel i samband med modern skeppsbyggnad och att det därför är angeläget att byggena 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 enligt vad kommittén påpekar i stor utsträckning på varven. Enligt kommittén är företagsinteckningen, kombinerad med fastighetsinteckningen, otvivelaktigt användbar för ändamålet här i landet. Men på den internationella marknaden menar kommittén, att en till sina huvuddrag internationellt välkänd kreditsäkerhetsform måste vara att föredra framför nationell sådan, vars innebörd och verkan i vissa hänseenden kan väcka tvekan hos utländska kreditgivare. Ett för skeppsbyggnadskrediten särskilt utformat och konventionsreglerat hypotek erbjuder enligt kommitténs mening påtagliga praktiska fördelar.

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, framhåller kommittén, 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 föremålet för inskriven rätt — och dels genom kravet på att skeppsbyggnadshypotek ges samma prioritet som fartygshypotek.

Kommittén menar, att de fördelar konventionen erbjuder bör utnyttjas av Sverige och tillstyrker därför att konventionen ratificeras. Möjligheten att reservera sig mot skiljedomsklausulen bör enligt kommittén ej utnyttjas. Kommittén tillfogar, att den föreslagna ordningen för registrering av och inskrivning av rätt till skeppsbyggen inte bör 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, understryker kommittén.

Skeppsbyggnadskonventionen är enligt kommittén så formad att den inte kan införlivas med nationell lag på annat sätt än genom inarbetning.

2.1.3.3 Remissyttradena

Förslaget att Sverige skall tillträda skeppsbyggnadskonventionen har mottagits positivt under remissbehandlingen. För sådant tillträde uttalar sig *hovrätten för Västra Sverige, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustriförening, Sjörättsföreningen i Göteborg* och *Handels- och sjöfartsnämnden i Stockholm.* Ingen avstyrker men *Svenska metallindustriarbetareförbundet* ger uttryck för viss tveksamhet, närmast föranledd av att skeppsbyggnadshypoteket tränger undan det s. k. löneprivilegiet i konkurs. Förbundet påpekar bl. a., att vissa ledande varvsindustrinationer ej undertecknat konventionen.

Det har mötts positivt — av samma remissinstanser som yttrat sig på den punkten rörande sjöpanträttskonventionen (2.1.2.3) — att konventionsreglerna enligt kommittéförslaget arbetats in i SjöL. Intet uttalande görs mot denna metod.

*2.1.4 Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter*

2.1.4.1 Kommittén

Kommittén och lagberedningen har, enligt vad kommittén framhåller, enats om i huvudsak följande synpunkter på de exekutionsrättsliga regler som bör utarbetas i anslutning till konventionslagstiftningen i övrigt.

Sjöpanträttskonventionen innehåller vissa exekutionsrättsliga regler medan skeppsbyggnadskonventionen i stort sett ger staterna full frihet härutinnan. Eftersom kommittén föreslår, att både fartyg och fartyg under byggnad skall kunna registreras och intecknas och likaledes bli föremål för sjöpanträtt och retentionsrätt, finns enligt kommittén ingen anledning att skilja mellan dem i exekutionsrättsligt avseende. Retinent i fartyg eller skeppsbygge bör liksom handpanthavare ha rätt till 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, bör sådana underrättelser ske på samma sätt som i fråga om luftfartyg. Täckningsprincipen, konventionsbunden i fråga om luftfartyg, bör gälla även vid exekution i fartyg och fartyg under byggnad. Det från fastighetsrätten och lufträtten kända institutet ägarhypotek bör införas i fråga om inteckning i sådan egendom. Fartyg och skeppsbyggen måste konventionsenligt säljas gravationsfria men med rätt till frivilligt övertagande av inteckning. I fråga om certeparti och annan nyttjanderätt står oss

emellertid fritt att behandla spörsmålet på samma sätt som när det gäller nyttjanderätt till lös egendom i allmänhet.

Såväl sjöpanträtts- som skeppsbyggnadskonventionen ålägger konventionsstat att erkänna hypotek och anglosaxisk s. k. mortgage. Denna senare rätt innebär 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. Det är alltså, med svenskt betraktelsesätt, fråga om en slags säkerhetsöverlåtelse. Även om sjöpanträttskonventionen uppenbarligen förutsätter att "mortgage" skall behandlas som hypotek såtillvida som det 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.

2.1.4.2 Remissyttrandena

De exekutionsrättsliga synpunkter som ligger till grund för kommittéförslaget har väckt ringa uppmärksamhet under remissbehandlingen. *Sveriges advokatsamfund* har dock uttalat tillfredsställelse över att förslaget även i den delen har fastighetsrättslig förebild och därvid anfört:

Med tanke på att man endast inom en relativt snäv personkrets har möjlighet att förvärva nämnvärd rutin beträffande sjölagstiftningen är det en styrka att i sjörättsliga sammanhang i görligaste mån kunna utnyttja den betydligt bredare fastighetsrättsliga rutinen. Hittillsvarande skillnader mellan reglerna om inteckning i samt utmätning och exekutiv försäljning av, å ena sidan, fartyg och, å andra sidan, fastigheter (beträffande ägarhypotek, lägsta bud, kungörelseformaliteter etc.) har i den praktiska verksamheten visat sig leda till osäkerhet i handläggningen.

Advokatsamfundet bedömer det som angeläget, att avvikelser från den fastighetsrättsliga förebilden inte görs utan tvingande skäl.

## 2.2 Allmänt om sjölagsförslaget

### 2.2.1 *Nuvarande ordning*

Fartygsregistrering och fartygsinteckning regleras för närvarande i särskild författningar: förordningen (1901: 78 s. 1) angående registrering av svenska fartyg och lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg. Inteckningsreglerna formades ursprungligen efter fastighetsrättslig förebild. Bestämmelser om partrederi och om sjöpanträtt finns i SjöL, nämligen i 2 och 11 kap. I samband med 1967 års sjölagsändringar gjordes vissa omdisponeringar inom SjöL för att bereda utrymme åt bestäm-

melser om fartygsregistrering i 2 kap. och åt bestämmelser om fartygsinteckning i 11 kap.

*2.2.2 Kommittén*

Kommittéförslaget tar i 1 kap. SjöL upp bestämmelser om fartygs nationalitet, hemort och annat som sammanhänger med dess identitet, behörig företrädare här i landet m. m. Det innehåller även bestämmelser om tillbehör, fartygs behöriga skick och dess kondemnation samt om skepps- och skeppsbyggnadsregister. Ur det nuvarande första kapitlet utmönstras bestämmelserna om inskrivning för beställares förskott till skeppsbygge (3 §). De ersätts av bestämmelser om registrering av skeppsbygge i det nya 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 det nya 3 kap. SjöLs 1 kap. hör enligt kommittén inte till de nordiskt likformiga delarna av lagen, vare sig i gällande rätt eller enligt föreliggande förslag.

Kapitlets nuvarande rubrik "Om fartyg" ändras enligt kommittéförslaget till "Allmänna bestämmelser".

Kommittéförslaget tar i 2 kap. SjöL upp bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadsregistreringen, som formats för att tillgodose både offentligrättsliga krav på registrering och 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 JB. Fastighetsrätten har på samma sätt fått tillhandahålla förebilden till bestämmelserna om skepps- och skeppsbyggnadshypotek i sjölagsförslagets 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. JB och i övrigt har, som förut nämnts, beaktats bl. a. 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner.

I 3 kap. tas upp reviderade bestämmelser om partrederi som hittills funnits i 2 kap. Denna speciella form för rederirörelse bevaras i sina huvuddrag enligt kommittéförslaget. Detta utmönstrar såsom obehövlig sistnämnda kapitels inledande paragraf om redares personliga ansvarighet (7 §) och för över bestämmelserna om hans ansvar för personer som arbetar i fartygets tjänst (8 §) till 10 kap. (233 §). Det föreslagna 3 kap. innehåller följaktligen regler endast om partrederi och vad som anknyter till det. Kapitelrubriken har jämkats med hänsyn härtill.

Kommittéförslaget tar i 11 kap. upp bestämmelser, *dels* om sjöpanträtt i fartyg och last, *dels* om retentionsrätt i fartyg och skeppsbyggen, *dels* om inskrivning av panträtt i sådan egendom. Kommittén framhåller, att kapitlet ger utrymme för dessa bestämmelser som en följd av den omdisponering av SjöL som företogs i samband med 1967 års sjölagsändringar. Det är enligt kommitténs förslag indelat i två underavdelningar, den ena om sjöpanträtt och den andra om inskrivning av panträtt i fartyg. Det är följaktligen rubricerat "Om sjöpanträtt och 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. Kommittén anmärker, att den fastighetsrättsliga förebilden finns i 6 och 17—19 kap. JB. I övrigt har kommittén bl. a. beaktat 1967 års internationella sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner. De nuvarande bestämmelserna om preskription av sjöfordringar förs över till 15 kap.

Kommittéförslaget kan i viss mån sägas ändra den nuvarande karaktären hos SjöL, som påtagligt domineras av frakträttsliga regler. Denna dominans har dock ej alltid varit så utpräglad erinrar kommittén. I 1667 års SjöL fanns sålunda bl. a. bestämmelser om skeppsbyggnad och om upplåtelse av panträtt i fartyg för s. k. bodmerilån. Sådana bestämmelser fanns också i 1864 års SjöL. Även 1891 års SjöL innehöll i sin ursprungliga lydelse ett särskilt kapitel om bodmeri, vilket utgick så sent som 1939. Enligt kommitténs uppfattning måste den föreslagna redigeringen leda till ökad 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 sjöpantsrättskonvention men som fått betydligt ökad vikt genom 1967 års sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner.

Av de övriga nordiska sjölagskommittéerna har den norska kommittén 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). Även det norska kommittéförslaget innebär att regler om registrering m. m. upptas i 2 resp. 11 kap.

*2.2.3 Remissyttrandena*

En rad remissinstanser biträder kommitténs uppfattning att ett införlivande med SjöL av bestämmelserna om bl. a. registrering och andra bestämmelser på grund av sjöpanträtts- och skeppsbyggnads-

konventionerna ger ökad klarhet och lättillgänglighet. Positiva uttalanden görs också om den föreslagna omdisponeringen av bestämmelser i SjöL.

Redigeringen av 1 kap. har inte berörts särskilt under remissbehandlingen. Men det har anmärkts, att kapitlets bestämmelser ej är allmänna i betydelsen gemensamma för SjöL och föreslagits, att kapitlet i stället rubriceras "Allmänna bestämmelser om fartyg".

I fråga om 2 kap. har *Göteborgs tingsrätt* anmärkt, att kapitlet belastats med för många detaljföreskrifter om registreringstekniken m. m. som hellre kunnat ges form av tillämpningsföreskrifter. *Hovrätten för Västra Sverige* har dock ej instämt i detta utan med hänvisning till motsvarande regler i JB menat, att föreskrifterna väsentligen försvarar sin plats i SjöL.

I övrigt har bl. a. bestämmelserna under rubriken registrens omfattning vållat tveksamhet hos flera remissinstanser, såsom *hovrätten för Västra Sverige, Göteborgs tingsrätt, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sveriges varvsindustriförening* och *Sjörättsföreningen i Göteborg*. Uttrycket "förvärv" ställt i relation till fullbordade och ofullbordade fång och applicerat på skeppsbyggen, har vållat särskilda tolkningssvårigheter. Sådana svårigheter har också försports rörande tillämpligheten på skeppsbyggen av reglerna om fartyg. Överarbetning har förordats.

Moderniseringen av partrederiet hälsas med tillfredsställelse av *sjöfartsverket, fiskeristyrelsen* och *Sveriges fiskares riksförbund*. Även *Sjörättsföreningen i Göteborg* ställer sig positiv. *Stockholms tingsrätt* har i och för sig ingen erinran mot moderniseringen men håller sig, liksom *Svea hovrätt*, skeptisk till denna säregna sjörättsliga bolagsform som sådan.

*Utredningen om författningspublicering m. m.*, som bedömer varken sjöpanträttskonventionen eller skeppbyggnadskonventionen vara särskilt väl lämpad att direkt tillämpas som svensk lag, ställer sig positiv till inarbetningen av sjöpanträtts- och inteckningsreglerna i SjöL.

*Sveriges advokatsamfund* och *Sjörättsföreningen i Göteborg* hälsar med tillfredsställelse att inteckningsreglerna arbetats in i SjöL jämte bestämmelser om sjöpanträtt. Advokatsamfundet anser, att detta leder till överskådlighet.

## 2.3 Om fartyg

### *2.3.1 Fartygs nationalitet*

#### 2.3.1.1 Nuvarande ordning

1667 års SjöL behandlade inte villkoren för fartygs svenska nationalitet. 1864 års SjöL tog i 4 § upp en hänvisning till särskilda bestämmelser i ämnet. Dessa meddelades i förordning den 4 juni 1868 angå-

ende 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 togs där upp i 1 §. För att vara svenskt skall fartyg enligt 1 § SjöL 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.

Enligt förordningen angående registrering av svenska fartyg utfärdas nationalitets- och registreringscertifikat på grundval av registrering i fartygsregistret.

2.3.1.2 Kommittén

Gällande nationalitetsvillkor synes 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. Kommittén antar, att kombinationer av dessa båda former av äganderätt godkänns så länge fartyget till minst två tredjedelar är i svensk ägo. Ej heller torde kravet på styrelseledamöters aktieinnehav ha kunnat upprätthållas konsekvent. Det infördes i 1891 års SjöL som en anpassning till motsvarande norska text. Kommittén anser, att nationalitetsvillkoren behöver anpassas till dagens mångsidiga ekonomiska företagsamhet.

Villkoren för fartygs nationalitet anses åtminstone i de traditionella sjöfartsnationerna böra innefatta krav på verklig anknytning till hemlandet. Uttryck för denna uppfattning ges enligt kommittén i den internationella konvention om det fria havet som antogs i Genève 1958. Sverige har visserligen inte tillträtt konventionen men det torde ej bero på någon avvikande svensk uppfattning i sak. Kommittén citerar den regel i konventionen som tar sikte på att förebygga bruket av s. k. bekvämlighetsflagg (art. 5: 1):

| | |
|---|---|
| Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for | Varje stat skall fastställa villkoren för att dess nationalitet beviljas fartyg, för att registrera fartyg inom dess territorium och för |

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.

rätten att föra dess flagg. Fartyg har den stats nationalitet vars flagg de är berättigade att föra. Det måste finnas en verklig föreningslänk mellan staten och fartyget; särskilt måste staten i administrativa, tekniska och sociala hänseenden effektivt utöva sin jurisdiktion över och kontroll av fartyg som för dess flagg.

Enligt kommitténs uppfattning bör kravet på verklig föreningslänk mellan fartyg och dess hemland och på hemlandets effektiva myndighetsutövning över fartyget läggas till grund för nationalitetsvillkoren. Praktiskt kan det sägas innebära, att svenskt fartygs drift bör vara tillförsäkrad ett avgörande svenskt inflytande. Detta kan, anser kommittén, 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 blir enligt kommittén 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 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. Kommittén erinrar om, att i 7 § sjöbefälskungörelsen (1960: 487) ställs krav att befälhavare på svenska handelsfartyg och fiskefartyg skall vara svenska medborgare. Ett genom bare boat charter utlejt fartygs föreningslänk med hemlandet är naturligtvis påtagligt svag. Å andra sidan finner kommittén det knappast rimligt, att växlande befraktningsförhållanden skall påverka nationalitetsregistreringen. Problemet kompliceras av att långvariga bare boat charters ej är sällsynta. Emellertid har kommittén 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 formas utan hänsyn till sådana komplikationer. Dessa kan emellertid behöva beaktas vid tillämpning av en dispensregel som kommittén föreslår.

Villkoret att huvudredaren skall vara svensk medborgare och bosatt här i landet för att fartyget skall anses såsom svenskt finner kommittén

kunna utgå i överensstämmelse med övervägandena rörande ägande-rättens avgörande betydelse. Problemet om huvudredarens ställning löses naturligast inom ramen för bestämmelserna om partrederi. Kommittén betonar, att det ej är nödvändigt att utse huvudredare i partrederi.

Kommittén finner 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 komma i fråga, 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 enligt kommittén 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. 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, blir enligt kommittén vissa kvalifikationskrav 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. Och vad handelsbolag beträffar gäller, att bolaget företräds av varje bolagsman utom kommanditdelägare. 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, finner kommittén däremot vara att sträcka sig längre än behövligt. Såvitt gäller handelsbolag är det uppenbart, att varje obegränsat ansvarig bolagsman böra vara sådant rättssubjekt som får äga svenskt fartyg.

Kommittén erinrar i sammanhanget om att lufträtten godkänner även andra svenska juridiska personer genom formuleringen i 2: 2 luftfartslagen (1957: 297): "bolag, förening, annat samfund, stiftelse eller annan sådan inrättning med svensk nationalitet". Det är emellertid endast fråga om registreringsrätt. Enligt kommitténs förslag följer registreringsplikt i princip 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 enligt kommittén föra med sig betydande svårigheter från kontroll- och övervakningssynpunkt. Kommittéförslaget intar därför en betydligt mer restriktiv ståndpunkt i detta avseende än lufträtten.

Kommittén erinrar vidare om det problem som 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. Kommittén 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, föreslås, att en längsta tid av ett år föreskrivs. För särskilda fall bör fristen kunna förlängas genom dispens, anser kommittén.

Kommittén påpekar, att modern sjöfart alltmer drivs under samverkan mellan olika redare även över nationsgränser. Mot en sådan utveckling — som även kan påverkas av nordiska och andra regionala handelspolitiska integrationssträvanden — finns enligt kommittén 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 anser kommittén, att möjlighet till dispens bör erbjudas, naturligtvis förutsatt att det kan ske utan att kravet på avgörande svenskt inflytande över fartygsdriften efterges. Redan större svensk andel än hälften kan dock vara tillräcklig och fall kan enligt kommittén tänkas då en mindre andel vägs upp av att driftsledningen varaktigt förläggs till Sverige, t. ex. genom att till huvudredare utses här domicilierat svenskt rättssubjekt. Sådana överväganden måste grundas på en helhetbedömning i det enskilda fallet, varvid även finansieringsförhållanden och andra omständigheter kan beaktas. Det bör å andra sidan, framhåller kommittén, ej tillåtas, att ett till en 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 svenskägt, till utlandet bortfraktat fartyg förblir svenskt, även när avtalet innebär att driftsledningen ligger hos den utländske befraktaren. Dispens kan givevis 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 befinns påkallat, förläna officiell svensk nationalitet åt fartyg som ägs av andra svenska rättssubjekt än dem kommittéförslaget anger.

Kommittéförslaget tar också upp grundläggande regler om nationalitetscertifikat för svenska fartyg.

2.3.1.3 Remissyttrandena

*Sjöfartsverket* finner den föreslagna moderniseringen av nationalitetsvillkoren ändamålsenlig.

Principen att svenskt fartyg skall vara i svensk ägo till minst två tredjedelar har knappast mött invändning under remissbehandlingen. Med utgångspunkt från att den svenska flaggen inte utgör s. k. bekvämlighetsflagg och att det är ett svenskt myndighetsintresse att kontrollera fartyg med svenska intressenter ifrågasätter emellertid *Svea hovrätt* om det bör ställas krav på mer än enkel svensk ägarövervikt.

*Sveriges fartygsbefälsförening* och *Svenska sjöfolksförbundet* ger i detta sammanhang uttryck för irritation över bruket av bekvämlighetsflagg. Sjöfolksförbundet förespråkar en skärpning av reglerna om flaggtillhörighet, dock inte genom ändring av regeln om ägarövervikt utan genom en mera imperativ formulering av den föreslagna regeln. Fartygsbefälsföreningen konstaterar, att lösningen av problemet måste sökas genom internationell överenskommelse.

Vad beträffar kretsen rättssubjekt vars ägarintresse kan ge fartyg svensk nationalitet finner *Svea hovrätt* och *Stockholms tingsrätt* anmärkningsvärt att rättssubjekt som eljest erkänns i svensk rätt lämnats utanför. Det påpekas, att bl. a. fartyg tillhörande Rydbergsstiftelsen, Svenska sjöräddningssällskapet och Svenska kryssarklubben på det sättet varken blir svenska fartyg med rätt att föra svensk flagg eller registreringspliktiga och inteckningsbara som sådana.

Förslaget att dödsbo efter avliden svensk ägare eller andelsägare skall räknas som svensk ägare under viss tid, som kan förlängas genom dispens, kritiseras av *hovrätten för Västra Sverige* och *Sveriges varvsindustriförening* för att det även omfattar dödsbon som egentligen är svenska rättssubjekt. Hovrätten pekar på att motiveringen endast avser de fall då dödsboet helt eller delvis består av utländska medborgare och menar, att detta bör återspeglas i lagtexten.

I fråga om den föreslagna regeln om dispens från nationalitetsvillkoren lämnar *Sveriges fartygsbefälsförening* utan erinran förslaget att dispens skall kunna lämnas från kravet på två tredjedelars ägarövervikt, om fartygets drift ändå står under svenskt inflytande. *Svea hovrätt* finner det dock omotiverat att dispensregeln — såsom motiveringen ger vid handen — inte skulle vara användbar för att ge svensk nationalitet åt ett på lång tid till en svensk redare befraktat fartyg, när den nautiska kontrollen helt ligger i svensk hand. Hovrätten menar, att det då är ett svenskt intresse att fartyget kan kontrolleras enligt svensk rätt och att dispensregeln borde vara särskilt lämpad just för sådana fall. Hovrätten är emellertid medveten om att ett sådant fartyg ej utan

vidare kan registreras här, eftersom det först måste avregistreras utomlands, och att hinder alltså kan möta mot att fartyget seglar under svensk flagg.

*Sjöfartsverket* påpekar, att fall kan förekomma då fartyg, som ägs av andra rättssubjekt än dem förslaget anger, bör anses som svenska och att därför möjlighet bör finnas att förklara dem för svenska så som kommittén föreslagit.

### *2.3.2 Fartygsregister*

#### 2.3.2.1 Nuvarande ordning

Medan nationaliteten 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 Kungl. reglementet den 4 mars 1870 för sjömanshusen i riket skulle fartyg av "sex nylästers drägtighet" för att få begagnas till sjöfart vara registrerat 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 lista över signalbokstäver, som vid utfärdande av fribrev tilldelades fartyg av viss dräktighet.

1887 års sjölagsförslag tog upp bestämmelser om 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 tog dessutom upp särskilda förslag, dels till lag om registrering av fartyg, 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 formas efter förebild främst av fastighetsinteckningen. Detta första förslag om fartygshypotek mottogs med tveksamhet vid remissbehandlingen och ledde ej till lagstiftning. Fartygsregistreringen formades därför, genom 2 § 1891 års SjöL och förordningen 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 av både sjöfartsnäringen och riksdagen. Den löstes genom lagen om inteckning i fartyg och därmed sammanhängande lagstiftning, främst förordningen angående registrering av svenska fartyg. Denna ännu gällande förordning formades så

att den jämte det offentligrättsliga huvudändamålet skulle erbjuda 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 kallad sjöfartsverket. Fartygsinteckningsärenden handläggs gemensamt för hela landet av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga.

Den gällande ordningen utmärker sig sålunda för att fartygsregistreringen och handläggningen av inteckningsärenden beträffande fartyg är centraliserad men uppdelad i nationalitets- och inskrivningsregister, som förs av olika myndigheter. Förutsättningarna för införing i de olika registren är ej identitiska men inskrivningsärende kan inte tas upp 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 inteckningsärenden, låt vara att registreringen ger den i fartygsregistret antecknade ägaren viss legitimation i inteckningshänseende. I varje inteckningsärende 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. Handläggning av registrerings- och inteckningsärenden förutsätter alltså kommunikation mellan registren.

Skeppsbyggnadsregistrering förekommer ej i Sverige men enligt 3 § SjöL kan beställare genom att avhandling om byggnadsförskott tas in i protokoll hos Stockholms tingsrätt vinna viss förmånsrätt i varvets konkurs för förskottet.

### 2.3.2.2 Kommittén

Kommittén har funnit, att den nuvarande dualismen 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 därі 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 på det, 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. Kommittén erinrar om att förslag att fartygsregistret skulle, liksom inskrivningsregistret, förläggas till Stockholms rådhusrätt ej genomfördes vid sjöfartsverkets omorganisation år 1969.

Kommittén menar, att den smidigaste lösningen av problemet är att till sjöfartsverket förläggs en sammanslagen offentligrättslig och privaträttslig registrering, vilken ställs 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 föreslås, att detta senare register benämns skeppsregister. Därmed antyds dessutom, att däri införs endast fartyg av ej alltför obetydlig storlek. I fråga om mindre fartyg förutsätter kommittén att behov av registrering i en del fall kan förefinnas 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, 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 det färdiga fartygets nationalitet. Denna grundläggande skillnad mellan skepps- och skeppsbyggnadsregistrering motiverar att registren hålls isär. Ett särskilt skeppsbyggnadsregister bör alltså inrättas. Men detta kan och bör föras av samma myndighet som för skeppsregistret. Kommitténs förslag innebär följaktligen, att skeppsbyggnadsregistret skall föras på sjöfartsverkets nämnda inskrivningsavdelning och i stort sett i samma ordning som skeppsregistret.

### 2.3.2.3 Remissyttrandena

Att det nuvarande fartygsregistret hos sjöfartsverket och inteckningsboken hos Stockholms tingsrätt ersätts med ett till sjöfartsverket förlagt gemensamt skeppsregister av kombinerat offentligrättslig och privat-

rättslig karaktär under ledning av inskrivningsdomarkompetent person hälsas överlag med tillfredsställelse av remissinstanserna. Det anses att sammanslagningen av fartygsregister och inteckningsbok blir en vinst. Men samtidigt betonas på flera håll att sjöfartsverkets resurser för service åt dem som kommer att behöva verkets tjänster vid registrering och inskrivning måste dimensioneras väl. En del uttalanden görs också om förläggningsorten av innebörd att man i dessa sammanhang behöver en i verklig mening central förläggningsort. *Sjöfartsverket* framhåller sambandet mellan registrering och utfärdande av mätbrev, fartcertifikat och andra skeppshandlingar samt registreringens betydelse från övervakningssynpunkt. *Fiskeristyrelsen* påpekar, att även andra register kan behövas med hänsyn till internationella fördrag. *Generaltullstyrelsen* förutsätter, att ett centralt register kan delas in i delregister för olika fartygsslag och geografiska områden så att distrikttullanstalternas fiskefartygsregister skall kunna bestå. Och *statistiska centralbyrån* påpekar, att skeppsregistret bör innehålla de data om fartygen som behövs från statistisk synpunkt.

Även förslaget att till sjöfartsverket förläggs ett centralt privaträttsligt skeppsbyggnadsregister möts med gillande.

Förslaget att Kungl. Maj:t skall kunna låta inrätta ett centralt båtregister hos sjöfartsverket har rönt relativt liten uppmärksamhet. *Sjöassuradörernas förening* antar, att ett båtregister under vissa förhållanden kan vara motiverat. Om emellertid meningen är, att fartyg som ej omfattas av registreringsplikt i stället skall bli registreringspliktiga till båtregistret, anser föreningen att beslut om båtregister bör fattas i annan ordning än genom Kungl. Maj:ts förordnande. *Sjöfartsverket* betonar, att båtregistret bör förläggas till verket för att effektiviteten i tillsynen skall kunna upprätthållas. *Svenska kryssarklubben,* som anser att registrering av fritidsbåtar lämpligen has om hand av båtorganisationerna, framhåller att båtar för yrkesmässig sjöfart bör kunna registreras hos länsstyrelserna. *Fiskeristyrelsens* nyssnämnda uttalande om andra behövliga register och *generaltullstyrelsens* synpunkter på delregister gäller även förslaget om båtregister.

Uppdelningen på skepps- och skeppsbyggnadsregister å ena sidan och båtregister å andra sidan har lett till att terminologiska synpunkter förts fram från flera håll. En del remissinstanser, nämligen *Svea hovrätt, Sveriges advokatsamfund, Sveriges varvsindustriförening* och *Sjörättsföreningen i Göteborg,* har förordat att en terminologi genomförs som innebär, att med skepp förstås fartyg av den storlek som fordras för registrering i skeppsregistret och med båt fartyg av mindre storlek. Det påpekas, att kommittéförslaget leder till betydande rättsliga skillnader mellan fartyg av dessa olika storlekar och att en genomförd terminologi skulle skapa klarhet och behövlig distinktion och f. ö. väl harmoniera med "internationellt språkbruk". *Sveriges fartygsbefälsförening* vänder

sig i stället emot att termen skeppsregister införs, eftersom den enligt föreningens mening är en omotiverad ändring av en inarbetad beteckning och emedan uttrycket "skepp" leder tanken till vissa segelskepp i gången tid och alltså är föråldrat.

### *2.3.3 Fartygs tillbehör*

#### 2.3.3.1 Nuvarande ordning

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

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 innehålla andra regler i ämnet än som nyss nämnts.

I svensk doktrin har förordats, att reglerna om tillbehör till fast egendom analogiskt tillämpas i sjörätten. Även analogi med lufträtten har ansetts naturlig. I praxis har fastighetsrättsliga grunder vunnit tillämpning. Vad lufträtten angår hör till bilden att frågan om tillbehör delvis är reglerad genom en internationell konvention 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 ofta 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 äganderättsförbehåll och hyresavtal för skens skull tillämpas fastighetsrättens grunder.

#### 2.3.3.2 Kommittén

Kommittén går ut 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 tar därför upp 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 prin-

cip 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 lastkranar i bruk på olika fartyg, eller används i en för fartyget temporär verksamhet. Att utrustningen i och för sig har speciell användning blir enligt kommittén 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.

Kommittén tillfogar, 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 anlägger kommittén 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.

På en här ej oväsentlig punkt avviker kommittéförslaget 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 kommittén menar, att i den mån sådan utrustning förs ombord — såsom fallet ofta är med t. ex. reservaxel och reservpropeller — den har sådan anknytning till fartyget att den bör utgöra tillbehör i den mån förutsättningarna i övrigt är för handen.

Utöver vad som sålunda kan sägas konstituera den yttre tillbehörskaraktären blir det avgörande huruvida ägaren eller annan tillfört fartyget föremålet, framhåller kommittén. 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. Vem som tillfört fartyget viss utrustning måste bedömas med beaktande av i vems intresse det skett. 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 enligt kommittén följa, att om det är fartygsägaren som tillför fartyget utrustningen så blir detta

fartygstillbehör t. o. m. utan hinder av att leverantören förbehållit sig 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 och inom sjörätten finner kommittén 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. Kommittén räknar med att denna form för anskaffning av fartygstillbehör kan utvecklas betydligt i framtiden. Samtidigt finner kommittén det dock vara ett angeläget kreditsäkerhetsintresse att vad som framträder med yttre tillbehörskaraktär som regel också har rättslig tillbehörskaraktär. Utrymmet för hyra eller leasing måste därför vara begränsat. Kommittén 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 menar kommittén. Med angivna begränsning säger sig kommittén ha velat understryka vikten av att kreditsäkerhetshänsyn ställs i förgrunden vid övervägandena med så utprägat panträttsliga inslag som dessa.

Rättspolitiskt är det enligt kommittén 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.

En annan fråga är, fortsätter kommittén, 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 kap. 4 § andra stycket JB ges särskilda regler för sådana fall, avsedda att balansera ett företags och en fastighets borgenärers motstridiga intressen. Kommittén 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. Ett föremål får alltså enligt förslaget karaktär av fartygstillbehör utan hinder av att föremålet dessförinnan omfattats

av företagsinteckning. Vid konkurrens viker innehavaren av företagsinteckningen och torde få nöja sig med att hålla sig till vederlaget, antar kommittén.

Vad beträffar de obligationsrättsliga verkningarna av äganderättsförbehåll i fråga om tillbehör, som fartygsägare tillför fartyg, innebär kommitténs förslag, liksom fastighetsrätten, att förbehållet förlorar verkan även mellan parterna från det att egendomen i fråga givits yttre tillbehörskaraktär. Kommittén betonar, att det ej är fråga om att frånkänna förbehållet ursprunglig verkan. På samma sätt behandlar kommittéförslaget hyresavtal för skens skull. Däremot lämnas utrymme för att tillerkänna verkliga hyresavtal verkan mellan parterna.

I detta sammanhang fäster kommittén uppmärksamheten vid att det norska förslaget innehåller en speciell bestämmelse avsedd att skilja olika former av leasing åt. Det har innebörden att, om fartygsägaren har rätt till uppsägning med högst sex månaders varsel, så antas verkligt hyresavtal, s. k. operating leasing, föreligga och hyresföremålet blir då undantaget från tillbehören. Annars betraktas hyresförhållandet närmast som ett slags förtäckt köp, s. k. financial leasing. Det är visserligen hyresavtal såtillvida som meningen ej är att äganderätten till egendomen skall övergå i fartygsägarens hand. Men hyresförhållandet anses då ha så fast och varaktig karaktär att föremålet blir både betalt och förslitet i fartygsägarens tjänst. Det skulle därmed vara motiverat att härvidlag rättsligt likställa det med köp. På svensk sida har förslaget om reglering av tillbehören efter fastighetsrättslig förebild — efter nordiska överläggningar i ämnet — likväl ej ansetts böra modifieras med hänsyn till detta problem. Inom den gräns som dragits upp för tillbehörsanskaffning genom sakrättsligt giltiga hyresavtal blir alltså båda de nämnda formerna av leasing tillämpliga. Skulle det visa sig rättspolitiskt motiverat framdeles, antar kommittén att financial leasing kan analogiskt behandlas på samma sätt som hyresavtal för skens skull. I vart fall har kommittén ej ansett sig böra redan nu genom särskild reglering ingripa i dessa hyresformers ändamålsenliga utveckling inom den tillåtna ramen.

Även i fråga om överlåtelse av fartygstillbehör följer kommittéförslaget 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, menar kommittén att det måste kunna tillämpas analogiskt i jämförliga fall som t. ex. vid pantsättning av tillbehör. Liksom i fastighetsrätten har alltså den metoden valts att lagregeln tar sikte på det i praktiken mest betydelsefulla fallet. I detta sammanhang påpekar kommittén, 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. 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, tillfogar kommittén, beaktas material och utrustning m. m., som skall infogas i bygget. Kommittén erinrar om att skeppsbyggnadskonventionen innehåller anvisning på en lösning av detta problem. Konventionens art. 8 går nämligen ut på att inskriven rätt till skeppsbygge kan omfatta material, maskineri 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 enligt kommittén 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". Kommittén tillägger, att liknande bestämmelser gäller enligt tysk rätt, som ger möjlighet till registrering av skeppsbygge av viss minsta storlek, om samtidigt stiftas hypotek i bygget.

Kommitténs 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, enligt förslaget att såsom rättsliga tillbehör uppgå i bygget redan före infogandet. Och ett motsvarande betraktelsesätt kan anläggas innan bygget börjar ta form. Kommittén erinrar 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.

Varvsområdet måste enligt kommittén självfallet omfatta ej endast själva arbetsplatsen utan hela det utrymme varvet disponerar för verksamheten, även om det inte bildar ett sammanhängande område på marken. Men utrymmen på annan ort bör enligt kommitténs mening ej utan vidare räknas dit. Om — såsom kommitténs förslag till registreringsbestämmelser medger — mer än en byggnadsplats antecknas i skeppsbyggnadsregistret, måste begreppet varvsområde emellertid ges en däremot svarande tolkning.

Eftersom de i fråga om fartyg föreslagna tillbehörsreglerna i övrigt kommer att bli tillämpliga på skeppsbyggen, fordrar kommittéförslaget

alltså för rättslig tillbehörsegenskap — utöver föreskrivna yttre tillbehörskarakteristika — att bygge och tillbehör kommer i samme ägares hand. Om varvet självt är ägare till bygget finner kommittén läget enkelt. Ifall beställaren har äganderätten, uppstår frågan vem som tillför bygget material m. m. när varvet skaffar 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 enligt kommittén läget ett annat åtminstone i fråga om blivande svenska fartyg. 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.

2.3.3.3 Remissyttrandena

De föreslagna tillbehörsreglerna har i allmänhet mottagits positivt under remissbehandlingen och ingen bestämd erinran görs mot att fastighetsrätten tas till förebild. Positiva uttalanden görs av *Stockholms tingsrätt, sjöfartsverket, Sveriges fiskares riksförbund, Sjöassuradörernas förening* och *Sjörättsföreningen i Göteborg.* Sjöassuradörernas förening har dock uttryckt önskemål om en mer lätttillgänglig utformning av reglerna.

*Sjörättsföreningen* finner att det är synnerligen angeläget från kreditsynpunkt att pantobjektet kan bestämmas med hjälp av klara regler. Det finns enligt föreningen inga avgörande skäl för att i huvudsak bestämma tillbehörsbegreppet annorlunda i sjörätten än i fastighetsrätten och det närmande av reglerna till denna förebild, som kommittén åstadkommit, antar föreningen komma att medföra större klarhet och stadga i rättstillämpningen. Detta förmodar föreningen gälla i än högre grad, när fastighetsrättsliga grundsatser blir vägledande vid utformningen av bestämmelserna om registreringen av och inskrivning av rätt till fartyg och skeppsbyggen.

*Sjöassuradörernas förening* tar upp en principfråga, behandlad i kommitténs motiv, nämligen att containers och läktare som tas ombord för att sedan lossas med lasten ej utgör tillbehör, eftersom de saknar anknytning till ett bestämt fartyg. Föreningen anför:

En sådan slutsats torde kunna diskuteras ur såväl offentligrättslig som privaträttslig synvinkel. Ett lashfartyg t. ex. är vid leveransen försett med ett antal prålmar eller läktare, var och en representerande ett relativt an-

senligt värde. Dessa är i princip avsedda till stadigvarande bruk för fartyget, även om transporttekniken är sådan att det inte alltid är samma pråmar som medföljer fartyget på varje resa. Skulle emellertid inte lashfartygets pråmar omfattas av panträtt som stiftats i fartyget, kunde inteckningshavarens ställning som rättsinnehavare avsevärt försvagas. För honom är det, om han över huvud skall kunna dra nytta av panten, väsentligt att det antal pråmar, som hör till fartyget ingår i den egendom vilken inteckningen avser. Om pråmarna inte är identiska med dem som ursprungligen levererades med fartyget är ur hans synpunkt likgiltigt, så länge som pråmarna uppfyller de olika krav som bör ställas på dem. Samma principresonemang gäller beträffande redareägda containers, avsedda för specialbyggda containerfartyg. Det bör även kunna tillämpas bl. a. på vissa slag av till ett fartyg hörande truckar.

*Stockholms tingsrätt* sätter i fråga om det är välbetänkt att inte från huvudreglerna om tillbehör göra undantag för föremål som förut omfattats av företagsinteckning.

En kritisk hållning till förslaget intar *Svea hovrätt*. Till en början ifrågasätts, om de sjörättsliga tillbehörsreglerna behöver vara strängare i fråga om tillbehörets förening med huvudföremålet än fastighetsrättens regler om tillbehör till industrifastighet är. Å andra sidan menar hovrätten, att de föreslagna särreglerna om radioutrustning och nautisk utrustning är onödigt vida i det att de är tillämpliga även på annan egendom än som på grund av speciella driftsförhållanden uteslutande tillhandahålls genom leasing. Enligt hovrätten är det olämpligt att låsa särreglerna till en gång för alla fastslagna egendomskategorier. Gränsdragningen mellan olika former av leasing finner hovrätten diffus i motiveringen och en precisering anses önskvärd för att förslagets verkliga innebörd skall bli klar. Hovrätten hänvisar därvidlag till den norska distinktionen mellan olika slag av leasing.

*Sjörättsföreningen i Göteborg* går in på ett speciellt spörsmål rörande särregleringen av nautisk utrustning. Föreningen fäster uppmärksamheten vid den snabba utvecklingen av teknisk apparatur för fartyg. Datorer finns enligt föreningen för skötsel av på en gång navigering, styrning, maskinreglering och lasthantering. Eftersom sådana datorer fyller flera funktioner, kan tillämpningssvårigheter uppstå, när utrustningen tillförts fartyg genom leasing. Visserligen skaffas sådana datorer för närvarande, enligt vad föreningen upplyser, regelmässigt genom köp men problemet antas kunna få aktualitet framdeles.

I fråga om de speciella reglerna om skeppsbyggnadstillbehör erinrar *Svea hovrätt*, att förslaget ifall bygget är registrerat på beställaren medför ett undantag från den i svensk rätt strikt genomförda traditionsregeln beträffande egendom som ännu inte genom infogande eller nödvändigt funktionssamband förenats med bygget. I synnerhet vid seriebyggen kan det enligt hovrätten vara naturligt för varvet att stundom skynda på ett bygge, genom omdestination av egendom avsedd och märkt för ett annat, och det är tveksamt om det skulle vara lämpligt att

binda varvet av en märkning som det självt kan ha företagit "av organisationella skäl". I varje fall kan enligt hovrätten ifrågasättas om inte effekten av märkning och intagning på varvets område bör inskränkas till att avse skydd mot varvets borgenärer vid utmätning och konkurs.

Även *Sveriges varvsindustriförening* uppehåller sig vid denna sist berörda fråga och påpekar, att varven av produktionstekniska skäl måste vara oförhindrade att för ett bygge ta i anspråk material, som är avsett och märkt för ett annat bygge.

### *2.3.4 Fartygs identifiering*

#### 2.3.4.1 Nuvarande ordning

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 förordningen angående registrering av svenska fartyg. Det ankommer på ägaren att ge fartyget namn och namnet skall sättas ut på skrovet enligt vissa regler. Det namn varunder fartyget registrerats får ej ändras utan synnerliga skäl. Namnändring prövas av sjöfartsverket.

Närmare regler rörande användandet av namn finns inte. Enligt förordningen angående registrering av svenska fartyg 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 förordningen 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). 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.

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. Även sedan inskränkningen av den legala fullmakten fallit bort genom 1936 års sjölagsändringar, stod den kvar i bestämmelserna om sjöpanträtt för befälhavarförbindelser i 267 § 5 SjöL och är såtillvida ännu gällande rätt. Härutöver gäller processrättsligt, att fartygets hemort i vissa fall räknas som rederiets, bl. a. enligt 337 § andra stycket SjöL. Liksom namnet skall hemorten vara angiven på fartygsskrovet.

Enligt 4 § SjöL åligger det fartygs ägare att bestämma fartygets hem-

ort. 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.

Enligt kungörelsen (1933: 27) 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. Även statsfartyg tilldelades igenkänningssignal. Sådan signal utgör i förekommande fall tillika anropssignal för fartygets radiotelegrafstation.

2.3.4.2 Kommittén

*Fartygs namn.* Enligt vad kommittén påpekar har Sveriges redareförening 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. Kommittén har, med utgångspunkt i 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 enligt kommittén väl tillgodoses genom en sådan ordning. Även ett allmänt intresse påkallar emellertid, 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. Det allmänna intresset att undvika förväxlingsrisk förstärks, om registreringen, såsom kommittén föreslår, skall tjäna som omedelbart underlag för inskrivning av rätt till fartyg. Kommittén 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 betydligt skiljer sig till art och användning. Men en dylik reservation skulle kunna vålla onödiga komplikationer och är enligt kommittén 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 går därvid ut från att namnserier brukas med iakttagande av att de däri ingående namnen, trots eventuell inbördes likhet, dock är särskiljande.

I fråga om namnserier är skyddsbehovet enligt kommittén 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 saerpraeget navngivningssystem". Ett sådant skydd för namnserier bör enligt kommittén efterbildas för svensk del. Det bör emellertid formas så att den till skyddet berättigade kan gå med på att annan likväl får använda i namnserien ingående eller eljest till densamma hänförligt namn. Det innebär ej, att man ger upp 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 kommitténs 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 föras in i skeppsregistret.

Utom att namn på fartyg som förs in i skeppsregistret måste skilja sig från andra registrerade fartygs namn innebär kommitténs förslag, 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 formats i enlighet härmed. I sjölagsförslagets 2 kap. tas därefter upp regler om anteckning av namnserier, som bl. a. innebär krav på särprägel.

Liksom för närvarande bör namn varunder ett fartyg registrerats ej utan vidare få ändras, anser kommittén. 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 kommittén föreslår kommer att bereda registrerade fartygs namn ett mera omedelbart rättsskydd än immaterialrätten ger. En reglering av tänkbar konflikt mellan de olika rättsskydden kan dock enligt kommittén undvaras. I den mån utnyttjande av namn varunder fartyg införts i skeppsregistret 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.

Kommittén påpekar, att övergången till det nya namnskicket, liksom införandet av ny ordning för registrering och inskrivning, blir förenad med vissa problem. Kommittéförslaget innehåller lösningar på dessa som skall göra övergången mindre besvärlig.

*Fartygs hemort.* I huvudsaklig överensstämmelse med gällande rätt innebär kommitténs förslag, 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 formats enligt kommitténs förslag (jfr 2 kap. i det följande) behöver inte här beaktas det fall att hemort ej anmälts för fartyg, som införts 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.

*Fartygs igenkänningssignal.* Sedan fartygs igenkänningssignal reglerades genom 1933 års kungörelse i ämnet, 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. Kommittén anser, att det numera knappast finns skäl att endast tilldela större fartyg igenkänningssignal. Kommittén föreslår därför, att alla fartyg som förs in i skeppsregistret skall tilldelas igenkänningssignal. Signalen skall alltjämt tjäna som anropssignal för radiostation.

*Fartygs nationalitetshandling.* Enligt kommitténs förslag skall för varje fartyg som förs in i skeppsregistret utfärdas nationalitetshandling, som betecknas nationalitetscertifikat.

2.3.4.3 Remissyttrandena

*Fartygs namn.* Det föreslagna nya namnskicket av innebörd att registrerade fartygs namn skall skilja sig från varandra har fått ett övervägande gott mottagande under remissbehandlingen. Oreserverat positiva uttalanden gör *sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska sjöfolksförbundet* och *Sjöassuradörernas förening.* Fartygsbefälsföreningen och Sjöassuradörernas förening betonar, att nuvarande förväxlingsrisker och praktiska identifieringsproblem skulle undanröjas genom ett sådant namnskick. *Chefen för marinen* tillmäter förslaget stor betydelse.

*Patent- och registreringsverket* hälsar med tillfredsställelse, att det nya namnskicket föreslås till skillnad från det nuvarande ansluta sig till dansk och norsk ordning. Verket påpekar, att den ensamrätt till fartygsnamn som förslaget i praktiken kommer att ge inte får mer än administrativa verkningar. Enligt verkets mening behövs ej heller mer, eftersom immaterialrättens känneteckensrättsliga skydd är tillräckligt. Verket erinrar om att den starka ensamrätt som följer med varumärkesregistrering erbjuder möjlighet att ingripa mot bruk av konkurrerande fartygsnamn, vare sig de är införda i skeppsregistret eller ej. *Hovrätten för Västra Sverige* antar, att lägre krav på namnolikhet kan ställas vid fartygsregistrering än som gäller i immaterialrätten.

*Göteborgs tingsrätt* anser, att prövningen av förväxlingsrisk i förhållande till andra fartygsnamn i skeppsregistret bör ske på samma grunder som t. ex. vid släktnamnsprövning och att sjöfartsverkets prövning härigenom kan anslutas till doktrin och rättspraxis på detta närliggande rättsområde.

*Svea hovrätt, Stockholms tingsrätt* och *Sveriges fiskares riksförbund* ställer sig mer reserverade till förslaget. Hovrätten anser, att det namnskydd det föreslagna namnskicket medför ej bör sträcka sig så långt som till exempelvis vanliga dopnamn eller eljest närliggande namn och föreslår, att i sådana fall även hemorten får ingå i namnet ("Märta av Smögen", "Märta av Åstol" etc.), något som skulle svara mot nuvarande bruk och åtskilliga länders lagstiftning. Riksförbundet erinrar om att åtskilliga fiskefartyg för närvarande har namn som överensstämmer med eller liknar namn på handelsfartyg utan att detta varit till nackdel och ifrågasätter om inte namnlikhet borde tillåtas mellan fartyg av så olika typ att förväxlingsrisk kan uteslutas. Liknande uttalande gör tingsrätten som menar att förväxlingsrisken i sådana fall kan vara utesluten eller betydelselös.

Förslaget om reservation av namn och namnserier har föranlett åt-

skilliga synpunkter men endast *Sveriges fiskares riksförbund* har motsatt sig att rätt till reservation av namnserie införs och *Sjöassuradörernas förening* har uttalat tveksamhet på samma punkt. Riksförbundet menar, att det skulle vara orimligt att tillåta stora rederiföretag att utestänga bl. a. fiskare från namn som dessa brukar enligt gammal tradition. Föreningen finner risken för namn- och intressekollisioner för stor för att en ordning som ger rätt till reservation av namnserier skall kunna fungera i praktiken.

I övrigt gäller remissinstanserna synpunkter den närmare utformningen av reglerna om namnserier. Detta skall behandlas i anslutning till sjölagsförslagets 2 kap.

*Fartygs hemort.* I fråga om fartygs hemort påpekar *Sjörättsföreningen i Göteborg* att förslaget inte löser problemet var fartyg har hemort, om dess ägare är bosatt utomlands och ej anmält hemort för fartyget till sjöfartsverket. Föreningen förmodar, att fartyget i så fall bör ha hemort i Stockholm eller i annan ort som framdeles kan bli sjöfartsverkets förläggningsort. *Göteborgs tingsrätt* tar upp samma problem.

*Fartygs igenkänningssignal.* Att alla fartyg som förs in i skeppsregistret skall ha igenkänningssignal, som tillika skall utgöra anropssignal för fartygets radiostation, tillstyrks av *sjöfartsverket. Televerket* framhåller, att en sådan ordning måste formas så att den ger utrymme för samma smidiga samverkan mellan sjöfartsverket och televerket som äger rum för närvarande och att televerket, som tilldelar fartygsstationerna anropssignal, ofta måste fastställa sådan signal innan fartyget hunnit registreras.

*Fartygs nationalitetshandling.* Förslaget om nationalitetscertifikat för fartyg har särskilt uppmärksammats av *sjöfartsverket* som lämnat det utan erinran.

### *2.3.5 Fartygs behöriga skick m. m.*

#### 2.3.5.1 Nuvarande ordning

De grundläggande reglerna i 5 a § SjöL om fartygs behöriga skick erhöll sin nuvarande lydelse genom 1967 års sjölagsändringar. 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. 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.

Fartyg, som lidit skada, kan genom utlåtande av besiktningsmän,

som förordnats av myndighet enligt 317 § SjöL, förklaras icke vara iståndsättligt, dvs. kondemneras. Kondemnationsförklaring utfärdas på de grunder som anges i 6 § SjöL.

2.3.5.2 Kommittén

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

I 1 kap. tar kommitténs förslag även upp bestämmelserna i 6 § SjöL om fartygs iståndsättlighet efter liden skada. De förs utan saklig ändring in 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 går i stället över i köpeskillingen men kan enligt 272 § SjöL göras gällande däri endast så längre medlen utestår oguldna eller innehas av befälhavaren eller redarens agent. Enligt 20 § lagen om inteckning i fartyg upphör även den med inteckning förenade panträtten i kondemnerat och frivilligt försålt fartyg. Denna panträtt går ej över 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.

Gällande rätt ger alltså fartygsägaren, i vars rätt försäkringsgivaren som regel inträder, 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. Kommittén föreslår därför, att ägaren berättigas 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, vilket ger utrymme för missbruk av kondemnationsinstitutet.

Kommittéförslaget, 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 det 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.

2.3.5.3 Remissyttrandena

Förslaget har rönt ringa uppmärksamhet i de delar som berör fartygs skick. *Sveriges fiskares riksförbund* upplyser, att reglerna för kondemnation av fartyg i praktiken visat sig onödigt komplicerade och kostnadskrävande åtminstone i fråga om fiskefartyg. *Stockholms tingsrätt* konstaterar kort, att förslaget att fartygsägaren skall kunna få sitt kondemnerade fartyg sålt exekutivt har bakgrund i sjöpanträttskonventionens tvingande regler om sjöpanträtts upphörande. *Svea hovrätt* godtar förslaget men anser, att dess motiv behöver klargöras bättre.

## 2.4 Registrering av fartyg m. m.

### *2.4.1 Registreringsplikt och registreringsrätt*

2.4.1.1 Nuvarande ordning

Den svenska fartygsregistreringen är, som tidigare nämnts, formad som en nationalitetsregistrering. I fartygsregistret förs uteslutande in fartyg, som enligt 1 § SjöL har svensk nationalitet. Alla svenska fartyg *kan* föras in i fartygsregistret, oavsett användning och storlek. Men vissa fartyg *skall* föras in 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. Dräktigheten utgör fartygets rymd utrönt genom skeppsmätning enligt särskilda regler, 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.

För fiskefartyg finns, som nämnts vid sjölagsförslagets 1 kap., en särskild registrering, som sker lokalt hos distrikttullanstalterna. Denna är betingad dels av behovet av internationell övervakning av fiske och dels av gränsbevakningsbehov.

Nationalitetsregistreringen utgör för alla svenska fartyg grundval för inteckning främst på det sättet att endast i fartygsregistret införda fartyg kan intecknas. Inteckningsbarhet förutsätter dock en nettodräktighet av minst tre registerton eller i vissa fall en bruttodräktighet av tio registerton.

För många fiskefartyg har den nuvarande ordningen lett till flerfaldig registrering, nämligen i fiskefartygsregister hos tullmyndigheter i fartygsregistret och i den särskilda inteckningsbok som förs av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga.

Annan egendom än fartyg kan ej registreras enligt nuvarande sjörättsliga regler. Fartyg under byggnad kan inte heller registreras men beställningskontrakt kan tas in i Stockholms tingsrätts avhandlingspro-

tokoll, varigenom beställaren vinner viss förmånsrätt i varvets konkurs för byggnadsförskott.

2.4.1.2 Kommittén

*Registreringsplikt.* Kommittén 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 har därför synts kommittén naturligt att begränsa skeppsregistreringen till de fartyg som bör kunna intecknas. Det offentligrättsliga behovet av registrering av andra fartyg som står under myndighets tillsyn eller eljest under allmän kontroll kan enligt kommittén tillgodoses med hjälp av båtregistret. Kommittén erinrar om att lagen om inteckning i fartyg ursprungligen gav 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 prisstegringar att även små fartyg lämpade sig som underlag för kreditsäkerhet i inteckningsform. Ändringarna 1954 berodde på övergång till nya skeppsmätningsregler.

Enligt kommitténs 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, dvs. fartyg avsedda för användning i öppen sjö. Också den mindre, yrkesmässiga sjöfarten kan visserligen utnyttja ett sådant hypotek men för dess vidkommande anser kommittén kreditsäkerhet i form av företagsinteckning — främst lämpad för användning inom landet — utgöra ett användbart alternativ. Kommittén erinrar om, att det tidigare förlagsinteckningsinstitutet förutsatte att egendomen i fråga ingick i industriell verksamhet vilket bl. a. uteslöt sjöfartsnäringen. Vad nöjessjöfarten angår har kommittén inte funnit vägande skäl att alls erbjuda möjlighet till särskild underpantsättning. Någon ändamålsenlig skiljelinje kan emellertid enligt kommittén 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.

Kommittén har mot bakgrund av dessa överväganden ansett, att skeppsregistret 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 kommittéförslaget knyter viktiga privaträttsliga verkningar till gränsdragningen — såsom inträde av sakrättsskydd för överlåtelse och möjlighet till s. k. handpantsättning — och det alltså är angeläget att var och en blir i stånd att utan betydande svårigheter avgöra om ett fartyg med hänsyn till storlek är registreringspliktigt och inteckningsbart. Kommittén har stannat för att välja storleksmåtten på fartygets skrov och, med utgångspunkt i en inom sjöfartsverket genomförd utredning, bestämt gränsen till en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter.

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 kommittén motiverat att kunna undanta statsägda icke-kommersiella fartyg. Enligt kommittéförslaget skall Kungl. Maj:t äga bestämma att sådana fartyg, antingen alla eller vissa slag därav, ej skall föras in i skeppsregistret. Med denna modifikation skulle alltså registreringsplikt och registreringsrätt för fartyg i själva verket komma att sammanfalla. De väsentliga ändringarna i förhållande till gällande rätt blir med detta förslag, framhåller kommittén, att en del jämförelsevis små handelsfartyg — huvudsakligen passagerarbåtar — och ett antal fiskefartyg blir underkastade registreringsplikt till skeppsregistret i stället för att endast vara berättigade till registrering i fartygsregistret 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 enligt kommittén.

Kommittén påpekar, att det med hänsyn till de privaträttsliga konsekvenserna av registreringspliktens omfattning kan sägas vara en nackdel, rättssystematiskt sett, att inte varje egentligen svenskt 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 inte kommer att kunna föras in 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.

Kommitténs uppdrag omfattar att pröva om mudderverk, pontonkra-

nar och annan sådan egendom bör kunna registreras och intecknas. Kommittén pekar i den delen på, att dylik egendom ej sällan kan betecknas som fartyg. I den mån så är fallet kommer den utan vidare att, om storlekskravet uppfylls, bli registreringspliktig och inteckningsbar. Problemet kan alltså begränsas till sådan egendom av förevarande slag som ej utgör fartyg, menar kommittén.

Fartygsbegreppet är, erinrar kommittén, 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. Kommittén anför till belysning därav, 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. Väsentligt antar kommittén vara att viss manöverduglighet är för handen men krav på eget framdrivningsmedel brukar ej ställas upp, 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, påpekar kommittén. Flottar, bryggpontoner och flytande behållare faller däremot enligt kommittén utom fartygsbegreppet.

Huruvida en anläggning för utvinning av olja eller naturgas ur kontinentalsockeln skall anses som fartyg eller ej blir enligt kommittén beroende av omständigheterna. Oljeutvinning är i och för sig inte sådan verksamhet till sjöss som nyss antytts, uttalar kommittén, men det kan stundom tänkas att anläggningen utgör transportmedel. Kommittén har gått ut från att luftkuddefarkoster eller s. k. svävare ej utan vidare kan anses som fartyg i den mening varom här är fråga och de omfattas därför ej av kommitténs förslag. Det norska förslaget däremot omfattar både oljeborrtorn och svävare, upplyser kommittén.

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 inteckning. Enligt kommitténs mening får det anses tillräckligt för kreditsäkerhetsändamål. En utvidgning av skeppsregistreringen till annat än fartyg skulle f. ö. enligt kommittén leda till betydande teoretiska och praktiska avgränsningsproblem. Att redan fartygsbegreppet såsom sådant kan vålla svårigheter vid praktisk tillämpning är dock ofrånkomligt, tillfogar kommittén.

*Registreringsrätt.* I fråga om fartyg av den storlek att de kan införas i skeppsregistret sammanfaller, som redan framgått, registreringsrätten med registreringsplikten, frånsett vissa statsfartyg.

Vad beträffar skeppsbyggnadsregistreringen finns enligt kommittén inget behov av att forma den annorledes än som en rätt till registrering. Ingen registreringsplikt föreslås således här. Mot bakgrund av skeppsregistreringen och skeppsbyggnadskonventionens renodlat privaträttsliga syfte finner kommittén det naturligt att skeppsbyggen endast får registreras om de beräknas i färdigt skick få sådan storlek att de också kan föras in i skeppsregistret, om förutsättningarna i övrigt är för handen. Kommitténs 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 enligt kommittén bakom skeppsbyggnadskonventionens bestämmelse 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 anser kommittén ej påverka ett sådant ställningstagande beträffande den svenska ordningen för registrering av skeppsbyggen. Registreringen bör tillåtas redan från kontraktsskedet, uttalar kommittén, eftersom ett av skeppsbyggnadskonventionens huvudsyften är att möjliggöra att kreditförhållandena redan från början ordnas med tanke på såväl byggnadstiden som tiden efter det fartyget satts i drift. I övrigt är bestämmelserna om fartyg i sjölagsförslagets 2 kap. avsedda att tillämpas även på registreringsbara skeppsbyggen. I vissa fall ges dock särregler för de senare.

### 2.4.1.3 Remissyttrandena

*Registreringsplikt.* Förslaget om registreringsplikt till skeppsregistret för alla svenska fartyg av minsta storleken 12 × 4 m har i allmänhet godtagits under remissbehandlingen. Positiva uttalanden gör *sjöfartsverket, fiskeristyrelsen, chefen för marinen* och *Sveriges fartygsbefälsförening.* Sjöfartsverket betonar fördelarna med den generella registreringsplikten, varigenom man undgår problemen att skilja på fartyg efter användning, och med den förenkling det innebär att inte ha både registreringsplikt och registreringsrätt. Verket gillar även den föreslagna storleksgränsen, churu verket i andra sammanhang måste fortsätta att tillämpa den tidigare gränsen 20 bruttoregisterton. Ståndpunkten föranleds av att storleksgränsen, till skillnad från dräktighetsgränsen, är enkel och kan fastställas utan omständlig och relativt kostnadskrävande skeppsmätning. Slutligen förordar verket, att passagerarfartyg som är mindre än 12 × 4 m skall bli registreringspliktiga till båtregistret och att denna plikt lagfästs genom föreskrift i SjöL.

*Sveriges fiskares riksförbund* uttalar sig också positivt om registre-

ringspliktens utformning men förordar, att den kompletteras med registreringsrätt för mindre fiskefartyg så att de kan utnyttjas för kreditsäkerhetsändamål. *Fiskeristyrelsen* framhåller att den föreslagna storleksgränsen torde utesluta endast smärre och ur kreditsynpunkt betydelselösa fiskefartyg från att kunna intecknas.

*Svea hovrätt* framhåller att s. k. kryssarkatamaraner trots obetydligt deplacement ofta håller de minsta storleksmått som förslaget föreskriver för registreringsplikt och att detta resultat kan undgås, om storleksgränsen kombineras med föreskrift om visst minsta deplacement.

*Svävarfartsutredningen* erinrar om sin utredning av frågan om svävfarkosternas behandling och anser, att frågan bör prövas slutligt i ett senare skede. Utredningen ansluter sig till uppfattningen att svävarna ej utgör fartyg och finner starka skäl tala för att de betraktas som transportmedel av nytt slag. *Svea hovrätt* noterar däremot närmast som en brist i förslaget, att svävarnas ställning och behandling förblir olösta.

*Hovrätten för Västra Sverige* påpekar, att fartygsbegreppet kan vålla tillämpningssvårigheter och att man efter norsk förebild bör kunna utvidga förslaget till att omfatta även mudderverk, flytdockor och annat som faller utom fartygsbegreppet, om det bedöms som ändamålsenligt från kreditsäkerhetssynpunkt. En sådan utvidgning förespråkas även av *Sveriges fartygsbefälsförening*. *Stockholms tingsrätt* menar, att även en allmänt hållen, lagfäst definition av fartygsbegreppet skulle vara värdefull.

Mot den föreslagna registreringsplikten vänder sig *generaltullstyrelsen* och *Svenska kryssarklubben*. Styrelsen erinrar om gällande enhetliga ordning för registrering och märkning av fiskefartyg, som bygger på internationella överenskommelser och påpekar, att förslaget skulle innebära en uppdelning av fiskefartygsregistreringen på skepps- och båtregistren, låt vara att dessa centrala register enligt styrelsens mening själva kunde delas efter något regionalt system. Styrelsen konstaterar, att förslaget visserligen skulle leda till förenkling för både registerförande myndigheter och fartygsägarna men att det samtidigt måste innebära att fiskefartygsregistreringens nuvarande enhetlighet efterges. Styrelsen avstyrker därför, att fiskefartyg blir registreringspliktiga till skeppsregistret. Men styrelsen menar, att dessa fartyg bör vara registreringsberättigade till skeppsregistret för att därigenom kunna intecknas. Kryssarklubben anser, att förslaget innebär en omotiverad registreringsplikt för nöjessjöfarten som kommer att leda till att nöjesfartyg underkastas skärpta regler "försäkringsmässigt, ansvarsmässigt och delvis även utrustningsmässigt".

*Registreringsrätt.* Rätten till registrering av skeppsbyggen har föranlett få uttalanden. *Sveriges varsindustriförening* — vars inställning till skeppsbyggnadsregistreringen är positiv och som vill se denna genomförd snarast möjligt — framhåller, att förslagets största betydelse på

denna punkt är att varven kommer att kunna erbjuda säkerhet för kortfristig finansiering under byggnadstiden.

*Sjöfartsverket* tar upp en annan fråga. Verket erinrar om sitt av tillsynsändamål betingade intresse att tidigt få kännedom om de fartyg som byggs i Sverige och utomlands för svenska beställares räkning och föreslår, att varje svensk beställare åläggs att senast vid kölsträckningen anmäla beställningen till sjöfartsverket.

### *2.4.2 Inskrivningsplikt och inskrivningsrätt*

#### 2.4.2.1 Nuvarande ordning

För att fartygsregistreringen 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. Enligt gällande rätt sker en viss äganderättsprövning, när fartyg förs in i registret. Men kraven på utredning är relativt låga och detsamma gäller anmälan om förändring i äganderättsförhållandena. Sådan anmälan görs av fartygsägaren. 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. Det är också möjligt att i fartygsregistret endast *anteckna* äganderättsändring i stället för att *skriva in* ägaren där. I princip skall inteckningsmedgivande, för att gälla, vara lämnat av den som är inskriven i fartygsregistret som ägare till fartyget. Men fullständig prövning av äganderätten skall likväl företas i inskrivningsärendet vid domstolen. 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, medger lagen om inteckning i fartyg 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. Inskrivning av äganderätt till skeppsbygge kan som förut nämnts ej förekomma förrän bygget nått den grad av fullbordan att det kan registreras som fartyg.

Skeppsbyggen bereder även andra problem i gällande rätt. Frågan huruvida äganderätten tillkommer varvet eller beställaren kan knappast anses fullständigt klar. I allmänhet antas varvet vara ägare. Emellertid kan det dras i tvivelsmål om detta skall antas ha generell giltighet. Tänkbart är 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. Skulle beställaren tillhandahålla hela materialet på det sättet att han anförtror åt varvet att av delar av skilda fartyg tillverka ett nytt, är det knappast givet att han 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 antagligen, att varvet äger skeppsbygge som det tillverkar.

2.4.2.2 Kommittén

*Inskrivningsplikt.* Kommittén erinrar om, att de nuvarande anspråken på utredning i inteckningsärenden om fartygsägares förvärv och fångeskedja på sina håll anses alltför högt ställda. I riksdagen motionerades redan 1963 om en uppmjukning härvidlag och riksdagens skrivelse i anledning av motionen överlämnades sedan till kommittén för beaktande vid dess fortsatta arbete. Kommittéförslagets privaträttsliga inriktning har emellertid, enligt vad kommittén betonar, gjort 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. Kommittén erinrar om att den privaträttsliga förebilden är fastighetsrättens bestämmelser om lagfart sådana de framträder i JB. Liksom gällande rätt lägger kommitténs förslag i första hand på ägaren resp. förvärvaren att svara för att anmälan om registreringsåtgärd resp. inskrivningsansökan görs. Registreringsplikt och inskrivningsplikt kombineras genom att registreringsanmälan — som ägare av registreringspliktigt fartyg åläggs göra inom viss tid från sitt förvärv — också anses innefatta ansökan om inskrivning av ägarens förvärv. I övrigt innebär inskrivningsplikten, att envar som förvärvar i skeppsregistret infört fartyg eller andel i sådant fartyg är skyldig att inom viss tid söka inskrivning av förvärvet.

*Inskrivningsrätt.* Ofullbordade eller suspensivt villkorliga förvärv har gjorts till föremål för särskild behandling enligt kommittéförslaget. En överlåtare kan tyst eller uttryckligen ha förbehållit sig äganderätten till fartyget intill viss tidpunkt, t. ex. tills betalning sker. Avbetalningsköp under äganderättsförbehåll är visserligen, enligt vad kommittén förmodar, inte någon vanlig överlåtelseform när det gäller stora fartyg. Säljaren kan i allmänhet beredas säkerhet i form av inteckning och dessutom syns olika former av skeppslega, med eller utan slutlig ägande-

rättsövergång, erbjuda kommersiella fördelar framför rena avbetalningsköp. I vad mån f. ö. lagen (1915: 219) om avbetalningsköp är tillämplig är omdiskuterat enligt kommittén men kommittén har ansett sig kunna lämna den frågan därhän.

Kommittéförslaget går ut 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 äganderätt. På motsvarande sätt kan enligt kommittén det rättsförhållande 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 skyddad på liknande sätt, vare sig den betecknas som äganderätt eller hävningsrätt. Förvärv som sålunda kan bringas att återgå — efter avlämnandet, om uttryckligt förbehåll gjorts, och dessförinnan även utan sådant förbehåll — behandlar kommittéförslaget som ofullbordade på det sättet att deras fullbordan är beroende av villkor. Skyldighet skall ej förcligga att söka inskrivning för dem men förvärvaren skall dock vara berättigad att erhålla sådan inskrivning varvid anteckning skall göras i registret om det villkor, t. ex. äganderättsförbehåll, varav förvärvets fullbordan beror. I fråga om sådana förvärv föreslås alltså inskrivningsrätt men ingen inskrivningsplikt. Denna rätt blir så mycket mer väsentlig som kommittéförslaget — såsom skall redovisas i det följande — knyter sakrättskydd till inskrivningen. 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, antar kommittén, förutsätta att rätt till fartyg på grund av avbetalningsköp ej omfattas av företagsinteckning men någon lagändring har kommittén inte funnit påkallad därvidlag.

Kommitténs behandling av villkorade förvärv kompletteras inte med formkrav på fartygsköpet såsom i fastighetsrätten. Kommittén har övervägt det problemet men har — med hänsyn till marknadens utpräglat internationella karaktär och behovet av att kunna träffa snabba, bindande köpslut även på distans — funnit att nackdelarna med en sådan ordning måste väga upp 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, tillägger kommittén.

*Skeppsbyggen.* När det gäller förvärv av skeppsbyggen kompliceras frågorna om inskrivning av äganderätt av speciella överväganden. Kommittén har utgått från att avtalsfrihet i och för sig kunde erkännas genom att beställningsköp av skeppsbygge behandlades som vanligt fartygsköp. Men varvsindustrins företrädare i kommittén har av företagsekonomiskt tungt vägande skäl, som främst har med skattemässig av-

skrivning 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, har det antagits, att anspråk i detta hänseende sannolikt skulle 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. Inskrivning skulle eljest bli tämligen meningslös. Kommittén har valt en ordning med teoretiskt klar men praktiskt ringa rörelsefrihet, kombinerad med möjlighet till inskrivning av villkorliga förvärv såsom vid fartygsköp. Förslaget innebär, att äganderätten till skeppsbygge, som är föremål för beställningsköp, i princip låses vid varvet genom en särskild indispositiv regel, 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 inte beställaren tillhandahåller byggnadsmaterialet. Med byggnadsmaterial förstås därvid enligt kommittén 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, framhåller kommittén. 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 påpekar kommittén, och då betraktas beställaren redan enligt allmänna regler som ägare.

Denna speciella föreskrift i fråga om skeppsbyggen hindrar enligt kommittén 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 får beställaren enligt förslaget rätt till inskrivning av sitt genom beställningsköpet suspensivt villkorade förvärv av bygget. I fråga om redan registrerat skeppsbygge föreslås dessutom en villkorlig inskrivningsplikt så att den som förvärvar sådant bygge måste söka inskrivning av förvärvet inom viss tid, ifall han inte föredrar att inom samma tid anmäla bygget för avregistrering.

Kommittéförslaget innebär med denna konstruktion av äganderätten till skeppsbyggen, 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 läm-

nar 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, enligt kommitténs mening, 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, tillfogar kommittén.

Kommittén erkänner, 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 kommittéförslaget de flesta beställare möjlighet att genom inskrivning säkerställa sin avtalsenliga rätt till bygget såsom ofullbordat äganderättsförvärv. Denna rätt till inskrivning skall de enligt kommittén också kunna hävda mot varvet med utnyttjande av en allmän regel efter fastighetsrättslig förebild, som berättigar förvärvare att söka inskrivning på fångesmans vägnar. Varvets borgenärer kan då inte, påpekar kommittén, ta bygget i anspråk utan endast den enligt byggnadsavtalet resolutivt villkorade äganderätt till detta som varvet har.

Att samäganderätt, som måhända i speciella fall erkänns med nu gällande ordning, inte kommer i fråga enligt kommitténs förslag får enligt kommittén ses som en eftergift åt behovet av ordning och enkelhet i registreringsförhållanden. Kommittén tillägger, 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 enligt kommittéförslaget. Kommittéförslaget är ej enhälligt i fråga om den tvingande regleringen av äganderätt till skeppsbyggen. En av experterna, advokaten Lennart Hagberg, har (jfr bilaga 5 till kommitténs betänkande) förordat full avtalsfrihet på skäl som i huvudsak innebär, *att* det kan ifrågasättas om en tvingande reglering är förenlig med skeppsbyggnadskonventionen, *att* varvsindustrien inte bör antas behöva skydd i form av tvingande avtalsregler utan i stället kan dra nytta av möjlighet att överlåta äganderätt till skeppsbygge under dess utförande, *att* den föreslagna tvingande regleringen omöjliggör samäganderättsförhållande som i vissa fall kan vara motiverat, *att* möjligheten för beställaren att tillhandahålla byggnadsmaterialet ej är praktisk, *att* arrangemang med varvets ställning som beställarens inköpskommissionär kanske ej i praktiken kan godtas i varvets konkurs och *att* svenska bestämmelser i detta ämne bör avpassas efter internationell förebild.

2.4.2.3 Remissyttrandena

*Inskrivningsplikt.* I denna del har förslaget inte föranlett några uttalanden under remissbehandlingen.

*Inskrivningsrätt.* Inskrivningsrätten har under remissbehandlingen uppmärksammats endast såvitt gäller skeppsbyggen.

*Skeppsbyggen. Sveriges varvsindustriförening* delar uppfattningen att den nuvarande inskrivningen av beställningskontrakt enligt 3 § SjöL är föråldrad och bör ersättas med en modernare, på skeppsbyggnadskonventionen grundad ordning, som sålunda anpassats till ett internationellt erkänt system. Föreningen ansluter sig i princip till kommittéförslaget. Genom att äganderätten till skeppsbyggen förbehålls varven är enligt föreningen det viktigaste kravet på en ny ordning tillgodosett, nämligen att varven kan inteckna byggena redan från kontraktsskedet. Beställarens inskrivningsrätt ger denne fördelen att kunna hindra varvet från att ensamt inteckna bygget och bereder honom sakrättsskydd för sitt förvärv. Föreningen finner kommittéförslaget i den delen väl teoretiskt och förmodar, att det har tvivelaktigt värde för både beställaren och varvets borgenärer om bygget ej är sjösatt vid varvets konkurs och konkursboet varken kan eller vill fullborda bygget. Varvets villkorliga äganderätt går då knappast att realisera, menar föreningen, och beställaren är inte betjänt av sitt sakrättsskydd i det läget. Mer rationellt vore enligt föreningens mening, att inte tillåta beställaren att skriva in sitt förvärv utan hänvisa honom till att få säkerhet i bygget i form av inteckningar allteftersom han betalar dellikvider. En annan lösning vore att tillåta beställaren att få bygget registrerat med anteckning att han är beställare och att ge det en verkan som liknar den som vilande lagfart på fast egendom har.

*Svenska metallindustriarbetareförbundet* framhåller, att beställarens inskrivningsrätt går ut över de varvsanställdas s. k. löneprivilegium i konkurs. Enligt förbundets mening bör lagstiftningen om den statliga lönegarantin i arbetsgivares konkurs principiellt inte påverka bedömningen av detta. En närmare redovisning av de ekonomiska konsekvenserna för varven och deras anställda vore enligt förbundets mening önskvärd innan förbundet "är benäget biträda" kommittéförslaget.

*Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, Göteborgs tingsrätt, Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund* och *Sjörättsföreningen i Göteborg* avstyrker förslaget om tvingande reglering av äganderätten till skeppsbyggen. Flera av dem hänvisar till den skiljaktiga mening som åtföljt kommittéförslaget. Det påtalas, att den civilrättsliga principen om avtalsfrihet trätts för när av skattemässiga och därmed i detta sammanhang principiellt ohållbara skäl. Det ifrågasätts också att

varven har verkligt behov av sådant skydd gentemot beställarna. Varvets retentionsrätt i bygge som tillhör beställaren anses ge fullgott skydd, eftersom den prioriteras framför inteckningsborgenären enligt kommittéförslaget. Värdet av den inskrivningsrätt förslaget ger beställaren ifrågasätts också. Dessutom har det gjorts gällande att förslaget strider mot skeppsbyggnadskonventionen.

*Svea hovrätt* konstaterar, att kommittéförslaget går ut från traditionen såsom slutpunkt för säljarens hävningsrätt och i övrigt avgörande i köprättsligt hänseende samt anför:

Ur civilrättslig synpunkt finns det emellertid ingen anledning att tillägga traditionen denna avgörande betydelse vid ett system med registrerade förvärv, och jämställandet med det vanliga ägareförbehållet visar att förslaget i själva verket utgår från en annan ordning. Detentionsrätten är meningsfull endast intill dess beställarens intill leveransen förfallna prestationer är fullgjorda; vid varvets konkurs borde, om likheten med avbetalningsköpet skall upprätthållas, beställaren få separationsrätt om han förskotterar eventuellt kvarstående belopp. Stoppningsrätten kan däremot fylla en funktion ända fram till traditionen, i den mån kredit efter detta tillfälle utlovats. Bilden blir således ganska komplicerad: detentionsrätten för varvet upphör vid erläggandet av intill leveransen förfallna belopp, och detsamma måste gälla hävningsrätten för utebliven betalning; stoppningsrätten för framtida belopps erläggande kan bibehållas intill traditionen och den "äganderätt" som av skatteskäl skall förklaras ligga hos varvet bör förmodligen ej övergå förrän då.

*Sjörättsföreningen i Göteborg* antar att beställaren får besvär med att hävda sin inskrivningsrätt gentemot varvet, om detta ej frivilligt medverkar till den registrering som inskrivningen förutsätter. Även den tekniska utformningen av äganderättsregeln kritiseras, dels från principiella civilrättsliga utgångspunkter, dels för att den medger att regeln kringgås genom att arbetsbeting arrangeras så att varvet skaffar byggnadsmaterialet såsom inköpskommissionär för beställaren.

*Sveriges fiskares riksförbund* anlägger speciella synpunkter. Enligt förbundet är det vanligt att byggen av fiskefartyg finansieras genom beställarförskott och förbundet har dåliga erfarenheter av det nuvarande skyddet för sådana förskott när varven råkar på obestånd. Förbundet framhåller, att förskotten ofta överstiger byggets värde, eftersom ett ofullbordat bygges värde är vanskligt att beräkna på förhand. Kommittéförslaget åstadkommer enligt förbundets förmodan motsatsen till en förbättring av detta läge. De skäl kommittén anfört för förslaget finner förbundet väga lätt jämförda med kravet på praktisk möjlighet till rimlig fördelning av de ekonomiska riskerna mellan varv och beställare. Möjligheten att beställaren skulle kunna bli ägare genom att tillhandahålla materialet finner förbundet vara orealistisk från praktisk utgångspunkt.

*2.4.3 Avregistrering*

2.4.3.1 Nuvarande ordning

Ett registrerat fartyg är förr eller senare förslitet och blir upplagt eller upphugget och skrotat. Det kan också kondemneras efter haveri eller förlisa eller eljest, på försäkringsmässiga grunder, 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 avföras ur registret; dessa är också de enda giltiga grunderna för avregistrering. De angivna grunderna gäller i första hand registreringspliktiga fartyg. För fartyg som förts in i fartygsregistret utan registreringsplikt gäller dock 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 ej bör kunna utverka avregistrering till förfång för borgenärerna.

Även om de angivna förutsättningarna för avregistrering är för handen, kan hinder möta mot att avregistrering verkställs. Enligt en år 1967 tillkommen regel i 28 a § förordningen angående registrering av svenska fartyg 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 förs över 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 andelen enligt särskilda regler i 5 § SjöL återföras i svensk hand för att bevara fartygets svenska nationalitet. I konsekvens härmed gäller enligt 28 § registreringsförordningen att avregistrering ej får verkställas under viss tid. Aktualiseras frågan om återförande av andelen i svensk hand, kan sjöfartsverket fastställa särskild frist för ändamålet.

2.4.3.2 Kommittén

Enligt kommitténs uppfattning måste förutsättningarna för avregistrering även i fortsättningen vara i stort sett desamma som nu. Att ett fartyg, som inte längre är svenskt, principiellt ej bör tillåtas stå kvar i ett svenskt nationalitetsregister är sålunda uppenbart. Ej heller bör ett förstört, förlorat eller kondemnerat fartyg behållas i registret, anser kommittén. 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, tillfogar kommittén.

De regler, som enligt gällande rätt skall förebygga avregistrering till

förfång för annans rätt, är enligt kommittén i princip tillräckliga för att säkerställa borgenärernas rätt.

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

Den andra spärregel som kommittén föreslår anknyter till gällande rätt om återställande av fartygs svenska nationalitet i vissa fall. Kommittéförslaget ersätter bestämmelserna i 5 § SjöL med vissa bestämmelser i partrederikapitlet om partredares lösningsrätt till medredares andel. Med utgångspunkt i dessa regler innebär förslaget 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 förs in i skeppsbyggnadsregistret kan enligt kommittén ej överlag gälla samma grunder för avregistrering som för fartyg. I den mån man kan tala om nationalitetsförändringar menar kommittén, att sådana inte bör tillmätas betydelse, eftersom skeppsbyggnadsregistret är ett register för inskrivning av rätt till skeppsbyggen här i landet, oavsett om de utförs för inländsk eller utländsk beställares räkning och oavsett vem som äger dem. Men de färdigbyggda fartygen måste kunna föras över till vårt skeppsregister eller till utländskt register. Eftersom skeppsbyggnadsregistreringen ej blir obligatorisk enligt kommitténs förslag, bör ägaren ha rätt att i princip förfoga över byggets avregistrering. På den andra sidan måste, såsom framhållits tidigare, en villkorlig 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.

När ett skeppsbygge sjösätts är det, framhåller kommittén, inte 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. Enligt kommittén kan gränsen mellan skeppsbygge och färdigt fartyg vara svår att dra och det är inte säkert att den alltid kan 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, påpekar kommittén. 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.

I överensstämmelse med skeppsbyggnadskonventionen gäller enligt kommitténs förslag samma krav på inteckningsborgenärernas samtycke till avregistrering av skeppsbygge som till avregistrering av fartyg. För överföring från skeppsbyggnadsregistret till det svenska skeppsregistret skall emellertid sådant samtycke ej krävas tillfogar kommittén. Ty förslaget innebär också, att inteckning i skeppsbygge följer bygget vid överföringen och alltså kommer att gälla i det nyregistrerade fartyget utan förändring i övrigt.

2.4.3.3 Remissyttrandena

I denna del har kommittéförslaget mötts endast av den anmärkningen, från *Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige* och *Göteborgs tingsrätt,* att en uttrycklig bestämmelse behövs som gör ombyggnad och liknande förändringar av ett registrerat fartyg till formell avregistreringsgrund för den händelse ändringen innebär att karaktären av fartyg går förlorad. Det påpekas, att en sådan avregistreringsgrund inte lämpligen bör tolkas in i den regel som handlar om att fartyget förstörts.

*2.4.4. Inskrivning av skeppnamn*

2.4.4.1 Nuvarande ordning

Enligt 3 § förordningen angående registrering av svenska fartyg skall i fartygsregistret för varje fartyg tas upp bl. a. dess namn. Men regler om reservering av namn finns inte. Ej heller finns regler om namnserier.

2.4.4.2 Kommittén

Kommittén erinrar om att fartygs namn behandlats vid sjölagsförslagets 1 kap. bland frågorna om fartygs identifiering. Kommittén har därvid föreslagit, att fartyg inte skall få föras in 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. Även enstaka fartygsnamn skall enligt kommittéförslaget kunna reserveras genom sådan anteckning.

I förevarande kapitel reglerar kommittéförslaget nu förutsättningarna

för anteckning av namn och namnserier 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 kommitténs 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 finner kommittén självklart. En namnserie som ej kan markera samhörighet utåt har ingen beaktansvärd funktion att fylla. Och det senare kravet beror enligt kommittén på att varje fartygsnamn i registret skall vara särskiljande. En namnserie som exempelvis omfattar svenska älvar är enligt kommittén ägnad att skilja en grupp av sålunda namngivna fartyg från andra samtidigt som den består av inbördes särskiljande namn. Kommittén påpekar, att namnserier självfallet också kan 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 menar kommittén vara i och för sig ägnade att skilja gruppen av däri ingående fartyg från andra samtidigt som de medger att inbördes särskiljande 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 enligt kommittén 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 enligt kommitténs uppfattning onödigt komplicera fartygsregistreringen och bör därför ej beaktas i denna ordning. En annan sak är, tillägger kommittén, att fartygsnamn av denna typ kan tänkas förvärva eller ha förvärvat varumärkesskydd. De av kommittén föreslagna reglerna om skeppsregistrering tar ej heller sådana hänsyn. Tillgången på lämpliga namn behöver enligt kommittén inte dras in i bedömningen, eftersom den under alla förhållanden måste förslå för registreringspliktiga svenska fartyg. Förslaget uppställer fördenskull ej andra krav på namnseriers beskaffenhet än här angivits.

Vad beträffar rätten att förbehålla sig namnserie genom anteckning i skeppsregistret anser kommittén, att bruket av serien bör ha inletts eller åtminstone vara nära förestående. Att gå så långt som till krav på inarbetning förefaller däremot kommittén opåkallat. Kommittén har valt att knyta redarens rätt till skydd för namnserie till att han har far-

tyg 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 enligt kommittén anses som fullgott skäl för namnändring att redaren genom ändringen kan inleda bruk av namnserie. I linje härmed innebär kommittéförslaget vidare 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 enligt kommittén med minst samma fog berättiga till förbehåll av enstaka fartygsnamn. En beställare som vid sjösättningen ger sitt fartyg namn bör 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 enligt kommittén.

Slutligen har kommittén beaktat möjligheten av konkurrens mellan olika ansökningar om förbehåll av namn eller namnserier, vilka är så lika att de inte båda kan föras in i registret. Om ansökningarna ej är samtidiga, följer enligt kommittén redan av 3 § första stycket sjölagsförslaget 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, anser kommittén en formel behövas för att bestämma deras inbördes företräde. De omständigheter som därvid synts kommittén mest förtjänta av beaktande är i första hand om någon av ansökningarna avser namn eller namnserie, som redan kan anses vara mer eller mindre inarbetad. 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, menar kommittén, 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 bestämmas av inskrivningsmyndigheten efter skälighetsprövning med hänsyn bl. a. till de angivna omständigheterna.

2.4.4.3 Remissyttrandena

Som angivits vid sjölagsförslagets 1 kap. har endast en remissinstans, *Sveriges fiskares riksförbund*, gått emot att rätt till reservation av namnserier föreskrivs medan en annan uttalat stark tvekan. Även de som inte tagit sådan ställning har emellertid haft vissa synpunkter eller invändningar mot reservationsrättens utformning.

*Svea hovrätt* betonar, att originalitetskravet på fartygsnamn bör vara särskilt strängt när det gäller att godkänna namnserier. Hela block av tänkbara fartygsnamn bör inte få reserveras och reservationsrätten föranleder enligt hovrätten även problem med korsande namnserier och sammanträffande med registrerade varumärken. Hovrätten ifrågasätter om ej endast sådana namnserier bör godkännas som består av flera var för sig angivna namn. Liknande synpunkter för *sjöfartsverket* fram. Verket erinrar även om att reservation av uppräknade namn har fördelen att namnskickets tillämpning bättre kan övervakas av registreringsmyndigheten.

*Sveriges advokatsamfund, Sveriges fiskares riksförbund, Sjöassuradörenas förening* — som ställt sig tveksam till att namnserier skall få reserveras — och *Sjörättsföreningen i Göteborg* betonar samtliga, att alltför omfattande serier ej bör få komma ifråga. Det påpekas, att man inte bör godkänna serier bestående av exempelvis svenska älvar, namn på delstater i USA, namn på viss gemensam begynnelsebokstav och namn med vanliga förstavelser eller slut — exempelvis förstavelsen "Mon-" eller sådana slut som "-ana", "-land", "-holm" och "-ö".

*Patent- och registreringsverket* finner skälighetsprövningen vara en alltför godtycklig metod att lösa konkurrensspörsmål med och förordar i stället den inbördes ordningen för ansökningarnas diarieföring.

*Sjöfartsverket* tillstyrker, att anteckning om namnserie tidsbegränsas så som kommittén föreslagit.

*2.4.5 Verkan av registrering och inskrivning*

2.4.5.1 Nuvarande ordning

Det är en allmän grundsats i svensk rätt, att inskrivning ej konstituerar rättsläget i den meningen att materiell brist i ett inskrivet rättsförvärv inte skulle kunna klandras. Uttryck för det ger fastighetsrätten i 19: 16 JB. Såvitt gäller inskrivning av rätt till fartyg finns en motsvarande regel i 36 § lagen om inteckning i fartyg. Däremot saknar förordningen angående registrering av svenska fartyg motsvarighet därtill, något som är naturligt med hänsyn till den relativt begränsade privaträttsliga räckvidd denna förordning 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 förordningen (1845: 50 s. 1) i avseende på handel om lösören, som köparen låter i säljarens vård kvarbliva — den s. k. lösöreköpsförordningen — är tillämplig. Vid konkurrens mellan flera köpare antas tradition ha samma betydelse som eljest gäller vid förvärv av lösöre. 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 §§ lagen om inteckning i fartyg.

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 handelsbalken mot pantsättning enligt de regler som gäller lösöre i allmänhet. Av den anledningen har lösöreköpsförordningen i praxis 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. 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. Frågan om traditions- eller avtalsprincipens tillämpning på köp av inteckningsbara fartyg enligt svensk rätt är emellertid föremål för delade meningar. 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. Traditionsprincipen torde också gälla fullt ut vid gåva. I fråga om fartygsandel finns ej utrymme för traditionsprincipen, varför i stället avtalsprincipen torde gälla.

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

2.4.5.2 Kommittén

*Allmän grundsats.* Med utgångspunkt i gällande rätt har kommittén funnit lämpligt, att i detta kapitels avsnitt om verkan av registrering och inskrivning inledningsvis slå fast, att registrering- 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 JB, tillägger inskrivning materiell rättsverkan i väsentliga hänseenden. Denna inskrivning motiverar enligt kommittén att tilltron till skepps- och skeppbyggnadsregistrens innehåll upprätthålls genom rättelse av fel och genom statligt skadeståndsansvar. I själva verket kan man tala om två skilda grundsatser som balanserar varandra, menar kommittén. Å ena sidan hindrar inskrivning ej att det materiella rättsläget prövas och å andra sidan tillerkänns inskrivningen långtgående rättsverkningar i vissa avseenden.

*Sakrättsskydd på grund av inskrivning.* Den betydelse som för närvarande tilläggs besittningsförhållandet vid förvärv av fartyg har, enligt vad kommittén framhåller, sin för lösöre i allmänhet gemensamma, rättspolitiska grund i hänsyn till vad som brukar betecknas som borgenärs- och omsättningsintressena. Enligt kommitténs 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 inte särskilt väl. Det är sant, påpekar kommittén, 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 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. enligt kommitténs uppfattning 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 kommittén finner det tveksamt om han kan betraktas som tredje man; snarare är han redarens särskilda representant och förtroendeman. Nutida intensiva fartygsdrift, för svensk del alltmer koncentrerad till oceanfart, påkallar hänsyn till den praktiska sidan av problemställningen, anser kommittén.

Kommittén 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. Sedan fartyg eller skeppsbygge överlåtits och inskrivning sökts för förvärvet, skall sålunda överlåtarens borgenärer enligt kommittéförslaget inte kunna ta fartyget eller bygget i anspråk, om de inte har pant- eller retentionsrätt för sina fordringar. Inskrivningen övertar alltså, som antytts i det föregående, den sakrättsliga roll 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 tar upp 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 föras in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret och därmed bli föremål för privaträttslig inskrivning.

Kommittéförslaget passar in sakrättsskyddet för ofullbordade förvärv i samma mönster som gäller de fullbordade förvärven. Inskrivning skall nämligen ge sakrättsskydd även för det ofullbordade förvärvet. Sedan inskrivning sökts av sådant förvärv, kan sålunda varken överlåtarens eller förvärvarens allmänna borgenärer ta fartyget i anspråk för sina krav, endast den rätt gäldenären har till fartyget. Detsamma skall gälla andelsförvärv och sidoförvärv, varigenom t. ex. en avbetalningsköpare till annan överlåter sin rätt enligt köpeavtalet.

Kommittén fäster i detta sammanhang uppmärksamheten vid att i ett 1965 framlagt förslag rörande godtrosförvärv av lösöre antagits, att vid lagstiftning i detta ämne ej behöver särskilt beaktas bl. a. inteckningsbara fartyg med hänsyn till de krav på aktsamhet och särskilt 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, uttalar kommittén, uppenbart, att kommitténs förslag ändrar förutsättningarna för tankegången i det förslaget. Enligt kommitténs mening blir det behövligt att undanta registreringsbara fartyg och skeppsbyggen från en på förutnämnda förslag grundad lagstiftning om godtrosförvärv av lösöre, om kommitténs förslag godtas.

*Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning.* I fråga om företräde på grund av inskrivning utgår kommittéförslaget liksom 17 kap. JB, 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 på överlåtelsernas inbördes tidsföljd. Kommittéförslagets huvudregel är formad så att av två konkurrerande äganderättsförvärv till samma fartyg det förvärv har företräde för vilket inskrivning söks först. Sådant företräde på grund av inskrivning skall enligt förslaget kunna vinnas för förmögenhetsrättsliga singularfång, alltså köp, byte och gåva. Liksom JB tar kommitténs förslag upp 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 hade eller bort ha 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 utgör. Undantaget från huvudregeln är alltså då ej längre tillämpligt.

Kommitténs förslag innebär vidare — likaledes i överensstämmelse med JB och med förut angivna, underförstådda utgångspunkt — att företrädet mellan förvärv för vilka inskrivning söks samma dag bestäms av förvärvens inbördes tidsföljd. Kan denna ej utrönas, skall företrädet enligt kommittéförslaget bestämmas av domstol med beaktande av omständigheterna, bl. a. vad som kan antas ha förutsatts vid förvärven. Det innebär vidare att — av uppenbara skäl — det till inskrivningsansökan knutna företrädet på grund av inskrivning förfaller, om ansökningen ej leder till inskrivning. Samma innebörd har kommittéförslaget för det fall att det visar sig att förvärvare inte har rätt att göra förvärvet gällande.

Motsatsförhållande mellan universalfång såsom bolagsskifte, arv m. m. på den ena sidan och singularfång på den andra sidan reglerar kommittéförslaget på samma sätt som JB, dvs. singularfång kan på grund av inskrivning gå före universalfång men inte tvärtom. Förvärv genom exekutiv försäljning undantas enligt JB 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 konkurrens. Kommittén räknar med att den internationella handeln med fartyg har större behov av trygghet i omsättningen än den nationella fastighetsmarknaden. Därför har kommittén 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 enligt kommittén 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 kommittéförslagets regler om godtrosförvärv på grund av inskrivning 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 JB föreskriver kommittéförslaget härvidlag ej undantag för särskilt allvarliga fall av brist såsom att rättshandlingen företagits under s. k. råntvång eller av någon som saknade rättshandlingsförmåga. Kommittén framhåller, att avvikelsen även här är 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. Sådana förvärv skall nämligen gälla utan särskilda kvalifikationskrav.

Kommittén erinrar om att för de fall godtrosförvärv inträder rätte ägaren kommer att göra förlust. Denna skall enligt förslaget ersättas av statsverket enligt regler som svarar mot JB.

*Publicitetsverkan.* Kommittén har föreslagit, att i sjörätten skall efterbildas de fastighetsrättsliga reglerna i 20: 8 JB så att tredje man försätts ur god tro rörande förekomsten av tvist om bättre rätt till registrerade fartyg eller skeppsbyggen och om förvärvsvillkor, som inskränker ägarens rådighet över dessa.

2.4.5.3 Remissyttrandena

*Allmän grundsats.* Grundsatsen att inskrivning ej utesluter rättslig prövning av inskrivet förhållande har under remissbehandlingen föranlett uttalande endast av *Svenska bankföreningen.* Med erinran om praktiska svårigheter att tillämpa fartygsbegreppet, pekar föreningen på risken för betydande rättsförluster genom att egendom, vari inteckning beviljats, senare — exempelvis i ägarens konkurs — befinns inte vara fartyg eller skeppsbygge i lagens mening. Föreningen menar, att en garanti behövs mot sådant av samma typ som 9 § andra stycket lagen (1966: 454) om företagsinteckning.

*Sakrättsskydd på grund av inskrivning.* Att traditionsprincipen ersätts med en inskrivningsprincip har i allmänhet lämnats utan erinran. *Stockholms tingsrätt* har dock invänt att förslaget på den punkten inte medför någon exemplarisk ordning, eftersom det leder till brist på enhetlig behandling av små och stora fartyg. Tingsrätten finner det ut-

göra en brist i utredningen att frågan om hur en från alla synpunkter praktisk lösning skall kunna åvägabringas inte behandlats ingående.

*Sjörättsföreningen i Göteborg* finner det oklart hur långt sakrättsskyddet sträcker sig för den som beställt skeppsbygge och fått sitt förvärv inskrivet, eftersom skyddet inte täcks av förmånsrätt enligt 17 kap. handelsbalken. Föreningen befarar därför, att sakrättsskyddet kommer att bli otillfredsställande i händelse av varvets konkurs.

*Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning. Stockholms tingsrätt* anser, att det även om man godtar kommitténs syn på inskrivningens betydelse kan sättas i fråga om godtrosförvärv på grund av inskrivning skall kunna gälla också i de fall det föreligger sådan allvarlig brist i fångeskedjan som råntvång och bristande rättshandlingsförmåga. Tingsrätten erinrar om att detta avviker från JB och ifrågasätter, om den av kommittén åberopade internationella omsättningens behov av trygghet verkligen motiverar en sådan avvikelse.

Även *Svea hovrätt* ställer sig frågande till det internationella behovet av omsättningstrygghet och menar att detta behov i så fall talar för att inte heller brist i godtrosförvärvarens eget fång kan göras gällande mot denne. Hovrätten tillfogar emellertid, att de föreslagna reglerna om godtrosförvärv ansluter till vad som eljest gäller sådana förvärv av lösöre och såtillvida har stöd av hävd. Om den oinskränkta rätten till godtrosförvärv på grund av inskrivning genomförs, bör enligt hovrätten vissa risker för onödiga rättsförluster undanröjas genom att skepps- och skeppsbyggnadsregistren förses med anteckning om inskrivna ägares omyndighet och om kvarstadsåtgärder mot registrerade fartyg. På så sätt skulle det förebyggas att inskrivning beviljas för obehörigt förvärv från omyndig eller på grund av obehöriga förfoganden över kvarstadsbelagd egendom. Hovrätten erinrar om, att även med sådana skyddsåtgärder vissa allvarliga risker återstår för rättsförluster som följd av tredje mans godtrosförvärv på grund av inskrivning. Genom inskrivning på grund av förfalskad fångeshandling skulle nämligen rätt ägare kunna berövas sitt fartyg utan att veta om det. Om den föreslagna oinskränkta rätten till godtrosförvärv på grund av inskrivning genomförs, behövs därför föreskrift om att inskrivning förutsätter kommunikation med förre ägaren.

Hovrätten tillägger, att förslaget också behöver kompletteras med föreskrift att den som får vika på grund av inskrivning, vare sig det är fråga om företräde eller godtrosförvärv på grund av inskrivningen, inte har lösningsrätt till egendomen. Hovrätten erinrar om motsvarande föreskrift i 17 kap. JB.

*Publicitetsverkan.* Kommittéförslaget har inte föranlett uttalanden i denna del.

*2.4.6. Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet*

2.4.6.1 Nuvarande ordning

Fartygsregistreringen har, som jag berört tidigare, rötter i 1800-talet. Den är i första hand offentligrättsligt betingad och går sålunda ut på att registreringspliktiga svenska fartyg och vissa data om dem skall förtecknas hos sjöfartsverket. Den är emellertid också avsedd att utgöra underlag för privaträttslig inskrivning på det sättet att endast den i fartygsregistret inskrivne ägaren är legitimerad att medge inteckning i fartyget samtidigt som dennes ställning av rätt ägare likväl är underkastad självständig prövning i inteckningsärendet av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. Reglerna om fartygsregistrering fick sina alltjämt gällande huvuddrag genom 1901 års lagstiftning om fartygsregistrering och fartygsinteckning. De utmärker sig för att vissa från offentligrättslig synpunkt behövliga upplysningar om fartyget skall antecknas i registret och att det är fartygsägarna som under straffansvar har att anmäla fartygen för registrering och tillse att ändringar i registrerade förhållanden fortlöpande anmäls till sjöfartsverket som registreringsmyndighet. Vad inskrivningen beträffar vill jag hänvisa till vad jag anfört vid behandlingen av inskrivningsplikt och inskrivningsrätt i det föregående. (2.4.2.1).

2.4.6.2 Kommittén

Reglerna om registrerings- och inskrivningsförfarandet förs enligt kommittéförslaget samman till förevarande kapitel men blir i motsvarande mån tillämpliga även på inskrivning enligt 11 kap. Strävan har enligt kommittén varit att hålla materiella och formella regler skilda åt. Men i en ordning som innebär grundlig materiell prövning har en sådan princip ej kunnat genomföras konsekvent. Fastighetsrättens genom JB reviderade inskrivningssystem har efterbildats i möjligaste mån. Bland betydelsefulla avvikelser anger kommittén särskilt bl. a. att handläggningen av registrerings- och inskrivningsärenden ej koncentrerats till inskrivningsdagar. Handläggningen kan nämligen i det enskilda fallet behöva samordnas över nationsgräns såsom fallet konventionsenligt blir t. ex. vid överföring av fartyg från ett utländskt nationalregister till vårt skeppsregister.

I förslaget 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 inom sjöfartsverket bundna till handläggning på särskild inskrivningsavdelning under ledning av lagfaren person.

Liksom gällande rätt lägger kommitténs förslag, såsom angivits i det föregående, i första hand på ägaren resp. förvärvaren att svara för att anmälan om registreringsåtgärd resp. inskrivningsansökan görs så som föreskrivs. 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. Med hänsyn till de stora värden som står på spel bör enligt kommittén ingen legal begränsning av vitesbelopp gälla men utdömandet av förelagt vite ankomma på domstol. Efter samma förebild skall enligt förslaget sökande, vars rätt är beroende därav, kunna på föregående ägares vägnar fullgöra den anmälnings- och ansökningsskyldighet denne försummat. Kommittén anser att 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. Undantag från krav på sammanhängande fångeskedja medges enligt kommittéförslaget för förvärv genom exekutiv försäljning. Detta är, framhåller kommittén, i första hand betingat av den bestämmelse i sjöpanträttskonventionen som går ut på att registerförare i konventionsstat skall ha skyldighet att, i förekommande fall mot vederbörligt bevis, såsom ägare till fartyg i registret skriva in den som förvärvat fartyget vid exekutiv försäljning inom konventionsområdet. Undantaget har dessutom fastighetsrättslig förebild.

Dagbok skall enligt kommittéförslaget föras över registrerings- och inskrivningsärenden och handlingar i sådana ärenden skall föras samman till akter. Huruvida aktbildningen bör ske kronologiskt eller följa det s. k. realaktsystemet eller eventuellt ordnas annorledes får avgöras genom tillämpningsföreskrifter, menar kommittén.

Beslut som innebär registrerings- eller inskrivningsåtgärd skall enligt vad kommittén föreslår meddelas genom införing i registret, där dess innehåll alltså skall manifesteras, medan annat beslut skall meddelas genom att tas upp i dagboken eller akten. Där anser kommittén, att också skälen för att registrerings- eller inskrivningsåtgärd inte vidtas enligt anmälan eller ansökan skall redovisas. 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. Med hänsyn till de viktiga rättsverkningar som knyts redan till ansökan om inskrivning bör ansökan, som ej genast bifalles eller avslås, föranleda registeranteckning föreslår kommittén. Om ett beslut rörande registrerings- eller inskrivningsåtgärd gått emot någon, skall denne underrättas enligt förslaget.

Som redan antytts åläggs sjöfartsverket att aktivt vaka över att registrerings- och inskrivningsförhållandena avspeglar verkligheten. Det har kommittén ansett nödvändigt med hänsyn till det vitsord förslaget tillägger registrens innehåll. I vissa fall då fråga är om avregistrering ger kommittéförslaget sjöfartsverket befogenhet att självmant vidta behövliga åtgärder. Vilandeförklaring av anmälan eller ansökan skall ej förekomma men enligt kommitténs mening måste det vara myndigheten obetaget att uppskjuta ärende för utredning. Är anmälan eller ansökan otjänlig som underlag för prövning, bör den enligt kommittéförslaget avvisas. Om bifall till en ansökan förutsätter att annan ansökan först bifalles, kan uppskov bli ofrånkomligt.

Handläggningen får enligt kommitténs förslag i princip skriftlig form. I den mån förvärv ej kan styrkas skriftligen skall enligt förslaget sjöfartsverket kunna utreda ärendet vid särskilt sammanträde efter förebild av fastighetsrättens lagfartssammanträde. Sammanträdesprotokollet får sedan tjäna som underlag för prövningen.

Kommittéförslaget efterbildar reglerna i JB om officialrättelse av införingsfel. I registrerings- och inskrivningsärenden föreslås ett besvärsförfarande enligt judiciell ordning, varvid Svea hovrätt blir besvärsinstans.

2.4.6.3 Remissyttrandena

Kommittéförslagets strävan att i möjligaste mån efterbilda JBs inskrivningsrättsliga regler stöds särskilt av *Stockholms tingsrätt* och *Sveriges advokatsamfund*. Tingsrätten framhåller dock att detta förfaringssätt inte i sina enskildheter får leda till att man inom sjörätten genomför principer om vilkas slutliga tillämpning inom fastighetsrätten tvekan ännu kan råda.

Att såsom förslaget förutsätter registrerings- och inskrivningsärenden handläggs varje arbetsdag i stället för att koncentreras till särskild inskrivningsdag en gång i veckan tillstyrks av *Stockholms tingsrätt* och *Sveriges varvsindustriförening*. Tingsrätten erinrar dock om att inskrivningskommittén i betänkandet ADB inom inskrivningsväsendet (SOU 1969: 9) föreslagit en liknande ordning på fastighetsrättens område men därvid bibehållit begreppet inskrivningsdag och begränsat inskrivningsdagens längd så att den slutar klockan 12 på dagen. I fråga om inskrivningsdagens längd bör man enligt tingsrätten inte gå längre än vad inskrivningskommittén tänkt sig. — Varvsindustriföreningen framhåller, att det numera är mycket vanligt att svenska skeppsbyggen levereras till beställare i främmande land. I sådant fall registreras det färdiga fartyget — och intecknas kanske också — i det främmande landet i leveransögonblicket. Det formella övertagandet äger ofta rum vid s. k. conference call vari ett flertal personer på olika orter deltar. Om bygget är registrerat i Sverige, blir det alltså nödvändigt att det avförs ur

skeppsbyggnadsregistret vid leveransen. Det bör enligt föreningen kunna ske genom definitivt beslut, inte bara genom beslut om att avregistrering skall ske då nyregistrering ägt rum i det främmande landet. Föreningen förutsätter att varven vid behov skall kunna ta sjöfartsverkets tjänster i anspråk för detta ändamål, även om det på grund av tidsskillnad mellan olika berörda orter måste ske utom verkets ordinarie tjänstetid.

*Hovrätten för Västra Sverige* och *Stockholms tingsrätt* anmärker att kommittéförslaget inte reglerar besvärsförfarandet och det därtill hörande underrättelseförfarandet i samma utsträckning som motsvarande bestämmelser i JB. Tingsrätten hävdar i detta sammanhang att man bör föra in alla grundläggande regler för registrerings- och inskrivningsförfarandet i SjöL, alltså även för hela besvärsförfarandet. Vidare bör detta enligt tingsrättens mening formas med den förestående förvaltningsrättsliga reformen som förebild. En besvärstid av tre veckor räknat från delgivningsdagen, såsom föreslås för förvaltningsrättens del, finner tingsrätten vara att föredra från rättssäkerhetssynpunkt. Tingsrätten erinrar bl. a. om att sökanden i ärendet kan vara bosatt utomlands och att en ordning som räknar besvärstiden från beslutsdagen då kan leda till rättsförlust för denne.

*Hovrätten för Västra Sverige* påpekar, att frågan om vilken hovrätt som skall vara besvärsinstans kommer i nytt läge, om sjöfartsverket förläggs utom Stockholm.

*Göteborgs tingsrätt* föreslår — med instämmande av *hovrätten för Västra Sverige* — att avvisning inte skall förekomma i registrerings- och inskrivningsärenden. Enligt tingsrättens bedömning torde det bli mycket sällsynt att en ansökan är så bristfällig att den inte efter komplettering kan sakligt prövas. De regler som föreslås om uppskov jämte vitesföreläggande bör i allmänhet vara tillräckliga för att framtvinga erforderlig utredning. Enligt tingsrättens mening är det inte heller väl förenligt med fartygsregistreringens delvis offentligrättsligt betingade syfte att anmälan om registrering eller om ändring i registrerade förhållanden skall kunna avvisas.

*Sjöfartsverket* fäster uppmärksamheten vid att sjöfartens speciella förhållanden påkallar snabb handläggning och ifrågasätter därför om inte verket självt bör få döma ut förelagda viten.

## 2.5 Partrederi

### *2.5.1 Partrederiets grunddrag*

#### 2.5.1.1 Nuvarande ordning

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 solidarisk 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.

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. 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 § lagen om inteckning i fartyg. 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 vilket 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.

### 2.5.1.2 Kommittén

Kommittéförslaget bevarar partrederiet som speciell sjörättslig bolagsform i enlighet med vad de nordiska sjölagskommittéerna enats om. De danska, finska och svenska kommittéerna har därvid ej ansett skäl föreligga till ändringar i dessa 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 proratansvar. Även anknytningen till ett bestämt fartyg uppges enligt det norska förslaget. För svensk del framhåller kommittén, att partredare ej sällan åtar 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 sjölagsförslaget. Ett uppgivande av grundsatsen om proratansvar 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. Ändring i sådant syfte förutsätter emellertid, framhåller kommittén, att grundläggande regler om partredares ansvarighet sätts ur spel på ett sätt som knappast är väl förenligt med partrederiets bevarande i övrigt. Kommittén föreslår därför ingen ändring i gällande ordning därvidlag. Särskilda regler om kungörande av andelsöverlåtelse anser kommittén kunna undvaras, eftersom syftet därmed tillgodoses genom den inskrivning av andelsförvärv som förutsätts i förslagets registrerings- och inskrivningsregler i andra kapitlet SjöL. 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 man ej känner till en överlåtelse av andel som föranlett inskrivning eller inskrivningsansökan.

Kommittéförslaget tar, i kapitlets inledande paragraf, upp 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.

### 2.5.1.3 Remissyttrandena

*Hovrätten för Västra Sverige* och *Göteborgs tingsrätt* ansluter sig båda till kommitténs uppfattning att partredeiet bör bevaras i hävdvunnen form.

Partrederiets grundläggande konstruktion kritiseras emellertid av *Svea hovrätt*. Enligt hovrätten är partrederiet fördelaktigt för redarna men ofördelaktigt för deras borgenärer. Att denna bolagsform är utbredd i praktiken menar hovrätten bero på att den gäller utan vidare när flera driver fartyg gemensamt. Det delade ansvaret medför enligt hovrätten omständlighet och risk för rättsförlust då rederigäld behöver sökas ut ur fartyget. Läget blir enligt hovrätten ytterligare komplicerat i konkursfall, eftersom man då måste gå omvägen över upplös-

ning av rederiet för att komma åt samtliga fartygsandelar. Om sjöpanträtt för s. k. befälhavarförbindelser enligt 267 § 5 SjöL avskaffas så som kommitténförslaget tillika innebär, blir rättsläget enligt hovrättens uppfattning så besvärande att det kan ifrågasättas huruvida det delade ansvaret med alla dess konsekvenser bör bibehållas.

*Stockholms tingsrätt* och *Sveriges advokatsamfund* framhåller, att partrederiets bestånd och juridiska utformning förtjänar övervägas närmare. Tingsrätten inskränker sig därefter till att peka på behovet att författningsmässigt uppmärksamma problemen med verkställighet mot partrederi medan advokatsamfundet går in på vissa tillämpningssvårigheter. Sålunda är det enligt samfundet oklart vilken rättsverkan sådana rederiförbindelser medför som ingås innan rederiets fartyg förvärvats eller efter det att fartyget avyttrats. Samfundet framhåller vidare som oklart hur rederiets tillgångar utöver fartyget skall behandlas i rättsligt hänseende och hur verkställighet skall vinnas för en dom mot partrederiet. Det delade ansvaret bör enligt samfundets mening vara mycket välmotiverat för att behållas, eftersom solidariskt gäldsansvar eljest är huvudregeln hos oss. Samfundet erinrar om att långtidskreditgivarna regelmässigt kräver, att partredarna ikläder sig solidariskt ansvar. Det bör enligt vad samfundet föreslår övervägas dels om partrederi skall stiftas redan genom rederiavtalet även om något fartyg ännu ej förvärvats, dels huruvida partrederiet skall ges ställning av särskilt rättssubjekt med egen förmögenhetsmamssa och dels huruvida partrederiet bör ges karaktär av handelsbolag med möjlighet att särskilt stipulera delat ansvar. Motsvarande synpunkter förs även fram av *Sjörättsföreningen i Göteborg.*

### *2.5.2. Huvudredaren*

#### 2.5.2.1 Nuvarande ordning

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. Däremot behöver han inte själv vara delägare i fartyget. Lagstiftaren har likväl inte menat att tvinga in partredarna under sådan enhetlig ledning. Påföljden för underlåtenhet att utse huvudredare är endast den 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.

Huvudredarens ställningsfullmakt är 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.

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.

2.5.2.2 Kommittén

Kommittéförslaget 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 förkommer redan över nordiska gränser, påpekar kommittén. I vad mån ömsesidighet härvidlag kan uppnås är enligt kommittén ovisst. Men det norska förslaget bevarar krav på huvudredares norska nationalitet.

Huvudredarens ställningsfullmakt skall enligt kommittéförslaget 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 fogar kommittén ett förbud att bortfrakta eller eljest utleja fartyget för mer än ett år. I dessa delar överensstämmer förslaget med det norska. I processuellt avseende föreslår kommittén 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 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. I fråga om fartyg som skall införas i skeppsregistret följer det redan av de föreslagna registreringsreglerna. 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, något som det kan vara svårt att få upplysning om, utan i stället knytas till anmälan till sjöfartsverket. Har huvudredare ej anmälts dit — i registreringsärende eller särskilt — skall tredje man alltså enligt kommittéförslaget 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 processbe-

hörighet kompletterar sjölagsförslagets bestämmelser om inskriven ägares partslegitimation. Talan om bättre rätt till fartyget eller om betalning därur för fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt måste nämligen enligt kommittén 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, menar kommittén, alltför vittgående behörighet för att redarna bör ställas utan möjlighet att avskeda honom med omedelbar verkan. Kommittén erinrar om den motsvarande ordning som gäller för befälhavare enligt 3 § första stycket sjömanslagen (1952: 530). Kommittéförslaget bygger oförändrat på gällande rätt härvidlag. Det norska förslaget kompletterar reglerna härom med särskilda föreskrifter om uppsägningstid, suspension etc.

2.5.2.3 Remissyttrandena

Kommittéförslaget har i denna del föranlett få synpunkter under remissbehandlingen.

*Svenska sjöfolksförbundet* föreslår, att huvudredare blir obligatorisk i partrederi. Förbundet motiverar det med att han inte bara behövs som rederiets företrädare i process utan även för att genom ledning av rederiet skänka det en viss stadga. Partredare visar ofta benägenhet att vältra över ansvaret på varandra, erinrar förbundet. Med hänvisning till att det norska kommittéförslaget ej innefattar uppmjukning av kravet på huvudredares norska nationalitet anmärker förbundet, att man ej heller på svensk sida bör genomföra en sådan uppmjukning.

*Sjörättsföreningen i Göteborg* hälsar däremot med tillfredsställelse förslaget att även andra nordiska medborgare skall kunna vara huvudredare i svenska partrederier. Men föreningen anmärker, att det är ovisst huruvida en dom mot huvudredaren såsom företrädare för rederiet kan verkställas mot övriga delägare.

*2.5.3 Beslut i rederiangelägenheter*

2.5.3.1 Nuvarande ordning

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 pre-

ciseras 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.

2.5.3.2 Kommittén

Kommittéförslaget går ut på en viss modernisering. Allmänt sammanträde skall inte vara obligatoriskt för avgörande varom partredarna ändock är ense. Föreskrift om kungörelse av sammanträde utgår. Det skall vara tillräckligt att delgivningen 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.

2.5.3.3 Remissyttrandena

Förslaget har endast föranlett den erinran, av *hovrätten för Västra Sverige*, att det med hänsyn till frånvarande redares skyldighet att godta beslut av de övriga vid allmänt sammanträde bör föreskrivas att kallelsen skall innehålla upplysning angående vilka frågor som skall behandlas.

*2.5.4 Rederidriften*

2.5.4.1 Nuvarande ordning

Till driftsutgifterna skall varje partredare bidra i förhållande till sin andel. Nödgas en delägare förskjuta sådant bidrag för annan delägare skall den försumlige enligt 17 § SjöL 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 4 § tredje stycket förmånsrättslagen (1970: 979). I avräkning på sin fordran äger borgenären uppbära utdelning som belöper på gäldenärens andel.

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.

2.5.4.2 Kommittén

Kommittéförslaget innefattar här flera ändringar. Delägares legalpanträtt i medredares andel för förskotterat driftsbidrag upphör. Borgenärens rätt till avräkning på utdelning som belöper på gäldenärens andel är tillräcklig enligt kommitténs mening. Det har också synts kommittén följdriktigt att, när förslaget i fråga om såväl sjöpanträtt som panträtt på grund av inteckning intar ståndpunkten att panträtt i andel är utesluten, ej heller tillåta andelspanträtt av detta slag. En annan sak är, tillfogar kommittén, 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 bör skyldighet för gäldenären att svara för borgenärens eventuella försäkringskostnader kvarstå, anser kommittén. I överenskommelse med en av de nordiska kommittéerna träffad kompromisslösning bestäms räntan på förskott enligt kommittéförslaget 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 kommittén antar, att de inte har 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.

2.5.4.3 Remissyttrandena

Förslaget har lämnats utan erinran.

*2.5.5 Räkenskap och redovisning*

2.5.5.1 Nuvarande ordning

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.

Vinst och förlust fördelas på delägarna i förhållande till andelarna. Redovisat överskott utdelas i den mån det inte behövs för driftsutgifter.

2.5.5.2 Kommittén

I denna del föreslår kommittén endast små justeringar. Föreskrift tas upp om att huvudredaren svarar för att rederiets bokföring sker i laga ordning. Redovisning skall alltjämt avges för kalenderår men redovisningsfristen utsträcks till två månader från årets utgång och sam-

manträde föreskrivs inte. I stället skall redovisningen avges skriftligen till varje delägare och särskild föreskrift ges om delägares rätt att ta del av räkenskapshandlingarna. Klanderfristen räknas från det delägaren mottog redovisningen. Bestämmelser om avsättning av medel till reservfond eller liknande har kommittén ej ansett motiverade. Angelägenheten av en sund finansieringspolitik understryks likväl genom föreskrift om att erforderliga medel skall avsättas för driften.

2.5.5.3 Remissyttrandena

Förslaget har lämnats utan erinran.

*2.5.6 Partredares lösningsrätt vid andelsövergång*

2.5.6.1 Nuvarande ordning

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. Detsamma gäller, ifall delägare blir omyndig eller försätts i konkurs. I stället finns — utom regler om rätt till upplösning — 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 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; jfr 4, 27—29 och 47 §§ lagen (1895: 64) om handelsbolag och enkla bolag.

2.5.6.2 Kommittén

Kommittén 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 enligt kommitténförslaget. Reglerna om upplösningsrätt är enligt kommitténs uppfatning tillräckligt klargörande i detta avseende. Lösningsrätten föreslås utvidgad till att gälla övergång av andel till utomstående men i nära anslutning till det norska förslaget undantar kommitténförslaget 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 av kommittén till en månad.

Reglerna om lösningsrätt kompletteras enligt kommitténs förslag av ett system med skiljeförfarande för de fall enighet ej uppnås om lösenbeloppet. Detta sker genom hänvisning till lagen (1929: 145) om skilje-

män. 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 föreskriver kommittéförslaget, 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.

2.5.6.3 Remissyttrandena

Förslaget har lämnats utan erinran.

*2.5.7 Partrederietes upplösning m. m.*

2.5.7.1 Nuvarande ordning

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; jfr 23 § SjöL.

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.

2.5.7.2 Kommittén

Upplösningsrätten byggs ut enligt kommitténs 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. Därvid förutsätts enligt kommittén 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. Grunden bestäms alltså, påpekar kommittén, utan formell utgångspunkt i konkursfall. Det är tillräckligt att delägaren på grund av ekonomisk insufficiens inte kan fungera tillfredsställande som medredare.

Bestämmelserna om försäljning av fartyget på offentlig auktion vid partrederis upplösning jämkas enligt kommittéförslaget därhän att den reglering av sådan försäljning av samfällt gods som lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt innehåller skall tillämpas. Det gör särskilda bestämmelser om slitande av tvist rörande auktionsort och försäljningsvillkor väsentligen överflödiga, anmärker kommittén. Reglering behövs endast för det fall att fartyget är utomlands och kommittéförslaget innebär därvidlag att god man, utsedd enligt samäganderättslagen, i händelse av oenighet mellan partredarna skall bestämma den ort där fartyget skall säljas.

Kommittén påpekar, att rätt att få rederiet upplöst med sex månaders varsel, ifall det slutits på obestämd tid, kan utnyttjas till förfång för medredare. Därför kompletterar kommittéförslaget 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, fortsätter kommittén, 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 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 enligt kommittén här ingen motsvarighet till 5 § SjöL om återställande i sådana fall av fartygs svenska nationalitet. Kommittén tillägger, att dessa bestämmelsers funktion i övrigt är begränsad till andra fall av samäganderätt i fartyg. De torde såtillvida vara praktiskt taget betydelselösa och kommittén har låtit dem utgå.

2.5.7.3 Remissyttrandena

*Sveriges fiskares riksförbund* hälsar med tillfredsställelse förslagets regler om utlösningsrätt och upplösning och erinrar om att nuvarande ordning är för restriktiv härvidlag.

*Göteborgs tingsrätt* fäster uppmärksamheten vid att den föreslagna rätten att som ett alternativ till att begära upplösning lösa ut medredare till vilken upplösningsgrund hänför sig i själva verket också täcks av den lösningsrätt vid andelsövergång som redarna i allmänhet har och som behandlats i avsnitt 2.5.6. Tingsrätten erinrar om att den särskilda regeln för lösningsrättens utövande, nämligen att lösen ej utan vidare

får avvika från det avtalade vederlaget saknar motsvarighet för fall av utlösning enligt förevarande del av förslaget. Tingsrätten pekar vidare på möjligheten av konkurrens mellan upplösnings- och utlösningsrätt. Om ett flertal delägare — till vilka kanske upplösningsgrund hänför sig — beslutar upplösa partrederiet, kan det nämligen ifrågasättas huruvida inte en utlösningsberättigad minoritetsdelägare skall kunna förhindra upplösningen genom att lösa ut flertalet. Eftersom reglerna om utlösning ersätter 5 § SjöL om fartygs bevarande såsom svenskt, antar tingsrätten att rätt att lösa ut medredare vid konkurrens med rätt att besluta om rederiets upplösning skall ta över den sistnämnda rätten.

## 2.6 Redares ansvarighet m. m.

### *2.6.1 Nuvarande ordning*

Grundläggande bestämmelser om redares ansvarighet finns i 7 och 8 §§ SjöL, dvs. i nuvarande 2 kap. Den förstnämnda paragrafen åläg-ger redaren, som ursprungligen svarat med sin s. k. sjöförmögenhet, personlig och obegränsad ansvarighet för de förpliktelser han ingår, själv eller genom annan. Undantag från denna princip förutsätts emellertid och sådana har föreskrivits, dels bland bestämmelserna om redarens ansvar för gods och personer som han befordrar, dels i form av bestämmelser om yttersta gränser för hans ansvarighet i åtskilliga fall, s. k. globalbegränsning. Enligt 8 § åläggs redaren ansvarighet för skada vållad av folk som arbetar i fartygets tjänst, nämligen befälhavare, besättning och lots eller annan som utför arbetet på redarens eller befälhavarens uppdrag.

Bestämmelserna om globalbegränsning av redaransvaret finns i 10 kap. som f. n. är rubricerat "Om begränsning av redares ansvarighet" och omfattar 254—263 §§ SjöL. Kapitlet bygger sedan 1964 års sjölagsändringar på 1957 års internationella konvention om redareansvarets begränsning. Av dessa paragrafer förutsätter 259 § — som föreskriver att tvist om globalbegränsningsbelopp skall avgöras genom dispasch — att fler än en dispaschör finns i landet. Det finns f. n. två dispaschörer, en i Stockholm och en i Göteborg. Jag erinrar här om Kungl. Maj:ts stadga (1911: 113) angående dispaschörsväsendet.

### *2.6.2 Kommittén*

Kommittéförslaget för i 10 kap. samman bestämmelserna om redares ansvarighet med bestämmelserna om globalbegränsningen därav. Därvid har de nuvarande bestämmelserna i 7 § utmönstrats, emedan de ej säger annat än vad som likväl följer av allmänna grundsatser. Samtidigt förskjuts kapitlet inom SjöL för att ge utrymme för inteckningsregler i 11 kap. Dessutom underkastas det en viss redaktionell

översyn. Härutöver berör kommittén två spörsmål, det ena om ansvaret för skada som vållas av bogserare och det andra om antalet dispaschörer i landet.

Beträffande bogsering föreslås på norsk sida att "slepebåt" fogas till uppräkningen av dem för vilka redaren ansvarar, när de arbetar i fartygets tjänst. Kommittén har inte funnit anledning att följa det norska förslaget. Visserligen torde man, menar kommittén, i allmänhet få anta att ett bogserat fartyg bör svara för fel som begås på det bogserande fartygets sida. Men kommittén vill ej utesluta att en annan ståndpunkt skulle kunna föredras i säregna situationer. Därför har kommittén funnit försiktigheten bjuda att alltjämt låta denna fråga hållas öppen för avgörande i rättstillämpningen.

Vad beträffar antalet dispaschörer i landet aktualiseras frågan av att 259 § innehåller regler enligt vilka tvist om begränsningsbelopp avgörs genom dispasch av dispaschören i Stockholm, när inte fartyget har hemort i Sverige. Enligt kommitténs mening bör emellertid den ena dispaschörstjänsten dras in så snart tillfälle ges därtill. Kommittén erinrar om att den i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 oktober 1968, under åberopande av fortgående minskning av antalet ärenden rörande dispasch, hemställt att åtgärder måtte vidtas för att sammanslå de två dispaschörstjänsterna i Stockholm och Göteborg. Eftersom en angiven förutsättning härför var att pensionsfrågan ordnades för den dispaschör vars befattning sålunda eventuellt skulle dras in (tjänsten i Stockholm) men denna förutsättning inte visade sig vara för handen, återkallades framställningen och ärendet avskrevs. I skrivelsen hade kommittén erinrat om vissa uttalanden i sitt betänkande rörande bl. a. gemensamt haveri och dispasch (SOU 1965: 18 s. 40 och 48, jfr s. 87) om frekvensen av dispaschärenden samt därom att, efter tiden för betänkandets avgivande, kunnat konstateras att en ytterligare accentuering av den tidigare märkbara minskningen av dessa ärenden, såväl till antal som omfattningen. Enligt kommittén 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, menar kommittén. Först nämns den starka nedgången av antalet fartyg i den svenska handelsflottan under senare år, vilken också medfört en avsevärd nedgång i antalet haverier, låtvara 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 antar kommittén dock vara den strukturförändring som sjöfarten såväl i Sverige som utomlands för närvarande undergår med en alltmer omfattande "container"- eller annan genomgångstrafik. Överhuvudtaget

begärs numera sällan dispasch när haverikostnaderna är relativt små i förhållande till bärgade värden eller när 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, upplyser kommittén, 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.

Kommittén anser, att tvekan inte kan råda om att det är tillräckligt med en dispaschör. Dispaschören i Stockholm är skyldig att avgå från tjänsten våren 1974. Senast vid detta tillfälle bör författningsändringar i angiven riktning genomföras förcslår kommittén, som också utarbetat förslag till ändring i stadgan om dispaschörsväsendet. Det förslaget lägger i Kungl. Maj:ts hand att bestämma om dispaschör och dispaschörs tjänstgöringsområde.

*2.6.3 Remissyttrandena*

*Dispaschören i Stockholm* har ingen annan erinran mot kommitténs förslaget än att dispaschärendena så skiftar i typ och omfattning att enbart statistiska uppgifter inte berättigar till säkra slutsatser rörande verksamhetens omfång och lönsamhet. Han delar uppfattningen att det finns skäl att dra in den ena dispaschörstjänsten. Han tillfogar att en sådan indragning skulle underlätta för den kvarvarande dispaschören att ordna verksamheten rationellt och så att den ger rimlig utkomst samt att indragningen alltså måste främja rekryteringen framdeles. Dispaschören anser, att tjänsten bör dras in så snart tillfälle ges och senast våren 1974 då han själv är skyldig att avgå.

*Sjöassuradörernas förening* delar uppfattningen att antalet dispaschörstjänster i nuvarande läge bör kunna nedbringas till en. Samtidigt vore det dock enligt föreningen en fördel om möjlighet lämnades öppen att vid behov åter utöka antalet dispaschörer. Föreningen delar nämligen inte helt kommitténs uppfattning att utvecklingen pekar mot säkrare sjöfartsförhållanden i allmänhet. Enligt föreningen har den internationella sjöförsäkringsmarknaden mot bakgrund av de senaste årens många och allvarliga haverier ansett sig kunna dra den motsatta slutsatsen. Om denna tendens består, kan enligt föreningens uppfattning två dispaschörstjänster åter komma att behövas. Föreningen erinrar också om att dispaschörerna haft att avgöra ett antal tvister i anslutning till försäkring av fritidsbåtar. Med tanke på den snabba utvecklingen av båtsporten håller föreningen inte för otänkbart att sådana fall kan bli mer frekventa i framtiden, vilket i så fall skulle kunna ställa anspråk på en ökad dispaschörsinsats.

## 2.7 Sjöpanträtt och fartygshypotek

### *2.7.1 Sjöpanträtt i fartyg*

#### 2.7.1.1 Nuvarande ordning

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. Vad beträffar sådana avtals verkan mot tredje man är rättsläget ej helt klart. I princip kan avtalen måhända anses verkningslösa men i litteraturen har gjorts gällande att de bör erkännas i fråga om vissa sjöpanträtter som härrör av kontraktsförhållande. Från panträtt i lös egendom i allmänhet skiljer sig sjöpanträtt i fartyg genom att eljest gällande traditionskrav ej upprätthålls. Sjöpanträtt betecknas därför också som en tyst panträtt.

De fordringar som ger upphov till sjöpanträtt avser väsentligen vissa offentliga avgifter, ombordanställas lön, bärgarlön och haveribidrag, ersättning för skada på fartyg eller last, ombordanställda, passagerare och resgods eller viss egendom utanför fartyget, förbindelser som befälhavaren ingått för att bevara fartyget eller fortsätta resa. Dessa fordringar är angivna i 1926 års sjöpanträttskonvention. Därtill kommer i nordisk rätt fordran på skadestånd på grund av oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter. Föremål för sjöpanträtt i fartyg är i första hand fartyg med tillbehör samt frakt. Panträtten omfattar bl. a. även bärgarlön som förtjänas med fartyget.

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 brottsbalken.

#### 2.7.1.2 Kommittén

Reglerna om sjöpanträtt i fartyg är i kommitténs förslag väsentligen byggda på grundval av den nya sjöpanträttskonventionen. I fråga om konventionen hänvisar kommittén till den föregående framställningen.

*Sjöpantfordringarna.* I stora drag innebär kommittéförslaget till en början att, konventionsenligt, antalet sjöpantberättigade fordringar 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. Samma ståndpunkt har kommittén intagit beträffande sjöpanträtt för krav på skadestånd på grund av oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter.

*Pantobjektet.* Vad beträffar pantobjektet förtjänar enligt kommittén 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 byggen, dels att icke-kommersiella statsfartyg enligt allmänt erkända grundsatser ej blir föremål för sjöpanträtt. Bygge bör, såvitt gäller sjöpanträtt, enligt kommittén behandlas som färdigt fartyg från det ögonblick det uppträder som sådant, dvs. från det att bygget blir vattenburet genom sjösättning eller motsvarande. Kommitténs förslag innehåller uttrycklig regel härom. Beträffande icke-kommersiella statsfartyg påpekar kommittén, att den nya sjöpanträttskonventionen — enligt uttrycklig regel — ej kräver att rättighet skall kunna uppstå för eller i sådant fartyg, ej heller att verkställighet skall kunna äga rum däri. Kommittéförslaget innehåller emellertid inte, lika litet som gällande rätt, någon särskild regel rörande detta. SjöL lämnar i allmänhet sådana spörsmål åt rättstillämpningen, tillfogar kommittén.

*Pantgäldenären.* Det ansvarssubjekt som genom visst fordringsförhållande ger upphov till sjöpanträtt i fartyg är, framhåller kommittén, i regel redaren. Denne är ofta men ej alltid identisk med ägaren. Redaren kan i sin tur enligt kommittén 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. Även inom ramen för olika former av skeppslega och helbefraktning kan, tillägger kommittén, redarefunktioner övergå till andra rättssubjekt. En skeppslegotagare kan helt ikläda 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. Kommittén påpekar, att undantag endast gäller för det fall att förfogandet över fartyget berövats ägaren genom rätts-

stridig handling och borgenären ej var i god tro. Kommittén framhåller, att 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.

Kommittéförslaget beaktar fartygsdriftens varierande former och ansvarsförhållanden, 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. Med redare likställs alltså den som helt eller delvis handhar fartygets drift i redarens ställe. Med kommitténs utgångspunkter kan således 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 enligt kommittén 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, erinrar kommittén. 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 enligt kommitténs mening. Såvitt gäller kontraktsmässiga fordringsanspråk — för vilka den nya konventionen har mindre utrymme än den gamla — anser kommittén visserligen att den kan väl försvaras i en del fall. Men detta gäller enligt kommittén knappast i fråga om ombordanställdas lönekrav och syns på inget sätt vara självklart rörande t. ex. passagerares krav på ersättning för kroppsskada. Enligt kommitténs uppfattning 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. Därför vilar kommittéförslaget inte på någon sådan förutsättning. En följd härav blir, tillfogar kommittén, att den rättsvetenskapliga diskussionen rörande verkan i vissa fall i förhållande till tredje man av s. k. nonlienklausuler — förd med utgångspunkt i 275 § — kommer i ett helt nytt läge.

*Förmånsrätt.* Sjöpanträtt i fartyg skall enligt kommittéförslaget alltjämt ha bästa förmånsrätt såsom föreskrivs i den nya konventionen art. 5.

*Panträttens upphörande.* I överensstämmelse med såväl den nya konventionen som gällande rätt skall sjöpanträtt upphöra vid exekutiv försäljning. Däremot skall sjöpanträtt inte upphöra vid 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 enligt kommitténs förslaget. Den ändring av rättsläget som därigenom måste inträda har kommittén sökt modificra genom det i det föregående behandlade förslaget att fartygsägaren efter kondemnation av fartyget skall ha rätt att låta sälja detta exekutivt. Till förslaget om verkan av exekutiv försäljning hänför sig vidare exekutionsrättsliga regler som lagberedningen utarbetat 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 (SOU 1971: 45).

Vidare föreslår kommittén, att sjöpanträtt såsom konventionen föreskriver skall preskriberas på ett år om ej dessförinnan preskriptionsavbrott inträder. Sådant avbrott kan enligt kommitténs förslag endast ske 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 föreslås inte skola 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, tillägger kommittén.

Slutligen anmärker kommittén, 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 enligt kommittén 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. Kommittén framhåller, att tillbörlig hänsyn alltså i rättstillämpningen kan tas till tredje mans behöriga intresse. För det fall att, jämte fartyget, särskild rätt till fartyget förklaras förverkad finns enligt vad kommittén erinrar en regel om upphörande av panträtt på grund av inteckning. En motsvarande uttrycklig regel är enligt kommitténs mening motiverad även i fråga om sjöpanträtt, även om förslaget ej innefattar någon saklig nyhet på den punkten.

2.7.1.3 Remissyttrandena

*Sjöpantfordringarna.* Att de s. k. befälhavarförbindelserna ej skall höra till de sjöpantberättigade fordringarna hälsas med tillfredsställelse av *Svea hovrätt, fiskeristyrelsen* och *Sveriges advokatsamfund.* Fiskeristyrelsen påpekar, att begränsningen minskar behovet att förstärka fartygsinteckningen med borgen vilket ligger i linje med nuvarande strävanden att avveckla härvorna av borgensåtaganden inom fiskeflottan. *Sveriges fiskares riksförbund* har ingen erinran, eftersom fiskeflottan företrädesvis torde utrusta och proviantera i hemorten och sjöpanträtt för befälhavarförbindelser därför har ringa betydelse för fiskerinäringen.

*Pantobjektet.* Kommittéförslaget har inte mött invändning i denna del under remissbehandlingen.

*Pantgäldenären. Svea hovrätt* finner det knappast naturligt att restauratörer och andra, som driver egen verksamhet i anslutning till fartygets drift, utan uttrycklig bestämmelse skall kunna räknas till dem som handhar fartygets drift. Hovrätten kritiserar vidare uppfattningen att de nya sjöpanträttsreglerna ej skulle förutsätta god tro hos borgenären med avseende på gäldenärens rätt till förfogande över fartyget. En sådan uppfattning skulle, enligt vad hovrätten framhåller, medföra att en hamnförvaltning, som på kredit upplåter hamnplats till någon som hamnförvaltningen veterligen berövat ägaren hans rådighet över fartyget, kan göra gällande sjöpanträtt i fartyget. Hovrätten finner uppenbart att en sådan ordning ej bör godtas. Behovet av en särskild regel om sjöpanträtts upphörande på grund förverkandeförklaring i samband med fartygets förverkande anser hovrätten kunna ifrågasättas.

*Förmånsrätt.* Kommittéförslaget har inte föranlett något yttrande i denna del under remissbehandlingen.

*Panträttens upphörande.* Kommittéförslagets regler om avbrott i preskription av sjöpanträtt finner både *Svea hovrätt* och *sjöfartsverket* vara stränga men acceptabla såsom pris för tillträde till sjöpanträttskonventionen.

*2.7.2 Sjöpanträtt i last*

2.7.2.1 Nuvarande ordning

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.

Enligt 276 § SjöL är sjöpanträtt i last förenad med i första rummet fordran på bärgarlön eller haveribidrag, i andra rummet fordringar för 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 och ersättning för överliggetid och andra uppehåll under resan. Borgenärskretsen utgörs alltså av redare, befälhavare och lastägare.

Sjöpanträtt i last har bästa förmånsrätt. 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.

2.7.2.2 Kommittén

Kommittéförslaget 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 kommitténs förslag. I andra rummet föreslår kommittén, att den ändringen vidtas att nuvarande föreskrift om sjöpanträtt för befälhavares och bortfraktares utlägg för lastens behov utmönstras, 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. Därmed vinns också enligt kommittén 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. 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 anser kommittén vara 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 enligt kommitténs mening inte på en omväg över redarens sjöpanträtt i godset kunna förmås att svara för betalningen.

I överensstämmelse med vad som redan är gällande dansk och norsk rätt föreslår kommittén 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. Preskriptionstiden blir enligt kommittéförslaget 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.

2.7.2.3 Remissyttrandena

*Sjörättsföreningen i Göteborg* har ifrågasatt värdet av regler om sjöpanträtt i last, eftersom de sällan om ens någonsin kommer till praktisk användning.

### *2.7.3 Retentionsrätt*

2.7.3.1 Nuvarande ordning

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. Retentionsrätten är vanligen i första hand inriktad på att framtvinga prestation av ägaren genom att denne nödgas vara av med 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 för utmätning på det sättet att retinenten inte kan kräva full lösen utan måste lämna godset ifrån sig för att i stället få del i köpeskillingen. Däremot likställer konkurslagen retentionsrätt i allmänhet med panträtt.

Allmänna regler om retentionsrätt saknas i svensk lag men i stället finns en rad spridda kaustiska regler. Den retentionsrätt som närmast intresserar i förevarande sammanhang har förr brukat härledas ur 17 kap. 3 § tredje stycket handelsbalken om hantverkares förmånsrätt till betalning ur "gods, som hos honom kvar är" — numera 4 § första stycket 2 förmånsrättslagen — 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 ombygg-

nad. 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. Rätt att föranstalta om egendomens försäljning har retinenten även enligt konkurslagen. Han har därför i doktrinen i systematiskt hänseende behandlats som legal handpanthavare eller åtminstone i det närmaste jämställd med en sådan.

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. Ändringen begränsades dock inte till retentionsrätt i fartyg utan gavs generell giltighet. Enligt förmånsrättslagen är den ursprungliga förmånsrätten för retinent i allmänhet återställd medan fartygsretinentens ställning är oförändrad. I dansk och norsk rätt har retinenten bästa prioritet och står ej ens tillbaka för sjöpanträtt. 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. Såvitt säljaren är ägare till godset förekommer också beteckningen detentionsrätt. Den rätt att innehålla egen prestation som tillkommer säljaren enligt 14 § lagen (1905: 38 s. 1) om köp och byte av lös egendom anses däremot inte vara retentionsrätt i egentlig mening. Köplagens berörda regler gäller utan avseende på äganderättsförhållandena medan retentionsrätt eljest vanligen avser annans egendom. Skillnaden vill jag i det följande markera genom beteckningen detentionsrätt för befogenhet att innehålla eget gods.

### 2.7.3.2 Kommittén

Kommittén 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. Kommittén har valt att beteckna denna säkerhetsrätt som retentionsrätt.

Retentionsrätten skall enligt förslaget uppstå omedelbart på grund av lag på samma sätt som sjöpanträtt. Den skall, till skillnad från retentionsrätt i allmänhet, inte kunna stiftas genom avtal. Däremot bör det enligt kommittén på vanligt sätt vara parterna obetaget att genom avtal förhindra uppkomsten av retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge. Enligt kommittéförslaget skall retentionsrätten gälla till säkerhet för fordran på grund av uppdrag att bygga, bygga om eller reparera fartyg och förutsätter, dels att egendomen tillhör annan, dels att den är i retinentens besittning. Kommittén erinrar om att skeppsbygge i vissa fall kommer att kunna tillhöra beställaren enligt 2 kap. sjölagsförslaget. Tillhör egendomen varvet, tillgodoses dess intresse härutinnan genom detentionsrätt enligt köplagen. Det gäller enligt kommittén även om beställaren är ut-

länning, eftersom obligationsstatutet som regel kan antas bli säljarens lag. Besittningens konstitutiva effekt enligt kommittéförslaget är konventionsbetingad. Besittningskravet bör dock enligt kommittén ej uppfattas så att retentionsrätten upphör t. o. m. ifall egendomen skulle komma ur varvets besittning genom rättsstridig handling. Har besittningen väl rättsenligen upphört och retentionsrätten med den, kan retentionsrätten ej upplivas genom att besittningen återtas, tillfogar kommittén.

Föremål för retentionsrätten bör, anser kommittén, vara fartyget eller skeppsbygget jämte tillbehör. Kommittén finner det självfallet att retentionsrätten skall gälla även till förmån för sådana accessorier som ränta m. m. Att fordringen skall härröra av byggnads- eller reparationsuppdrag hindrar enligt kommitténs mening ej, att därmed sammanhängande, berättigade skadeståndskrav och liknande också anses säkrade genom retentionsrätten.

Kommittén förutsätter, att den föreslagna retentionsrätten utan vidare anses förenad med realisationsrätt enligt bestämmelserna i 1950 års nyssnämnda lag om hantverkares rätt därvidlag. Att dessa bestämmelser är dispositiva innebär enligt kommittén bl. a. att skeppsbyggnadsavtal kan tillföras ändamålsenliga villkor om realisationsrätt när äganderätten till bygget ligger i beställarens hand.

Kommittén påpekar, att retentionsrätt för reparation av fartyg, rättspolitiskt sett, i viss mån utgör 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 enligt kommittén på motsvarande sätt gällande här, dock mindre beträffande retentionsrättens förekomst än dess förmånsrätt. Kommittén hänvisar till att den nya sjöpanträttskonventionen, som i princip låter nationella pant- och retentionsrätter stå tillbaka både för sjöpanträtt och fartygshypotek, som ett undantag tillåter att just denna säkerhetsrätt ges företräde framför hypoteken.

Det brukar anses, fortsätter kommittén, 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, enligt vad kommittén anmärker, 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. Fartygsinteckning nuvarande företräde framför retentionsrätt enligt svensk lag stärker enligt kommittén detta inflytande. En prioritering av retinenten framför hypotekshavaren skulle således, tillfogar kommittén, 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 re-

missyttranden till kommittén 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 eventuell möjlighet till samnordisk lösning av detta problem inte motiverar att man i svensk lag försämrar hypotekshavarens läge. Sjörättsföreningen i Göteborg har, upplyser kommittén vidare, 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.

Kommittén har funnit följande synpunkter vara 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. 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 och det talar för bästa möjliga förmånsrätt. Företräde framför hypoteken skulle slutligen innebära, att denna speciella retentionsrätt finge samma rang som retentionsrätt i allmänhet. Att sådan retentionsrätt som avses i 232 § SjöL och annan ev. tänkbar retentionsrätt i fartyg eller skeppsbygge konventionsenligt måste stå tillbaka för inteckning förtjänar enligt kommitténs mening ej beaktande i detta sammanhang. Kommittén har mot denna bakgrund, 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, tillfogar kommittén.

En följd av kommitténs val av förmånsrättsläge för retentionsrätt är enligt vad kommittén anmärker att avtalad retentionsrätt inte bör erkännas i fartyg och skeppsbyggen. Det skulle nämligen enligt kommittén strida mot grunderna för pantsättningsförbudet i 10: 7 handelsbalken 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 enligt kommittén ej endast ett motiv för att likställa dem båda i förmånsrättshänseende. Även exekutionsrättsligt finner kommittén 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, tillägger kommittén, räkna med kon-

kurrens 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 rätt att kräva lösen kan endast tillåtas gälla mot borgenär med sämre förmånsrätt än han själv har. Att det också är konventionens mening menar kommittén framgå av en jämförelse mellan mom. 1 och 2 i art. 6. Förslag till ändring i utsökningslagen som beaktar dessa synpunkter utarbetas av lagberedningen, upplyser kommittén.

Liksom sjöpanträtt bör retentionsrätt enligt kommittén upphöra vid exekutiv försäljning. I fråga om fartyg är detta betingat av sjöpanträttskonventionen.

2.7.3.3 Remissyttrandena

*Sveriges varvsindustriförening* konstaterar, att prioriteringen av retentionsrätt framför hypotek tillmötesgår varvsindustriens krav. Även *Sveriges advokatsamfund* ställer sig positivt till att retentionsrätten förenas med sådan förmånsrätt. Samfundet noterar, att kommittén träffat ett val mellan starkt divergerande uppfattningar och framhåller som avgörande synpunkt att reparation typiskt sett "förhöjer pantens värde".

Mot retentionsrättens prioritering framför hypoteket vänder sig *Svenska sjöfolksförbundet, Sjöassuradörernas förening, Svenska bankföreningen* och *Svenska skeppshypotekskassan.*

Bankföreningen framhåller, med instämmande av Sjöassuradörernas förening och Skeppshypotekskassan, att förhållandet mellan reparationskostnad och fartygsvärde erfarenhetsmässigt mången gång blir fördelaktigt. För de fall då reparationen verkligen bevarar eller höjer fartygsvärdet uppstår ingen konfliktsituation. Lagstiftaren bör därför enligt föreningen sätta de andra fallen i förgrunden. Föreningen menar, att förslaget innefattar en felaktig avvägning mellan den korta och den långa kreditens intressen och förutskickar att kreditgivarna kommer att avtalsvis förbehålla sig inflytande över reparation eller ombyggnad av fartyg, om förslaget genomförs. Enligt föreningen behöver med hänsyn till nutida kommunikationer ingen betydelse tillmätas behovet att kunna träffa beslut om reparation i brådskande lägen. Liknande synpunkter bär upp avskaffandet av sjöpanträtt för s. k. befälhavarförbindelser, erinrar föreningen. Detentionsrätten finner föreningen sakna betydelse som jämförelse i sammanhanget, eftersom fartygskrediter normalt inte ges förrän vid leverans av fartyget.

Till detta fogar Sjöassuradörernas förening, att man helt kan bortse från behovet av frihet att träffa reparationsavtal i brådskande fall, eftersom intecknade fartyg regelmässigt är försäkrade och redaren sålunda har en försäkringsgivare bakom sig då han ingår avtalet. Föreningen finner kommitténs motivering vara i flera avseenden för kategorisk.

*2.7.4 Fartygshypotek*

2.7.4.1 Nuvarande ordning

Det nuvarande fartygshypoteket — fartygsinteckningen — har fastighetsrättslig förebild. Inteckning i fartyg under byggnad förekommer endast i form av en så att säga tidigarelagd fartygsinteckning. 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. Fordringsbeloppet 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 det 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 skiljts 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. Likväl skall inskrivningsmyndigheten, inskrivningsdomare i Stockholms domsaga, självständigt pröva äganderätten. Ty äganderättsprövningen vid fartygsregistreringen tjänar i första hand offentligrättsligt ändamål, såsom framhållits i det föregående, 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. Den inskrivna panträtten gäller i fartyget med tillbehör. Dessa är negativt bestämda på det sättet att driftsförnödenheter undantagits.

Den inskrivna panträtten upphör — förutom i vissa fall då fartyget

förverkas till kronan — dels genom att inteckningen dödas, dels genom exekutiv försäljning, när köpeskillingen ej täcker intecknade fordringen, och dels genom frivillig försäljning efter kondemnation. I sistnämnda fall övergår panträtten till skillnad från sjöpanträtt ej i vederlaget. Däremot behöver panträtten ej alldeles utplånas av att fartyget avförs ur registret. Inteckningshavaren har numera rätt att motsätta sig avregistrering, 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. 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. Panträtten realiseras genom exekutiv försäljning.

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 inteckningshandling för dödning. 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.

Exekutivt försålt fartyg överlåts i princip gravationsfritt. 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 och möjliggörs genom att inteckning som täcks av köpeskillingen vid exekutiv försäljning bevarar sin verkan samt får utges med fortvarande inteckningsrätt.

Fartygsinteckning kan, som antytts, i vissa fall meddelas även i bygge. Fartyg under byggnad här i landet kan nämligen 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, vilket möjliggör att beställaren tillerkänns förmånsrätt i skeppsbygget jämte byggnadsmaterial för förskott som han lämnat i sådant material eller i pengar. Därtill kommer att bygget kan bli föremål för företagsinteckning.

Vid sjölagsförslaget 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 grund-

sats i 36 § lagen om inteckning i fartyg, 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 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. Men fartygsregistrets innehåll har dock legitimerande verkan på det sättet, att endast där inskriven ägare är behörig att medge inteckning i fartyget och att denna förblir legitimerad så länge ny ägares fång ej anmälts till registret. Inteckning som dessförinnan 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. Beviljas inteckning i annat fall på medgivande av annan än rätt ägare, är inteckningen ogiltig.

Fartygsinteckning har förmånsrätt närmast efter sjöpanträtt och retentionsrätt men före det s. k. löneprivilegiet. Det innebär att ilandanställd personals lönekrav i konkurs står tillbaka för inteckning. De ombordanställdas motsvarande krav är förenade med sjöpanträtt och går alltså före inteckning.

Eftersom fartygsinteckningen har fastighetsinteckningen som förebild, står det sjörättsliga inteckningsförfarandet det fastighetsrättsliga nära. Inteckning beviljas som redan framgått på ansökan av borgenären på grundval av en fordringshandling som är försedd med ägarens inteckningsmedgivande. Fordringshandlingen ges in i huvudskrift och inteckningsbeslutet tecknas på den. Första gången inteckning söks skall fartygets invändiga märkning med registreringsnummer styrkas. Sedan ägare medgivit inteckning i sitt fartyg, kan medgivandet åberopas i inteckningsärende tills nye ägaren anmäler sitt förvärv till fartygsregistret. Om inteckningsmedgivandet ej är lämnat av fartygets tillverkare eller förste svenske ägare, skall ägaren i fråga kunna härleda sin rätt från tillverkaren eller den först inskrivne svenske ägaren. Klandertalan mot ägaren, dennes konkurs och utmätning av fartyget utgör grund för avslag på inteckningsansökan. Motsvarighet finns till de fastighetsrättsliga inteckningsåtgärderna nedsättning, dödning och innehavsanteckning.

2.7.4.2 Kommittén

*Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning.* Kommittén erinrar om att dess förslag i fråga om registrering av och inteckning i fartyg och skeppsbyggen efterbildar fastighetsrättens lagfarts- och inteckningsregler sådana de framträder i JB. I fråga om registreringsordningen gäller detta enligt kommittén 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, framhåller kommittén. Lagstiftaren efterbildade också fastighetsinteckningen redan 1901. På samma sätt har kommittén funnit det naturligt att nu efterbilda den genom JB moderniserade fastighetsinteckningen. Därigenom kan den traditionella rättsparallelliteten mellan de båda inteckningsformerna bevaras. Kommittéförslaget utvidgar denna ytterligare. Till de uppenbara praktiska fördelarna med en sådan rättslikhet kommer att den moderniserade fastighetsrättsliga panträtts- och inteckningskonstruktionen enligt kommittén erbjuder påtagliga tekniska fördelar, byggd som den är på en av framför allt kreditinstitutionerna utvecklad praxis i kreditsäkerhetsförhållanden.

I överensstämmelse med JB innebär kommittéförslaget följande. Inteckning i fartyg eller skeppsbygge beviljas på ansökan av ägaren. 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. Pantbrevet kommer med nämnda utformning ej att utgöra skuldebrev och kan därför ej heller vara bärare av betalningsanspråk.

En sådan ordning som kommittéförslaget innebär för inskrivning och upplåtelse av panträtt medför enligt kommittén bl. a. att bruket av omslagsrevers blir genomgående. Därvid behöver inte något skriftligt fordringsbevis utfärdas. Det är tillräckligt att giltig fordran föreligger, framhåller kommittén. Detta stärker panträttsupplåtarens ställning genom att han inte nödgas utfärda två skriftliga fordringsbevis, som un-

der vissa omständigheter kan göras gällande var för sig. Dessutom ställer det, enligt vad kommittén betonar, 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 innebär detta ökat krav på aktsamhet från borgenärens sida, påpekar kommittén.

Panträtt på grund av inteckning kommer enligt kommittéförslaget att utgöra på den ena sidan en genom inteckning etablerad, mot egendomen som sådan riktad säkerhetsrätt och på den andra sidan en säkerhetsrätt som stiftas genom att inteckningsbeviset, pantbrevet, överlämnas som säkerhet för fordran. Det bör hållas i minnet, att denna ordning har handpanträttsliga inslag utöver de inskrivningsrättsliga och innebär en utveckling av praktiskt bruk på kreditmarknaden.

Vad angår pantobjektet skall enligt kommittén registreringsplikt och inteckningsbarhet väsentligen sammanfalla så som utvecklats vid sjölagsförslagets 2 kap. Endast sådana fartyg och skeppsbyggen som är införda i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret kommer alltså att kunna intecknas. Småbåtar får som hittills pantsättas enligt vanliga lösöreregler. Inskriven panträtt omfattar också tillbehör, som avses i 1 kap. sjölagsförslaget. Kommittéförslaget tillåter inte, lika litet som gällande rätt, att inteckning meddelas i andel av fartyg eller gemensamt i flera fartyg (s. k. fleet mortgage).

Registrering av skeppsbygge redan i kontraktsskedet, alltså innan något konkret förmögenhetsobjekt ännu existerar, betyder att panträtt kommer att kunna upplåtas i vad som brukar kallas "res futurae", framhåller kommittén. I fråga om lösa saker har det enligt vad kommittén påpekar 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. Kommittéförslaget 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 sjölagsförslagets 1 kap., vilket alltså i inledningsskedet medför att panträtt gäller i byggnadsmaterial redan innan bygget som sådant börjat ta form. Denna rättstekniska konstruktion är enligt kommittén avsedd att infria ett av skeppsbyggnadskonventionens huvudsyften, nämligen att kreditsäkerhetsförhållandena skall kunna ordnas på ett bestående sätt från första början.

Kommittén upplyser, att konstruktionen under kommitténs remissbehandling av skeppsbyggnadskonventionen förordats av Svenska bank-

föreningen. Teoretiskt menar kommittén, att den kan försvaras med att den har formen av rättighet på grund av inskrivning. Kommittén understryker att vad som registreras är skeppsbygget och inte byggnadskontraktet. Det norska förslaget omfattar däremot även kontraktsregistrering. Den danska lagen om skibsregistrering för registrering av skeppsbygge kräver att bygget framskridit så "at skibet på betryggende måde kan identificeres".

*Panträttens innebörd.* Panträtt medför enligt kommittéförslaget 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, betonar kommittén, av att han måste ha en giltig fordran men han kan å andra sidan enligt kommitténs förslag utsträckta kravet utöver pantbrevets belopp intill 15 % av pantfordringens inom detta belopp liggande kapitaldel. Detta tillägg — vars förekomst alltså måste tas i beräkning både av kreditgivare och av exekutionsmyndighet som fastställer "lägsta budet" — är enligt kommittén 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 kommittén antar överensstämma med gällande rätt.

För det fall att en borgenär fått mer än ett pantbrev som säkerhet för sin fordran skulle han enligt kommittén 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. Liksom JB söker kommittéförslaget förebygga detta genom föreskrift att pantbrevet i sådana fall skall betraktas som en enhet. Förutsättningen är dock, betonar kommittén, 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.

*Panträttsupplåtelse i vissa fall.* Konkurrens mellan äganderätts- och panträttsförvärv behandlar kommittéförslaget så gott som helt efter fastighetsrättslig förebild; jfr reglerna i sjölagsförslagets 2 kap. om verkan av registrering och inskrivning.

Medan kommittéförslaget i princip knyter rätten att ta ut inteckning i fartyg till ägaren, i betydelsen den för vars förvärv inskrivning senast sökts, kan panträtt enligt dess förslag alltid upplåtas däri — genom överlämnande av det på grundval av inteckningen utfärdade pantbrevet — av rätt ägare. Av hänsyn till omsättningsintresset låter dock kommittéförslaget inskriven ägares legitimation i sistnämnda hänseende be-

stå tills ny ägare söker inskrivning av sitt fång 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 enligt kommittén 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, anser kommittén, och panträttsförvärvet måste då vika för det konkurrerande äganderättsförvärvet. Med borgenären likställer kommittéförslaget 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, framhåller kommittén.

På motsvarande sätt behandlar kommittéförslaget fall av panträttsupplåtelse när fartyg eller skeppsbygge varit föremål för dubbelförytterring. 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 bestämmelserna i sjölagsförslagets 2 kap., att den senare förvärvarens behörighet utsläcks. Skulle det i stället vara den andre förvärvaren som först söker inskrivning, upphör den förstes behörighet under förutsättning att den andre var i god tro så som nämnda bestämmelse anger. Var denne i ond tro, ändrar hans inskrivningsansökan och därav föranledd inskrivning inte den förste förvärvarens behörighet eller hans egen eller hans borgenärs ställning. Den förste förvärvaren kan, påpekar kommittén, 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 enligt kommitténs mening ändock inte ha framstått som en realitet att räkna med, eftersom han från registret kunnat inhämta att hans kontrahents legitimation kunde ifrågasättas.

Kommittén påpekar, att dess förslag visserligen förutsätter att fartygsägaren själv söker inteckning men att detta i praktiken får antas ofta komma att tillgå så att borgenären gör ansökan på ägarens uppdrag se-

dan pantförskrivning redan skett. I så fall blir den avgörande tidpunkten för borgenärens goda tro, som enligt reglernas utformning är knuten till panträttsupplåtelsen, tiden för inteckningsansökningen, förmodar kommittén.

Grundsatsen att behörighet till panträttsupplåtelse endast tillkommer rätt ägare medför enligt kommittén, 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. Kommittén erinrar om att i fastighetsrätten samma rättsliga konsekvens anses 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. Eftersom denna utveckling av gällande rätt skett från utgångspunkt som motsvarar den sjörättsliga, har kommittén funnit det följdriktigt att genom uttrycklig reglering slå fast, att väsentligen detsamma gäller i fråga om panträttsupplåtelse i fartyg och skeppsbygge. En sådan ordning kan emellertid enligt kommitténs mening 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. 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, upplåtit panträtt i egendomen, (vartill han alltså egentligen saknar behörighet), blir upplåtelsen likväl giltig enligt kommittéförslaget 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 — anser kommittén, att borgenärsskyddet bör gälla även i det fallet men förutsättningen måste då vara att inskrivning verkligen kommer till stånd.

Godtrosförvärv på grund av inskrivning skall enligt JB ej kunna ske, ifall panträttsupplåtarens bristande behörighet var särskilt kvalificerad såsom när förfalskning eller svek grundat hans ställning. I sjörätten får — som anförts vid sjölagsförslagets 2 kap. — högre krav ställas på omsättningstrygghet bl. a. med hänsyn till att fartygsmarknaden är utpräglat internationell framhåller kommittén. Kommittéförslaget upptar därför ej undantag från de föreslagna reglerna om godtrosförvärv på grund av inskrivning.

*Ägarhypotekets innebörd.* I den mån det på grund av inteckningen utfärdade pantbrevet ej utgör säkerhet för giltig pantfordran tillkommer enligt kommittéförslaget det genom inteckningen reserverade förmögenhetsvärdet fartygets resp. byggets ägare såsom ägarhypotek med den rätt till betalning ur egendomen som följer av det vid inskrivningen för inteckningen fastställda företrädet. Ägarhypoteket motiveras av kommittén

med att den exekutionsrättsliga täckningsprincipen föreslås bli införd i fråga om exekution i fartyg och byggen på samma sätt som redan gäller luftfartyg och fastigheter.

*Inteckningens företräde.* Beträffande inskriven panträtts förmånsrätt i förhållande till annan sådan rätt innebär kommittéförslaget, i överensstämmelse med gällande rätt, att den bestäms efter ansökningsdagen och att flera samma dag sökta inteckningar har lika rätt. Emellertid bekräftar kommitténs förslag uttryckligen nuvarande praxis att efter sökandes begäran kan bestämmas visst inbördes företräde mellan sådana inteckningar som söks samma dag. Ordningen för panträttsupplåtelserna blir utan betydelse, betonar kommittén.

Av det föregående har, menar kommittén, framgått att inskriven panträtt skall stå tillbaka för både sjöpanträtt och retentionsrätt. I övrigt rubbar kommittéförslaget emellertid ej intecknings nuvarande plats i förmånsrättsordningen.

I fråga om skeppsbyggen får den föreslagna förmånsrättsordningen en speciell verkan, framhåller kommittén. 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. Kommittén erinrar om att en sådan förmånsrätt i gällande rätt har motsvarighet först i nästa byggnadsskede. Det beror enligt kommittén 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 enligt kommitténs uppfattning 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, menar kommittén. Ty beställaren får antas i flertalet fall komma att söka inskrivning för sitt förvärv och därigenom vinna sakrättsskydd för sin rätt till bygget. Varvets anställda kan då, lika litet som dess övriga allmänna borgenärer, ta annat än varvets rätt till bygget, inte bygget självt, i anspråk framhåller kommittén. 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 enligt kommittén 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 kommittén antar att de blir undantag — bör enligt kommittén 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 enligt vad kommittén betonar både försäljning och pris beroende, ej endast av om köpare finns som 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 — menar kommittén, att kretsen tänkbara köpare till bygget noga taget, bortsett från skrotuppköpare, blir begränsad till sådana som har egna resurser att fullborda bygget eller kan räkna med att kunna utnyttja andras.

Kommittén antar, att detta konkurrensproblem har ringa praktisk betydelse. Kommittén understryker, 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. Kommitteförslaget innebär följdriktigt, att inteckningsföreträdet ej rubbas vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret. Typiskt sett kan förmögenhetsvärdet enligt kommittén ej utgöra någon väsentlig faktor i sammanhanget förrän i ett sent byggnadsskede. Kommittén erinrar om att gällande nordiska konkurskonvention ger särskild förmånsrätt företräde framför allmän förmånsrätt på samma sätt som förslaget om skeppsbyggnadsinteckning.

Vad beträffar det fall att beställaren är ensam ägare till skeppsbygge — dvs. när arbetsbeting och ej beställningsköp föreligger — saknar förevarande konkurrensproblem aktualitet, tillägger kommittén. 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.

*Vissa bestämmelser om inteckning och pantbrevs giltighet.* Kommittén erinrar om den grundläggande principen, som kommit till uttryck i sjölagsförslagets 2 kap., att inskrivning inte konstituerar materiell rätt i den meningen att ett inskrivet förvärv inte skulle kunna klandras. Kommittén framhåller vidare, att dess förslag klart skiljer mellan inskrivning och panträttsupplåtelse så att inteckning 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 kommitteförslagets konstruktion och bör ej komma till direkt uttryck i lagtexten, eftersom en sådan bestämmelse kunde leda till det missför-

ståndet att inteckningsbeslut ej skall kunna överklagas såsom andra beslut av inskrivningsmyndigheten.

Inteckning skall enligt kommittéförslaget alltjämt i princip upphöra vid exekutiv försäljning, ty denna grundsats slås uttryckligen fast i sjöpanträttskonventionens art. 11. Emellertid gör konventionen, enligt vad kommittén erinrar om, undantag för sådana hypotek för vilka köparen med innehavarens samtycke övertar ansvaret, något som överensstämmer med gällande svensk rätt. Kommittéförslaget innebär därför, att inteckning utan hinder av exekutiv försäljning består endast om beloppet tillåtits innestå i avräkning på köpeskillingen. Detta motsvarar vad som, likaledes konventionsenligt, gäller vid exekution i luftfartyg. Rent tekniskt kunde enligt kommittén 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 antar kommittén, att detta skulle medföra vissa praktiska problem för fall då pantbrev ej ingavs vid exekutionen. Och enligt kommittén är en ordning som garanterar att samtliga pantbrev inges knappast att räkna med. Frågan om verkan av exekutiv försäljning utomlands komplicerar också bilden i detta sammanhang, tillfogar kommittén. 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 stå kvar i svenskt register, kan enligt kommittén 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 inteckningsbestånd genom att med ingivande av pantbrevet begära förklaring därom. Kommittén har dock funnit att värdet av en sådan ordning, som endast skulle få tillämpning vid exekution i Sverige, måste bli tämligen begränsat.

Att 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, anser kommittén. Denna befattar sig nämligen endast med hypoteks upphörande i fall av exekutiv försäljning. Men eftersom sjöpanträtt konventionsenligt skall bestå under sådana förhållanden, finner kommittén ej skäl att behandla panträtt annorlunda när den grundas på inteckning. Den ståndpunkten är enligt kommittén 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 särregel mot avregistrering utan inteckningsborgenärs samtycke. Verkan av

kommitténs ståndpunkt i denna del modifieras visserligen av att fartygsägaren föreslås bli berättigad att låta sälja det kondemnerade fartyget exekutivt; jfr sjölagsförslaget 10 §.

I detta sammanhang berör kommittén också 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 fall anser kommittén, att fartyget, i den mån det över huvud taget existerar i fysisk mening, ej utan vidare kan förutsättas representera ett bestående värde som grundar något rimligt intresse av inteckningens bestånd. Dock antar kommittén, att ett upphugget fartyg ännu kan ha ett visst skrotvärde och att ett förolyckat fartyg småningom kan visa sig kunna bärgas samt att ett förlorat fartyg kan 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, påpekar kommittén. 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. Kommittén föreslår, 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 och därefter ytterligare vart tionde år förklaras alltjämt gälla. På det sättet kan inteckningar som måste antas sakna värde beräknas efter hand falla bort, menar kommittén. I och för sig skall borgenären enligt kommittéförslaget inte behöva motivera sin anmälan om inteckningens fortsatta giltighet. Fartygsägaren kan ej ha något självständigt intresse av att inteckningen skall bestå men han kan, enligt vad kommittén räknar med, 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, tillfogar kommittén, 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 kommittéförslaget 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 undanröjs hindret mot avregistrering av det förstörda eller förlorade fartyget, påpekar kommittén. Med "förlorat" avser kommittén att fartyget skall anses förlorat enligt 70—77 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal. Kommittén anser, att den föreslagna ordningen är

förenlig med sjäpanträttskonventionen. Den måste formellt även omfatta skeppsbyggen, tillägger kommittén.

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, erinrar kommittén. Särskild rätt — däribland panträtt — består, om inte även denna förklaras förverkad. Hänsyn kan alltså tas till tredje mans behöriga intresse, betonar kommittén. 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.

*Inteckningsförfarandet.* Kommittén erinrar om de grundläggande reglerna för registrerings- och inskrivningsförfarandet. En hänvisning dit inleder kommitténs förslag till regler om inteckningsförfarandet. Detta följer i övrigt tämligen nära den fastighetsrättsliga förebilden, påpekar kommittén.

Till avvikelserna hör enligt kommittén, liksom i gällande rätt, att inteckningsansökan ej kan förklaras vilande utan att den antingen måste bifallas — ev. efter uppskov för utredning — eller också avslås.

Kommittén erinrar om, att inteckning beviljas på ansökan av ägaren. I det sammanhanget är det enligt kommittén fråga om en till inskrivningsförhållandena knuten legitimation, medan behörighet till panträttsupplåtelse på grundval av inteckning i princip tillkommer rätt ägare. Kommittéförslaget 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 enligt kommittén svarar mot principerna i förslaget rörande konkurrens mellan äganderätts- och panträttsförvärv.

Skulle, fortsätter kommittén, 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 vilar kommittéförslaget på samma grund som de föreslagna reglerna om inskrivning av sådana förvärv. Visserligen kunde enligt kommittén 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 kommittén an-

ser dock, att det stämmer bäst med god ordning i inskrivningsförhållanden att legitimation här rättas efter grunderna för inskrivning av villkorliga förvärv. Legitimationsbrist skall enligt kommitténs förslag liksom enligt JB föranleda avvisning, ej avslag. Särskild föreskrift därom har ej upptagits.

Enligt kommittéförslaget underkastas inteckningsansökan vissa formkrav vars åsidosättande medför omedelbart avslag, nämligen att ansökningen skall vara skriftlig samt innehålla uppgift om inteckningsbelopp och om det fartyg eller skeppsbygge som avses.

Avslag skall enligt kommittéförslaget drabba ansökan om inteckning även i en rad andra fall, mestadels i anslutning till gällande sätt. 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, kan ansökan om inteckning uppenbarligen ej få beviljas ens om hinder möter mot avregistrering. Eftersom kommittéförslaget ej inför vilandeförklaring av inteckningsansökan, måste även rättegång om bättre rätt till fartyget, skeppsbygget eller andel däri föranleda avslag på ansökningen, anser kommittén. Detsamma gäller enligt kommittén, ifall sökanden eller, när flera delägare finns, någon delägare är i konkurs eller försätts i konkurs den dag inteckning söks.

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 (SOU 1969: 5), övervägt huruvida utmätningen ovillkorligen skall hindra inteckning. Skälet till att så är fallet i gälande rätt är enligt kommittén 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 lagen om inteckning i fartyg 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 kommittén funnit ett hinder mot en sådan lösning. Enligt konventionen får nämligen inskrivet hypotek endast undanträngas av konventionsbetingad sjöpanträtt och av viss retentionsrätt erinrar kommittén. Utmätnings före-

träde 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 rubbar enligt kommittén inte en sådan bedömning och hindret är i vart fall rent formellt alldeles klart. En annan utväg vore tänkbar, förmodar kommittén, ifall utmätning gavs ställning av inskrivet hypotek. En sådan ordning torde vara förenlig med konventionen. Men kommittén 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 antar kommittén, att 1948 års konvention om internationellt erkännande av rätt till luftfartyg ej medger att utmätning behandlas som hypotek.

Till reglerna om avslag på inteckningsansökan fogar kommittéförslaget en särskild bestämmelse 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, framhåller kommittén.

Liksom i fastighetsrätten skall enligt kommittéförslaget 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 — ägarebegreppet taget i den bemärkelse som angivits inledningsvis — som har behörighet att föranstalta om sådana inskrivningsåtgärder. Pantbrevshavares medgivande förutsätter att pantbrevet inges, tillfogar kommittén.

Även anteckning om innehav av inteckning regleras enligt kommittéförslaget och därvid föreslås en konventionsbetingad specialregel. Kommittén erinrar om, att sjöpanträttskonventionens regler om formkrav för internationellt erkännande av hypotek på nordiskt initiativ formades 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 antar kommittén knappast vara praktiskt för vår del. Pantbrev kan f. ö. inte "ställas" till någon, eftersom det ej får karaktär av skuldebrev. Kommittén 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 inteckning fortsatta giltighet förutsätts såsom kommittén utvecklat i det föregående att anmälan görs av antingen pantbrevshavaren eller ägaren. Anmälan skall en-

ligt kommittéförslaget vara skriftlig och innehålla uppgift om inteckningen. Görs ej anmälan av ägaren, skall pantbrevet inges. Om dessa formkrav ej uppfyllts, skall anmälningen lämnas utan avseende, framhåller kommittén. Några materiella villkor uppställs inte. Är formkraven uppfyllda, skall alltså förklaring meddelas om inteckningens bestånd. Ifall förklaring om intecknings bestånd ej utverkas inom den föreskrivna tioårsfristen, skall anteckning göras i registret om att inteckningen är utan verkan. Motsvarande anteckningar skall göras angående verkan av exekutiv försäljning och förverkandeförklaring, tillfogar kommittén.

Kommittéförslaget 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.

2.7.4.3 Remissyttrandena

*Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning. Fiskeristyrelsen, Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges fiskares riksförbund* uttalar sig positivt om att den fastighetsrättsliga pant- och inteckningsordningen efterbildats. Samtidigt understryker både advokatsamfundet och riksförbundet, att registrerings- och inskrivningsmyndigheten måste dimensioneras och anpassas väl till näringens behov av snabb och smidig handläggning och information rörande registrens innehåll. Advokatsamfundet räknar med att man bör kunna kommunicera med myndigheten bl. a. genom telex.

Liknande uttalanden om behovet av myndighetens resurser för snabb handläggning och kommunikation gör *Svenska bankföreningen, Svenska skeppshypotekskassan* och *Sjörättsföreningen i Göteborg.* Och *Sveriges advokatsamfund* betonar vidare, att de fastighetsrättsliga erfarenheterna av det nya systemet i görligaste mån bör tillvaratas innan motsvarande system sätts i kraft inom sjörätten.

*Fiskeristyrelsen* förmodar, att fiskefartyg även framdeles trots den nya ordningen kommer att vara mer osäkra och svårvärderade som inteckningsobjekt än stortonnaget.

*Svea hovrätt* pekar på att möjligheten att inteckna belopp i främmande mynt medför svårigheter att beräkna efterliggande inteckningars värde men tillfogar, att en sådan ordning likväl kan vara behövlig för näringen. Bibehålls möjligheten, är det enligt hovrätten välbetänkt att också tillåta inteckning i Poincaréfrancs. Men hovrätten betonar, att det inte får vara möjligt att spekulera i främmande inteckningsvaluta genom att fastställd inteckning konverteras till annat mynt än det inskrivna. Hovrätten anser, att det bör klargöras att så inte får ske.

Hovrätten menar vidare, att det bör övervägas att — liksom i lufträtten och i en del främmande sjörättssystem — tillåta gemensam in-

teckning i flera fartyg, eftersom det skulle medföra fördelen av möjlighet till riskutjämning mellan flera panträttsobjekt. Som exempel nämner hovrätten de s. k. lash- eller prämmoderfartygen, vilkas pråmar var för sig ofta kommer att vara registreringspliktiga och inteckningsbara. Alternativet är enligt hovrätten att borgenären kompenserar sig för risk genom väl tilltaget överhypotek och det finer hovrätten vara för kostsamt. Hovrätten medger emellertid, att gemensam inteckning i flera fartyg kan medföra problem vid utlandsexekution.

*Panträttens innebörd. Svea hovrätt* kritiserar att fastighetsrättens ordning med fast tillägg till pantbrevsbeloppet efterbildats. Lämpligheten därav ifrågasätts bl. a. med hänsyn till utlandsexekutioner. I stället borde inteckningsborgenären enligt hovrätten själv ha att förutse sitt behov i detta hänseende och begära ett däremot svarande pantbrev.

*Panträttsupplåtelse i vissa fall. Svenska skeppshypotekskassan* har särskilt uppmärksammat de krav på aktsamhet som den nya ordningen ställer på borgenären. Skeppshypotekskassan betonar, att den principiella risken för obehörig panträttsuplåtelse vältras över från fartygsägaren till inteckningsborgenären, som visserligen tillförsäkrats visst godtrosskydd. Kassan väcker spörsmålet vid vilket tillfälle som behörighetskontrollen skall utövas, när pantbrev överlämnas någon tid innan ett beviljat lån betalas ut.

*Ägarhypotekets innebörd.* Kommittéförslaget har ej föranlett någon erinran i denna del under remissbehandlingen.

*Inteckningsföreträde.* I detta sammanhang har remissyttrandena koncentrerat uppmärksamheten till hypotekets förmånsrätt i förhållande till det s. k. löneprivilegiet i konkurs.

Enligt *hovrätten för Västra Sverige* medför konkurrensen ringa olägenhet för de varvsanställda med hänsyn till den statliga lönegarantien i arbetsgivares konkurs.

*Svea hovrätt* räknar också med att konkurrensproblemet reduceras praktiskt med hänsyn till lönegarantien. Men hovrätten menar, att de sjörättsliga reglernas tillämpning i tidiga byggnadsskeden medför systematisk inkonsekvens som måste vara svårbegriplig för de varvsanställda. Klarast och mest lättbegripligt för dem vore att deras förmånsrätt gällde i varvstillhöriga byggen och att beställartillhöriga byggen vore undandragna deras anspråk.

*Svenska metallindustriarbetareförbundet* intar en mer obestämd hållning. Förbundet anför.

De av kommittén föreslagna reglerna om inskrivningsrätt i skeppsbyggnad innebär uppenbarligen i vissa fall försämring av varvsarbetares förmånsrätt i fall av varvskonkurs, så tillvida som arbetarnas förmånsrätt jämlikt handelsbalken 17: 4 måste vika inför innehavare av skepps-

byggnadsinteckning; enligt betänkandet skulle nämligen sådan säkerhetsinnehavare jämställas med fartygsinteckning där förmånsrätt föreligger jämlikt handelsbalken 17: 3.

Det låter sig säga att de varvsanställda under alla omständigheter kan hålla sig till de kontrakt varvet har rörande bygget, men värdet av kontraktet kan utan tvekan variera inom vida gränser. Det torde icke vara utesluten att i fall av varvskonkurs ett kontrakt skulle kunna med rättslig verkan hävas. Det låter sig också göra att hänvisa till lagen om statlig lönegaranti vid konkurs, enligt vilken lag väsentliga förbättringar till arbetarnas löneskydd vid konkursfall föreskrivits. Principiellt borde emellertid denna lag hållas utanför sjölagskommitténs förslag; det hänvisas till vad nedan nämnes om relationerna mellan inhemska och utländska beställare där således lagens garanti i stor omfattning skulle täcka risktagande beträffande de sistnämnda beställarna.

I konventionstexten anges att fördragsslutande stat äger begränsa inskrivningsförfarandet till fartyg, som avses att byggas eller är under byggnad för utländsk beställares räkning. Såvitt förbundet har sig bekant lärer omkring 75 % av fartygsbyggen vid svenska varv ske för utländsk beställare; i alla dessa fall gäller vad ovan sagts om försämring av varvsarbetarnas situation.

Förbundet utgår ifrån att betänkandet är fotat på uppfattningen att produktionskapaciteten vid våra varv skall kunna fullt utnyttjas och därmed skapa sysselsättning. Emellertid kan förbundet icke se att betänkandet analyserat sambandet mellan det nya inteckningsförfarandet och varvens sysselsättning. Man kan se det nya inteckningsförfarandet såsom ett konkurrensmedel men man torde få betrakta det såsom varande av väsentligt mindre betydelse än pris, kreditvillkor och leveranstider.

Det bör påpekas att Japan, Norge, Storbritannien och Spanien, vilka alla tillhör de stora skeppsbyggnadsnationerna, icke undertecknat konventionen.

En annan fråga som också förbigås men vilken är av intresse i varvens nuvarande situation av finansieringssvårigheter är de möjligheter den nya inskrivningsrätten ger varven att erhålla krediter utöver vad som nu är fallet.

Sammanfattningsvis vill förbundet framhålla innan det är benäget biträda utredningens förslag, även om detta är fotat på mellanfolkliga överväganden, att det vore önskvärt med en närmare redovisning av de ekonomiska konsekvenserna i sin helhet för varven och de vid dem sysselsatta.

*Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet. Göteborgs tingsrätt* ifrågasätter om en inteckningsborgenär har intresse av att såsom kommittén föreslagit kunna bevara inteckningens giltighet mer än tio år efter det att fartyget blivit avregistreringsmässigt medan *hovrätten för Västra Sverige* lämnar förslaget i den delen utan erinran.

*Inteckningsförfarandet. Svea hovrätt* anmärker mot att varken utmätning av eller kvarstad på fartyg skall utgöra hinder mot inteckning i fartyget. Hovrätten erinrar om kommitténs uttalande att utmätning bör utgöra inteckningshinder och förordar den lösningen.

*Sjörättsföreningen i Göteborg* har i stället uppmärksammat att utmätning i själva verket föreslagits utgöra inteckningshinder och påpekar, att ett hinder ej uppträder förrän inskrivningsdomaren fått besked härom. Även om inskrivning enligt kommittéförslaget skall kunna ske varje dag, kan bestämmelsen enligt föreningen föranleda tolkningssvårigheter, ifall det senare visar sig, att fartyget var utmätt den dag inteckningen fastställdes eller att det blev utmätt samma dag utan att inskrivningsdomaren hade kunskap härom. Föreningen antar att om en inteckningsansökan inte blir avslagen till följd av att inskrivningsdomaren saknat kunskap om utmätningen, man kan tänka sig antingen att inteckningsborgenären får företräde framför utsökningsborgenären eller utsökningsborgenären framför inteckningsborgenären. Föreningen menar, att denna oklarhet bör undanröjas varvid enligt föreningen bör tillses, att en godtroende inteckningsborgenär alltid bibehålles vid sin förmånsrätt. Föreningen ifrågasätter om ej dessutom utmätningsmännen bör åläggas att omgående per telefon eller telegram underrätta skeppsregistret om utmätning som företagits i fartyg.

Liknande uttalanden gör *Sveriges advokatsamfund* och *Svenska bankföreningen.*

### *2.7.5 Surrogation och försäkringsskydd*

#### 2.7.5.1 Nuvarande ordning

Sjöpanträtt i fartyg gäller, utom i fartyget och dess tillbehör, vanligen också i redarens fordran på ersättning eller haveribidrag för skada på fartyget men däremot ej i redarens försäkringsersättning. Sjöpanträtt i last gäller på motsvarande sätt i lastägarens ersättning för förlust av eller skada på gods men ej i försäkringsersättning. Rätt till surrogat har i rättspraxis tillerkänts retinent. Fartygshypoteket är däremot inte förenat med panträtt vare sig i försäkringsersättning eller annan ersättning för skada på fartyget.

Försäkringsrättsligt gäller, att försäkring av gods gäller till förmån för var och en som i egenskap av ägare, panthavare eller innehavare av annan rättighet till godset har intresse av att dess värde inte minskas eller går förlorat, allt förutsatt att annat ej framgår av omständigheterna. Sjöpantsrättshavare är dock medförsäkrad på detta sätt endast om hans fordran gäller mot pantägaren personligen.

#### 2.7.5.2 Kommittén

I fråga om sjöpanträtt i fartyg erinrar kommittén om att frågan om panträttens giltighet i surrogat ej regleras av den nya sjöpanträttskonventionen till skillnad från vad fallet är beträffande 1926 års konvention (art. 4). De nordiska sjölagskommittéerna har enligt kommittén

funnit det vara med den nya konventionens syfte mest förenligt att pantobjektet begränsas till att omfatta fartyget och dess tillbehör. 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, framhåller kommittén.

Från frågan om panträtt i surrogat måste, fortsätter kommittén, skiljas spörsmålet om sjöpanträttshavaren skall ha rätt till del i försäkringsersättning på grund av försäkringsrättsliga regler om medförsäkring, närmast den dispositiva 54 § lagen (1927: 77) om försäkringsavtal. Enligt gällande dansk, finsk och norsk rätt är så inte fallet, upplyser kommittén, medan svensk rätts ståndpunkt anses vara något oviss. På den ena sidan presumeras nämligen enligt nämnda lagrum att sjöpanträttshavare, vars rätt är förenad med personlig fordran mot pantens ägare, är medförsäkrad, om försäkringen tagits utan angivande av intresse. På den andra sidan reglerar 1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan och 1966 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor endast inteckningshavares medförsäkring. Ovissheten om rättsläget hänför sig, påpekar kommittén, till den slutsats som bör dras av nämnda avtalsmässiga reglering, dvs. om 54 § lagen om försäkringsavtal på denna punkt satts ur kraft. Enligt kommitténs 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 försäkringsavtalslagen. Oavsett vad gällande svensk rätt skall anses innebära, har enligt kommittén 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 kommittén tillmätt den nordiska rättslikheten utslagsgivande vikt. Kommittén har därför utarbetat förslag till ändring i 54 § försäkringsavtalslagen av innebörd att den nuvarande presumtionen om panträttshavares medförsäkring inte skall gälla i fråga om sjöpanträtt.

Kommittén tillägger, att lagändring skulle varit påkallad även om motsatt ståndpunkt valts i medförsäkringsfrågan. Ty reservationen i 54 § lagen om försäkringsavtal, 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 redaransvar medan 1928 års sjölagstiftning, som trädde i kraft 1939, införde redarens personliga, ehuru begränsade, ansvarighet.

I fråga om sjöpanträtt i last föreslår kommittén motsvarande lösning. Sådan panträtt skall alltså ej gälla i försäkringsersättning eller annan ersättning för förlust av eller skada på godset. Ej heller skall sjöpanträtts-

havaren vara medförsäkrad. Däremot berör kommittéförslaget inte retinents rätt till surrogat på sakrättslig eller försäkringsrättslig grund.

Kommittén föreslår, att ej heller det nya fartygs- och skeppsbyggnadshypotcket skall omfatta surrogat. Men borgenären bevaras enligt kommittéförslaget vid sin ställning som medförsäkrad enligt 54 § lagen om försäkringsavtal.

2.7.5.3 Remissyttrandena

*Sjöassuradörernas förening* har framhållit fördelen från försäkringsgivarsynpunkt med att rådande osäkerhet rörande sjöpantsrättshavares rätt till försäkringsersättning undanröjs.

*Svea hovrätt* ifrågasätter lämpligheten av att utesluta inteckningsborgenären från panträtt i surrogat, t. ex. ersättning för fartygsskada. Han skyddas visserligen försäkringsvägen men redaren kan enligt hovrätten beröva borgenären detta skydd genom att göra upp direkt med tredje man och endast utnyttja sin kaskoförsäkring till den del tredje man ej täcker skadan.

*2.7.6 Lagkonflikter*

2.7.6.1 Nuvarande ordning

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. 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. Bilden är mera svårtydd i fråga om sjöpanträtt. Såvitt gäller uppkomst och bestånd av sådan rättighet får måhända flagglagen antas ha förord hos oss, stundom med den reservationen att domstolslandets lag (lex fori) känner sjöpanträtten i fråga. Men det är ej ovanligt, att den lag som reglerar fordringsförhållandet (i regel lex causae) anses tillämplig. Och även lex rei sitae eller t. o. m. lex fori förordas. Valet kan utfalla olika alltefter 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.

2.7.6.2 Kommittén

Kommittén erinrar om att den nya sjöpanträttskonventionen utgår från att registrerings- eller inskrivningslandets lag (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., upplyser kommittén. Vad angår inskrivna panträtters inbördes förmånsrätt och verkan i övrigt mot tredje man är principen uttryckligen fastställd i art. 2. Undantag gäller för exekutionsförfarandet som skall följa lex fori. Den sakrättsliga verkan som flagglagen föreskriver måste, fortsätter kommittén, 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 enligt kommittén, 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. Som exempel anför kommittén, att flagglagens reglering av inskriven panträtts sakrättsliga verkan i enskilt fall kan 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 enligt kommittén 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.

Kommittén har funnit det ligga närmast till hands att fastställa kollisionsnormer som anvisar svensk lag såsom tillämplig i egenskap av lex fori i fråga om konventionsbetingade sjöpanträtter och — så långt det är förenligt med nämnda normer — flagglagen, i form av registreringslandets lag, för inskrivna panträtter. 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, prövas enligt kom-

mitténs mening lämpligen enligt flagglagen. Sådan rättighet får emellertid, betonar kommittén, 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. Med hänsyn till sjöpanträttskonventionen anser kommittén 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 upplyser kommittén.

Kommittén erinrar vidare om att skeppsbyggnadskonventionen innehåller 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, anmärker kommittén. Härtill kommer emellertid, erinrar kommittén, en särskild regel i art. 7 av innebörd att det inbördes företrädet mellan inskrivet hypotek, på ena sidan, och annan panträtt — exempelvis sjöpanträtt — och retentionsrätt, på andra sidan, skall följa de bestämmelser som är tillämpliga på färdiga fartyg.

Den regeln 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. Kommittén antar att därutöver kan tänkas den tolkningen 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, enligt vad kommittén understryker, till skillnad från motsvarande bestämmelse i sjöpanträttskonventionen, inte förbehåll för skeppsbyggnadskonventionens egna regler i ämnet. Därför menar kommittén, att en sådan tolkning inte är väl förenlig med konventionstexten i den delen.

Om emellertid skeppsbyggnadskonventionens reglering av sakrättsstatutet enligt art. 6 skall tolkas bokstavligt, innebär den enligt kommittén 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 enligt kommittén knappast väntas få identisk anslutning. Ett skeppsbygge som går provtur eller eljest är under förflyttning till sjöss kan då, exemplifierar kommittén, ehuru ännu registrerat som skeppsbygge, t. ex. ge-

nom kollision ådra sig sjöpanträtt och kanske därtill retentionsrätt för reparationskostnader vid främmande varv. Kommittén fäster uppmärksamheten vid att det för dessa rättsförhållanden tillämpliga sakrättsstatutet kan tänkas leda till konflikt med en på registreringslandets lag grundad sakrättslig verkan av inskrivet hypotek. Kommittén hänvisar till den rapport till den elfte diplomatiska sjörättskonferensen som avgavs av ordföranden i det utskott vilket beredde skeppsbyggnadskonventionen och påpekar, att man av denna att döma likväl tänkt sig att art. 7 tillåter tillämpning av även annan lag än registreringslandets. 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 enligt kommitténs mening 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. En sådan gränsdragning menar kommittén vara, i vart fall a fortiori, påkallad vid en förnuftig samordning av de båda konventionerna.

Kommittén går härefter in på vissa problem som uppstår vid tänkbar konflikt mellan sjölagsförslaget i denna del och nordisk konkurslagstiftning. Dessa problem vill jag emellertid behandla i ett annat lagstiftningssammanhang och jag förbigår dem därför här.

2.7.6.3 Remissyttrandena

*Svea hovrätt* finner kommittéförslagets regler om lagval bilda ett tämligen invecklat mönster. Enligt hovrätten är det utan tvivel fördelaktigast att så långt det går tillämpa flagglagen generellt i sakrättsliga frågor rörande fartyg, churu detta måste modifieras av konventionshänsyn. Det låter sig, fortsätter hovrätten, inte sägas att viss lag skall gälla för sjöpanträtt av visst slag och annan lag för rättighet av annat slag, eftersom det finns gemensamma frågor — i synnerhet säkerhetsobjektets omfattning — som i regel kräver enhetlig behandling. Kommittéförslaget medför rangordningssvårigheter som kunde undvikas genom att registerlandets lag tillämpas i matriellrättsligt avseende i den mån den ej är konventionsstridig. Hovrätten pekar särskilt på frågan om lagval för retentionsrätt, en frågeställning som kommittén enligt hovrättens mening förenklat genom uttalandet att knappast annan lag än lex rei sitae kan ifrågakomma. Hovrätten menar att retentionsrätts prioritet i fartyg, som är retinerat i annan rättskrets, knappast blir aktuell i Sverige, eftersom fartyget i sådana fall blir föremål för exekution utomlands. Hovrätten erinrar därvid om att det kan bli fråga om utmätning av surrogat här i landet. En omprövning av kommittéförslaget från "allsidigare utgångspunkter" är enligt hovrätten påkallad i den delen.

*2.7.7 Inskrivning av certeparti*

2.7.7.1 Nuvarande ordning

För fartygs värde som föremål för kreditsäkerhet spelar dess sysselsättning en väsentlig roll. Därför är ett certeparti, särskilt om det reglerar långtidsbefraktning, betydelsefullt i detta sammanhang. Bl. a. kan det bidraga till kreditsäkerheten genom att framdeles utfallande frakt kan pantförskrivas. Certepartiet är emellertid inte sakrättsligt verksamt som sådant. Det viker exempelvis för överlåtelse, i varje fall om köparen ej känner till dess existens. Ej heller beaktas certepartiet vid exekutiv försäljning.

2.7.7.2 Kommittén

Fartygs värde kan enligt kommittén beräknas på flera sätt och dessa betecknas i litteraturen med olika termer. I panträttsligt hänseende står realisationsvärdet av uppenbara skäl i förgrunden och kommittén pekar på dess naturliga 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, anmärker kommittén. Man talar också, enligt vad kommittén tillägger, 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 sådana omständigheter som befraktningsförhållandena och fraktmarknadens läge utslagsgivande. Är fartyget inte bundet i viss verksamhet, kan det, erinrar kommittén, 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 enligt vad kommittén betonar 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, menar kommittén. Därav följer enligt kommittén, att certepartiet omvänt kan ge fartyget gott avkastningsvärde, när efterfrågan på sådana fartyg ej är stor. Kommittén finner det tydligt att långtidscertepartier kan utnyttjas både i spekulationssyfte och för att garantera en fortlöpande jämn förtjänst. Långtidsbefraktning har enligt kommittén efter hand kommit att bli ett användbart medel för att finansiera nyanskaffning av fartyg. Kommittén tillfogar, att en redare som driver flera fartyg dessutom kan, genom att utnyttja både långtids- och korttidsbefraktning, balansera dessa båda driftsformer mot varandra.

Mot denna bakgrund finner kommittén det vara 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 kommitténs remissbehandling av den nya sjöpanträttskonventionen har enligt kommittén önskemål framförts om möjlighet att erhålla inskrivning av certepartier i detta syfte. Svenska bankföreningen, med vilken Svenska skeppshypotekskassan instämt, har sålunda enligt kommittén 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 vidare 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.

Kommittén erinrar om att spörsmålet om registrering av certepartier uppmärksammats av CMI i början av 1960-talet och att ett konventionsutkast av innebörd att registrerade certepatrier skulle sakrättsligt skyddas bl. a. vid såväl frivillig som exekutiv försäljning utarbetats. Det visade sig emellertid omöjligt att inom CMI vinna tillräckligt intresse för ett förslag i ämnet och tanken fick uppges. Därefter har, anför kommittén, 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. Av våra nordiska grannländer tillåter f. n. både Danmark och Norge registrering av certeparti såsom rättighet, upplyser kommittén, som tillfogar, att denna möjlighet ej lär ha utnyttjats i nämnvärd mån i Danmark och att på norsk sida i stället föreslagits att skeppslego- och befraktningsavtal skall undantas från rättigheter som kan registreras.

En svensk legislativ lösning av detta problem skulle enligt kommitténs uppfattning i stort sett kunna ges innebörd, *att* befraktaren ålades att i stället för den ursprungliga 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. Kommittén menar emellertid, att en sådan ordning skulle medföra så betydande avsteg från allmänna svenska rättsgrundsatser att den kan godtas endast om tungt vägande skäl föreligger.

Eftersom förevarande problem uppenbarligen har internationell räck-

vidd, skulle en svensk reglering därav bli av endast begränsat värde, påpekar kommitten. En internationell lösning bedömer kommittén som tillsvidare ouppnåelig. Utöver fall då frivillig överlåtelse av fartyg under certeparti lyder svensk lag och då exekutiv försäljning äger rum i Sverige skulle alltså certeparti, även efter registrering eller inskrivning här i landet, inte med säkerhet kunna beräknas åtnjuta avsett sakrättsskydd, framhåller kommittén. Med hänsyn därtill och då man på norsk sida föreslagit att den nu gällande registreringsrätten skall bortfalla, har kommittén inte ansett sig böra lägga fram förslag om registrering eller inskrivning av certepartier.

2.7.7.3 Remissyttrandena

*Sveriges advokatsamfund, Sjörättsföreningen i Göteborg* och *Sjöbefraktarrådet* instämmer med kommittén i att en ordning för inskrivning av certepartier ej bör införas.

Advokatsamfundet finner, att en sådan endast med svårighet skulle låta sig inpassas i svensk rätt och att en isolerad svensk lösning i stället för en internationell sådan inte skulle bli användbar för kreditgivaren. Samfundet förmodar nämligen, att en tidsbefraktare vid redarens obestånd skulle undvika att dirigera fartyget till svensk hamn om han där riskerade bli bunden till en ny och för honom okänd redare. Samfundet framhåller också, att en utländsk befraktare utan tillgångar i Sverige inte skulle effektivt kunna förpliktas betala frakt till den nye redaren.

Sjörättsföreningen fäster avgörande vikt vid att en enbart svensk och ej internationell lösning skulle bli av ringa praktiskt värde. Föreningen menar att denna slutsats i synnerhet är berättigad som sällan mer än ena parten i certepartiet är svensk och vedertagna certepartiformulär innehåller utländsk skiljedomsklausul.

Sjöbefraktarrådet påpekar, att rätt till inskrivning av certeparti skulle medföra motsvarande begränsning av behöriga befraktarintressen, återverka negativt på befraktarens rätt att välja avtalspartner och säga upp ingångna avtal och att befraktarna i så fall troligen ej skulle frestas att träffa avtal av ifrågasatt typ.

*Svea hovrätt* betonar, att certepartiets betydelse ökar om det kan erbjudas en kreditgivare som säkerhet, eftersom det för denne är väsentligt att fartyget ger jämn inkomst men oskadligt om fartyget blir utan del av marknadens eventuella fraktstegringar. Hovrätten förordrar att inskrivning av certepartier tillåts. Enligt hovrätten kan certepartiet beredas skydd vid utlandsexekution genom att exekutionssökanden löses ut och genom att flagglagen i regel tillämpas i fråga om inskrivna rättigheter. Skydd mot frivillig försäljning till utlandet kan åstadkommas genom en utsträckning av reglerna om tillstånd till avregistrering, påpekar hovrätten. Hovrätten upplyser, att inskrivning av certepartier

förekommer utomlands, i Frankrike t. o. m. obligatoriskt i vissa fall.

*Svenska bankföreningen* erinrar om att sjöpantsrättskonventionen överlämnar åt nationell lagstiftning att avgöra huruvida certepartier och andra nyttjanderättsavtal skall kunna överleva exekutiv försäljning eller ej. I samband med införlivandet av konventionen med den svenska lagstiftningen bör enligt bankföreningens uppfattning undersökas möjligheterna att tillskapa regler om sakrättsligt skydd av certeparti vid försäljning av fartyg. Enligt föreningen torde detta bl. a. förutsätta dels regler, som möjliggör inskrivning hos myndighet av certepartier, dels regler, enligt vilka befraktare under certeparti har att i regel stå fast vid certepartiet, även om fartyget byter ägare. Föreningen framhåller, att det vid kreditgivning mot säkerhet av inteckning i fartyg är av väsentligt intresse för kreditgivaren att om möjligt erhålla säkerhet även i låntagarens fordran på frakt under det tidscerteparti, som må vara tecknat för fartyget. Det är också praxis inom bankerna, upplyser föreningen, att såsom säkerhet för fartygslån kräva inte bara inteckning i fartyget utan även att, så snart certeparti finnes tecknat för fartyget, kreditgivaren om möjligt bereds säkerhet även i certepartiet. Föreningen antar, att pantsättning av rätten till fraktbeloppen under certeparti principiellt är giltig, så länge certepartiet består. Men avsaknaden av sakrättsligt skydd för ett certeparti vid exekutiv eller frivillig försäljning av fartyget innebär, att en pantförskrivning av redarens rätt till framdeles förfallande fraktbelopp enligt ett tidscerteparti ej erbjuder någon tillfredsställande säkerhet. Den i och för sig giltiga pantsättningen av fordran på frakt förlorar sin ekonomiska effekt, om fraktavtalet upphör att gälla vid överlåtelse av fartyget. Med hänsyn till det betydande värde, som certepartierna representerar, är det enligt föreningens mening en allvarlig svaghet, att rederiets rätt gentemot befraktaren enligt ett certeparti icke kan vinna betryggande användning såsom pant. Det är angeläget för det ekonomiska livet att rättsordningen möjliggör, att varje förmögenhetsvärde av någon betydenhet effektivt kan användas såsom pant, där inte särskilda skäl undantagsvis talar mot att pantsättning alls tillåts.

Föreningen menar att kommittén lagt för stor vikt vid den allmänna lösöresprincipen att "köp bryter lega". Föreningen erinrar om att kommittéförslaget, särskilt reglerna om inskrivning av rätt till fartyg, har fastighetsrättslig förebild. Därför syns det föreningen att det i detta sammanhang är långt mer motiverat att hämta analogier från fastighetsrätten än från reglerna om lös egendom. För fastighetsrätten är det, framhåller föreningen, ingalunda främmande att nyttjanderätt till egendomen består vid frivillig överlåtelse eller exekutiv försäljning. Ser man problemet ur denna synvinkel framstår ett sakrättsskydd för certepartier enligt föreningen inte såsom något väsentligt avsteg från allmänna svenska rättsgrundsatser. Föreningen betonar, att den utveckling som

ägt rum inom kreditlivet under senare tid gör frånvaron av ett sådant skydd för certepartier helt otidsenlig. Ett fartygs värde måste, fortsätter föreningen, i största utsträckning bero på de frakter, som kan uppnås med fartyget och dessa kan i sin tur vara bestämda genom ett certeparti. Ett långtidscerteparti kan spela en avgörande roll vid bedömningen av säkerhetens värde, framhåller föreningen. Föreningen pekar på, att man i lagstiftning och praxis inom kreditlivets område efter hand kommit att fästa allt mer avseende vid avkastningsförmåga och lönsamhet hos det objekt eller den rörelse som utgör underlag för krediten. Vid utformningen av 1966 års lag om vad som är fast egendom har man sålunda till industrifastighet hänfört bl. a. hela den maskinella utrustningen — även lösa maskiner, erinrar föreningen. Detta har skett i uttalat syfte att ge fastighetsinteckningen ökat värde som kreditinstrument genom att låta den omfatta all den egendom som i det särskilda fallet formar den produktiva enheten och betingar dess funktion och avkastningsförmåga. Av samma skäl har den nya företagsinteckningen fått omfatta nya kategorier av tillgångar. Även här har man siktat på att såsom underlag för inteckningen nå så mycket som möjligt av det som bestämmer företagets produktionskraft. Det skulle enligt föreningen innebära ett naturligt fullföljande av denna utveckling, om man vid en revision av SjöL tillskapade regler som möjliggjorde att inteckningar i fartyg som säkerhet för fartygslån kunde kompletteras med säkerhet i certeparti för fartyget.

Att frågan om sakrättsligt skydd för certepartier tillsvidare inte står på programmet för internationellt sjörättsligt arbete anser föreningen ej utgöra något belägg för att denna fråga förlorat all aktualitet på det internationella planet. I den mån sjöpanträttskonventionens medgivande att i nationell lag bereda certepartier sakrättsskydd utnyttjas i andra länder, kan det enligt föreningen vid exekutiv försäljning av fartyget i ett sådant land tänkas bli ett villkor för certepartiets bestånd att det har sakrättsskydd enligt svensk rätt. Föreningen hänvisar till att lagen (1955: 229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg vid exekutiv försäljning i Sverige av utländskt luftfartyg skyddar certeparti under förutsättning att det är skyddat enligt registerlandets lag.

### 2.8 Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.

#### *2.8.1 Nuvarande ordning*

15 kap. SjöL innehåller dels ett allmänt undantag från sjölagreglerna 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 §).

*2.8.2 Kommittén*

I 15 kap. för kommittéförslaget till en början in två nya paragrafer innehållande bestämmelser som utmönstrats ur 10 resp. 11 kap. på grund av omredigeringen av dessa kapitel. I en ny 347 § tar kommittén sålunda upp de bestämmelser om *preskription* av sjörättsliga fordringsanspråk som återfinns i gällande 284 § och i 348 § har tagits upp bestämmelser som definierar *den s. k. Poincaréfrancen*, en värdeenhet som numera fått vidsträckt internationell användning vid beräkning av transporträttsliga ansvarsbegränsningsbelopp. Bestämmelserna i 348 § svarar mot gällande 255 § 2 mom. första stycket, som rör redarens begränsade ansvarighet. De bör emellertid enligt kommittén ha generell giltighet, eftersom de redan till följd av förslaget till ny fartygs- och skeppsbyggnadsinteckning (261 §) måste hänföra sig till mer än en bestämmelse i SjöL, nämligen förutom de som avser redares s. k. globalbegränsningsbelopp (235 §) också de som avser inteckningsbelopp (261 §). Kommande revision av regler om befordran till sjöss av gods, passagerare och resgods kan väntas medföra nya sådana bestämmelser i SjöL.

Den viktigaste nyhet som kommittén föreslår i 15 kap. 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 förebild i 18: 4—7 och 19: 19 JB. Kommittén betonar, att alldeles samma skäl visserligen ej kan åberopas här som beträffande fastighetsrätten och att det kunde ifrågasättas att uppskjuta spörsmål om statens ansvar tills erfarenheter vunnits av det nya inskrivningssystemet. Vidare erinrar kommittén om förslaget till skadeståndsrättslig lagstiftning, som innefattar även statens ansvar för skada som uppkommer i offentlig verksamhet. Kommittén har emellertid funnit övervägande skäl tala för att följa förebilden i JB och att alltså komplettera den nya realregistreringen med bestämmelser om ersättningsskyldighet för det allmänna.

Den egendom varom här är fråga ligger enligt kommittén 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, menar kommittén, i sammanhanget uppmärksammas, att det norska sjölagsförslaget tar upp vissa regler om statligt ersättningsansvar för registreringsfel, vilka ansluter till motsvarande regler i § 35 av tinglysingsloven (den 7 juni 1935 nr 2).

De ersättningsfall som kommittéförslaget reglerar är av två slag. Det första är en konsekvens av att godtrosförvärv på grund av inskrivning

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 kommittéförslaget gottgöras av staten. Ersättningen skall dock kunna jämkas efter skälighet eller helt falla bort, om medvållande kan läggas den skadelidande till last. Som exempel på medvållande anger kommittéförslaget 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 enligt kommittén jämkningsregeln tolkas mot bakgrund av allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser om jämkning av ersättning på grund av medvållande.

Det andra ersättningsfall som kommitténs förslag reglerar 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 skall den nyssnämnda jämkningsregeln gälla, tillfogar kommittén.

Till registrerings- och inskrivningsärenden hör enligt vad kommittén erinrar, 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, föreslår kommittén att förlusten skall gottgöras enligt en speciell regel som ger rätt till samma ersättning som för handläggningsfel. Ersättning skall dock enligt kommittén inte komma i fråga, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.

Liksom enligt JB skall staten enligt kommittéförslaget inträda i den rätt till skadestånd av tredje man som skadelidande kan ha. Ersättning på grund av domstols dom skall ej utbetalas förrän domen vunnit laga kraft.

Medan 18: 5 JB 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 rättighet för Kungl. Maj:t att för särskilt fall bestämma om avvikelse, ifall det skulle vara motiverat. 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 14: 5 rättegångsbalken. Domstol där rättegången är anhängig åläggs enligt kommittéförslaget 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 kommitténs förslag nära till den fastighetsrättsliga förebilden.

*2.8.3 Remissyttrandena*

*Fiskeristyrelsen* tillstyrker förslaget om statligt skadeståndsansvar för handläggningsfel eller förlust på grund av godtrosförvärv. *Sveriges fiskares riksförbund* ställer sig också positivt men tillägger att inskrivningsmyndighetens kontrollverksamhet inte får bli så omfattande att det leder till praktiska olägenheter.

*Svenska bankföreningen* och *Svenska skeppshypotekskassan* fäster stor vikt vid att staten svarar för inskrivningsmyndighetens handläggningsfel och för rättsförlust på grund av förlitan på pantbrev eller annat bevis om registrens innehåll. Skeppshypotekskassan betonar, att ett sådant ansvar är omistligt för förslagets funktionsduglighet.

Endast *sjöfartsverket* ger uttryck för tveksamhet. Verket anser att den noggranna reglering av registrering och inskrivning som förslaget innebär torde vara tillräcklig garanti mot rättsförlust. Dessutom kan ersättningssituationen delvis föranledas av att "själva transaktionen ej är formbunden och svårbedömd till sina verkningar", tillägger verket. Frågan bör enligt verket lösas i ett större sammanhang.

## 3 Föredraganden

### 3.1 1967 års internationella sjörättskonventioner

*3.1.1 Allmänt*

Sjöfarten är en av vårt lands viktigaste näringar och Sverige spelar, jämte de övriga nordiska länderna, en förhållandevis betydande roll i den internationella sjöfarten. Den svenska varvsindustrin är en av de främsta i världen. Både sjöfarts- och varvsnäringarna är utpräglat internationella till sin inriktning och för sin existens beroende av internationell samverkan, inte minst på det privaträttsliga området. Det är därför naturligt att Sverige, i samverkan med de övriga nordiska länderna, tagit mycket aktiv del i det internationella arbete på sjörättens område som resulterat i 1967 års sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventioner. Sverige har också undertecknat båda dessa konventioner. Det ligger i linje med svensk och nordisk rättstradition på detta fält att såvitt möjligt också genom ratifikation eller anslutning främja sådan mellanfolklig rättsgemenskap.

*3.1.2 Sjöpanträttskonventionen*

Med hänsyn till sjöfartens uttalade behov av bl. a. den internationella kapitalmarknaden och dess exponering för exekution och andra rättsliga ingripanden över hela världen är internationell likformighet av panträttsliga huvuddrag inom sjörätten uppenbarligen av stor praktisk bety-

delse. Den nya sjöpanträttskonventionen har undertecknats av Belgien, Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Liberia, Monaco, Norge, Polen, Portugal, Republiken Kina (Taiwan), Schweiz, Storbritannien, Sverige, Uruguay, Vatikanstaten och Zaïre. Den har ännu ej tillträtts av någon stat.

Jag delar uppfattningen — uttalad av kommittén och godtagen under remissbehandlingen — att den nya sjöpanträttskonventionen på ett i stort sett tillfredsställande sätt löser de problem som är förenade med att åstadkomma en sådan rättslikhet. Konventionen innefattar också i flera avseenden viktiga framsteg i förhållande till 1926 års sjöpanträttskonvention, som Sverige och de övriga nordiska länderna förut erkänt men numera frånträtt av skäl, som visserligen saknar betydelse i detta sammanhang. Endast i några detaljer kan den nya konventionen ge anledning till visst missnöje på svensk sida. Jag återkommer till dem vid berörda lagförslag. Men detta bör enligt min mening inte hindra oss från att tillträda konventionen. Jag förordar därför, att Sverige ratificerar 1967 års sjöpanträttskonvention och att det sker gemensamt med Danmark, Finland och Norge som kan väntas också tillträda densamma. Föreliggande lagförslag utgår från att så sker. Detta innebär också i överensstämmelse med kommittéförslaget, att konventionen införlivas med svensk lag genom inarbetning.

Sjöpanträttskonventionen reglerar noga prioriteringen av sjöpanträtt. Regleringen är inte förenlig med de bestämmelser om fördelning av redares ansvarighetsbelopp som upptogs i SjöL (jfr 256 §) genom 1964 års sjölagsändringar i anledning av Sveriges tillträde till 1957 års internationella konvention om begränsning av redares ansvarighet (jfr prop. 1964: 35 bl. a. s. 82). Jag förordar därför att ratifikationen av sjöpanträttskonventionen sker med förbehåll (jfr art. 14: 2) för vår rätt att tillämpa 1957 års nämnda konvention. Jag återkommer till problemet i anslutning till förslaget i den del som berörs därav (jfr under 4.7).

*3.1.3 Skeppsbyggnadskonventionen*

Den svenska varvsindustrins produktion går till åtminstone tre fjärdedelar till utländska beställare och varven har kanske än större behov än redarna av att kunna utnyttja den internationella kapitalmarknaden. Det är av vital betydelse för varven att kunna dra fördel av ett internationellt erkänt system för skydd av den rätt som tillkommer skeppsbyggnadsavtalens parter och deras kreditgivare. Svensk rätt befinner sig i dessa avseenden ännu på ett föråldrat och anmärkningsvärt primitivt stadium. Skeppsbyggnadskonventionen utgör den första internationellt antagna lösningen på dessa problem. Den kan sägas utmärka sig bl. a. för egenheten att utsträcka sjörättsligt färgade grundsatser till skepps-

byggen redan innan dessa kommit i sjön. Och det ger upphov till vissa komplikationer, för vår del närmast i form av tänkbar konflikt mellan på den ena sidan beställares och kreditgivares rätt och på den andra sidan det s. k. löneprivilegium som svensk lag tillförsäkrar varvets anställda i händelse av varvets konkurs. Detta är emellertid ett problem som egentligen saknar praktisk betydelse med hänsyn till den numera gällande statliga lönegarantin i konkurs. Det är därför berättigat att lägga avgörande vikt vid de fördelar som ett internationellt erkänt eller åtminstone känt privaträttsligt system på detta fält kan erbjuda.

I detta sammanhang är det viktigt att, som kommittén gjort, fästa särskilt avseende vid att ett till sina huvuddrag internationellt känt hypotek kan stiftas i skeppsbygge som är förlagt till Sverige. Men det är också viktigt att ett skydd för varvs och beställares rätt till byggen kan erbjudas i form av inskrivning på internationellt kända villkor. Skeppsbyggnadskonventionen har undertecknats av Argentina, Belgien, Danmark, Finland, Förbundsrepubliken Tyskland, Grekland, Indien, Iran, Israel, Italien, Jugoslavien, Libanon, Liberia, Marocko, Monaco, Norge, Polen, Portugal, Republiken Kina (Taiwan), Sverige, Uruguay och Vatikanstaten. Jugoslavien har ratificerat konventionen. Lagförslag på grundval av konventionen har redan antagits i Norge, som sedan länge är en av den svenska varvsindustrins största kunder. Ett motsvarande lagförslag väntas i dagarna bli antaget i Danmark och Finland torde senare komma att införa lagregler på grundval av konventionen. Jag föreslår därför, att Sverige, såsom också förordats av flertalet remissinstanser, ratificerar skeppsbyggnadskonventionen och att det sker gemensamt med de övriga nordiska länder som kommer att ta samma steg. Förevarande lagförslag är utarbetade med den utgångspunkten. Som kommittén föreslagit innebär de, att konventionen införlivas med svensk lag genom inarbetning.

*3.1.4 Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter*

Som kommittén föreslagit och advokatsamfundet framhållit i sitt remissyttrande bör de exekutionsrättsliga regler som ansluter till sjörätten i största möjliga utsträckning formas efter redan kända lufträttsliga och fastighetsrättsliga förebilder. Jag återkommer till detta, när jag tar upp fråga om den lagstiftning rörande fartygsexekution som förevarande lagförslag ger anledning till.

### 3.2 Allmänt om sjölagsförslaget

Nuvarande bestämmelser om fartygsregistrering och fartygsinteckning finns i särskilda författningar. I 2 § SjöL är dock upptagna vissa grundläggande regler om fartygsregistrering. I övrigt tar SjöL upp i 1 kap. bestämmelser om fartyg, i 2 kap. bestämmelser om redares ansvarighet

och om partrederi, i 10 kap. bestämmelser om redareansvarets begränsning, i 11 kap. bestämmelser om sjöpanträtt i fartyg och last samt om preskription av sjöfordran, i 14 kap. bestämmelser om sjörättsforum och dispaschprocess och i 15 kap. särskilda bestämmelser.

Kommittéförslaget bevarar 1 kap. väsentligen oförändrat i sak men kompletterar det med bestämmelser om tillbehör, nationalitetscertifikat m. m. och rubricerar det "Allmänna bestämmelser". I 2 kap. tas upp bestämmelser om fartygsregistrering och i 3 kap. bestämmelser om partrederi. Bestämmelserna om redares ansvarighet förs samman med bestämmelser om begränsning av sådan ansvarighet i 10 kap. och kapitlets rubrik jämkas därefter. I 11 kap. samlas bestämmelser om sjöpanträtt och fartygshypotek, varvid bestämmelserna om preskription av sjöfordran förs över till 15 kap. Där tas också upp bestämmelser om s. k. Poincaréfrancs, som f. n. finns i 10 kap. samt bestämmelser om statsansvar för vissa rättsförluster m. m. i anslutning till förslaget om registrering av och inskrivning av rätt till fartyg m. m.

Under remissbehandlingen har det mottagits positivt att på sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna grundade bestämmelser om registrering av och inskrivning av rätt till fartyg införs i SjöL så som kommittén föreslagit. Det har ansetts leda till överskådlighet. Det har ifrågasatts, om den föreslagna rubriken till 1 kap. är motiverad med hänsyn till kapitlets innehåll. I fråga om 2 kap. har det också diskuterats huruvida kapitlet bör innehålla så detaljerade bestämmelser om registrerings- och inskrivningsförfarandet som kommittén föreslagit. Kapitlets terminologi har väckt viss tveksan.

Jag har funnit att sjölagstiftningen kommer att vinna i klarhet och tillgänglighet genom att bestämmelser om registrering, inskrivning och sjöpanträtt på grundval av sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna tas upp i SjöL och inte splittras på flera olika författningar. Det är dessutom motiverat av det inbördes sambandet mellan dessa regler, ett samband som blir än större genom den vidgade privaträttsliga karaktären hos de nya registrerings- och inskrivningsbestämmelserna.

Jag godtar i princip att 1 kap. ges det innehåll kommittén föreslagit. För att inte belasta kapitlet med fler disparata bestämmelser än nödvändigt förordar jag emellertid, att regler om nationalitetscertifikat och om att svenskt fartyg skall ha företrädare här i landet tas upp i tillämpningsföreskrifter. Även om kapitlet sträcker sin verkan till andra delar av SjöL, har jag viss förståelse för invändningen rörande rubriken och förordar, att gällande rubrik "Om fartyg" behålls oförändrad. Dessutom bör kapitlet delas in genom underrubriker som i tur och ordning anger ämnena fartygs nationalitet, fartygsregister samt fartygs tillbehör, identifiering och skick.

Jag har funnit att kommittéförslaget till 2 kap. bör överarbetas redaktionellt inte bara i belysning av remisskritiken utan också med hänsyn

till det förslag till tillämpningsföreskrifter som den inledningsvis nämnda särskilda arbetsgruppen har utarbetat. Kapitlet kan lämpligen ges rubriken "Om skeppsregistrering" och delas in i fem avsnitt, rubricerade "Registrering", "Inskrivning", "Avregistrering", "Verkan av registrering och inskrivning" samt "Registrerings- och inskrivningsförfarandet".

Bestämmelserna om registreringsplikt och registreringsrätt samt inskrivningsplikt och inskrivningsrätt bör disponeras om i förhållande till kommittéförslaget för att sådana tolkningssvårigheter som remissbehandlingen röjt skall undvikas i görligaste mån.

Under rubrikerna "Registrering", "Inskrivning" och "Avregistrering" bör väsentligen tas upp samma bestämmelser som kommittéförslaget innehåller jämte regler om reservation av skeppsnamn. Bestämmelserna om verkan av registrering och inskrivning bör kompletteras i vissa avseenden. Vad förfarandet beträffar har jag anslutit mig till uppfattningen att en del av de regler kommittén föreslagit kan föras över till tillämpningsföreskrifter. Det gäller främst regler om de uppgifter som från offentligrättslig synpunkt behöver antecknas i registren om varje skepp och skeppsbygge och om nationalitetscertifikat.

Enligt min mening hade en betydligt grundligare redaktionell modernisering av partrederireglerna i förslagets 3 kap. än den kommittén föreslagit varit motiverad. Men jag anser mig böra undvika att bryta den överensstämmelse mellan de nordiska förslagen som uppnåtts av kommittéerna, så mycket mer som större ingrepp inte gjorts i motsvarande norska text och ej heller är att vänta i den danska. I detta läge bör på sin höjd företas en begränsad redaktionell bearbetning av det svenska kommittéförslaget.

Jag ansluter mig till kommittéförslaget att i 10 kap. sammanföra bestämmelser om redares ansvarighet med bestämmelser om redaransvarets begränsning. Kapitlet bör därefter rubriceras "Om redares ansvarighet" och måste för att ge plats åt ett utvidgat 11 kap. förskjutas till att omfatta 233—243 §§ i stället för de nuvarande 254—263 §§. Bestämmelserna om den s. k. Poincaréfrancen kan lämpligen flyttas till 15 kap.

Jag ansluter mig också till kommittéförslaget att ta upp bestämmelser om sjöpanträtt i fartyg och last samt om inteckning i 11 kap. En viss redaktionell bearbetning av kommittéförslaget bör dock företas. Den kan koncentreras till kapitlets andra avdelning. Till en början bör där rubriken till denna avdelning ändras till "Skeppshypotek". Det antyder bättre innehållet än "Inskrivning av panträtt i fartyg", en formulering som inte stämmer så väl med den nya panträttskonstruktionen. Även kapitelrubriken får då ändras i överensstämmelse härmed. Avdelningen om skeppshypotek bör delas in i följande avsnitt, nämligen ett om upplåtelse av panträtt på grund av inteckning, ett om panträttens innebörd, ett om panträttsupplåtelse i vissa fall, ett om ägarhypotekets innebörd,

ett om intecknings företräde, ett med vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet, ett om främmande hypotek m. m. och ett om inteckningsförfarandet. Såsom kommittén föreslagit bör bestämmelserna om preskription av vissa sjöfordringar föras över till 15 kap.

Jag vill tillägga, att avdelningen om sjöpanträtt torde bli i allt väsentligt överensstämmande med motsvarande regelkomplex i de övriga nordiska länderna.

I den fortsatta framställningen kommer jag att tämligen nära ansluta till kapitlets indelning såsom jag nyss angav den.

I 15 kap., som innehåller särskilda bestämmelser utan inbördes systematiskt sammanhang, anser jag det påkallat att införa vissa underrubriker, nämligen "Atomskada", "Vissa bestämmelser om sjömän m. m.", "Preskription av vissa sjöfordringar", "Poincaréfranc" och "Statsansvar för vissa rättsförluster m. m."

### 3.3. Om fartyg

#### *3.3.1 Fartygs nationalitet*

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 en del viktiga inskränkningar, framför allt 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. Också viktiga privaträttsliga verkningar är knutna till nationaliteten. Förhållandet mellan de ombordanställda och redaren är t. ex. i regel underkastat hemlandets lag. Samma lag reglerar hypotek i fartyg och stundom även spörsmål om uppkomst av legalpanträtt däri. Nationaliteten är förenad med rätt att föra hemlandets flagg, i vissa fall också med skyldighet att göra det.

Enligt gällande rätt skall svenskt fartyg vara i svensk hand till minst två tredjedelar. I princip räknar SjöL endast med svenska medborgare eller på visst sätt kvalificerade svenska aktiebolag som ägare av sådant fartyg. Men i praxis torde även andra rättssubjekt och ägarkombinationer godkännas. Huvudredare i partrederi skall alltid vara svensk medborgare och bosatt här i riket, om fartyget skall räknas som svenskt.

Kommittéförslaget moderniserar nationalitetsvillkoren. Principen om minst två tredjedelars svenskt delägarskap bevaras visserligen. Men den kompletteras med en dispensregel, som är avsedd för de fall då fartygs drift står under avgörande svenskt inflytande utan att nationalitetsvillkoren formellt är uppfyllda. Kravet på ett avgörande svenskt inflytande över driften härleder kommittén från den internationellt i allmänhet —

om också inte av alla länder — accepterade grundsatsen att det skall finnas band som verkligen förenar fartyget med dess hemland. Kretsen rättssubjekt som kan äga svenskt fartyg utvidgas, så att, utöver fysiska personer och aktiebolag, även stat och kommun samt ekonomiska föreningar, ömsesidiga försäkringsbolag och handelsbolag räknas dit. Det skall emellertid alltjämt ställas särskilda krav på svenskt inflytande över ledningen hos de enskilda juridiska personerna. Sålunda skall, i nära anslutning till vad som nu gäller, styrelsen till minst två tredjedelar bestå av här domicilierade svenska medborgare eller, i fråga om handelsbolag, varje obegränsat ansvarig bolagsman vara sådant rättssubjekt som självt kan äga svenskt fartyg. Kravet på styrelsens sammansättning ställs ej upp för ömsesidiga försäkringsbolag, eftersom styrelseledamöterna i sådana bolag ändå alltid måste vara svenska medborgare som är bosatta här i landet. De gällande kraven att styrelseledamöter skall vara aktieägare och huvudredare här bosatt svensk medborgare utgår ur nationalitetsvillkoren. Till angivna regler fogar kommittéförslaget en särskild regel för dödsbon efter svenska ägare eller delägare, vilken dels under alla förhållanden tillförsäkrar boet ställning som svensk ägare eller delägare under viss tid, dels sätter en gräns för varaktigheten av denna rättsställning. I båda fallen skall dispens kunna beviljas.

Under remissbehandlingen har fråga väckts om kravet på svenskt delägarskap bör ställas så högt som till två tredjedelar och en jämkning av nationalitetsvillkoren i syfte att motverka flaggflykt har förespråkats. Det har påtalats, att en del eljest i svensk rätt erkända rättssubjekt — exempelvis s. k. ideella föreningar — inte tillåts äga fartyg med verkan att det räknas som svenskt. Att den särskilda regeln om dödsbos svenska nationalitet blir tillämplig på dödsbon som egentligen är svenska rättssubjekt har också kritiserats. Vissa synpunkter har förts fram på tillämpningen av regeln om dispens från nationalitetsvillkoren.

I fråga om villkoren för fartygs svenska nationalitet gör sig delvis motstridiga synpunkter gällande. På den ena sidan finns det ett socialt och sjösäkerhetsmässigt betingat önskemål om svensk myndighetsutövning över fartyg vars drift leds och betjänas av svenskar och svenska intressen eller vari sådana intressen eljest är engagerade. Detta önskemål bärs delvis också upp av folkrättsligt betingade förväntningar på Sverige som sjöfartsnation och behovet att på bästa sätt skydda svensk egendom i internationella sammanhang. Internationella fördrag, såsom 1958 års konvention om det fria havet (som Sverige visserligen inte tillträtt) och 1960 års sjösäkerhetskonvention, ställer krav i den riktningen. Även rent privaträttsliga internationella fördrag går i grundläggande hänseenden ofta ut från förutsättningen att fördragsslutande stat utövar nationell jurisdiktion över inhemska fartyg.

Från allmän synpunkt kan det svenska intresset av kontroll över fartyg med svensk anknytning bära ganska långt, inte minst f. ö. med tanke

på problemet med s. k. flykt till bekvämlighetsflagg. Detta sistnämnda problem kan visserligen inte finna sin lösning enbart i nationellt uppställda, mer eller mindre ändamålsenliga nationalitetsvillkor. Men alltför strängt bestämda sådana villkor är naturligtvis ej ägnade att motverka flaggflykt. Inte heller är det ett intresse för sjöfartsnäringen att nationalitetsvillkoren är stränga, eftersom exempelvis frihet till samverkan över nationsgränser är önskvärd från kommersiella synpunkter och sådana önskemål snarast kan väntas tillta i framtiden, i takt med de ökade kapitalinsatser den tekniska utvecklingen för med sig och de på olika håll i världen tilltagande tendenserna till s. k. flaggdiskriminering. Därtill kommer en rent civilrättslig aspekt som jag strax skall beröra.

På den andra sidan är det uppenbart, att nationella svenska anspråk på kontroll över fartyg med anknytning till svenska intressen inte kan drivas hur långt som helst utan att riskera att bli meningslösa genom att de inte kan upprätthållas effektivt. Inte minst i fall av internationella konflikter av olika slag behöver vi kunna hävda realistiskt grundade krav på att svenska fartyg inte drivs i strid med svenska sjöfartspolitiska eller försvarspolitiska intressen. Det är bl. a. sådana synpunkter som har gett upphov till det folkrättsligt välkända och av flertalet sjöfartsnationer också erkända kravet på ett verkligt band mellan fartyg och dess hemland.

Det är enligt min mening tydligt, att det i grunden är ofrånkomligt att knyta nationalitetsvillkoren till äganderättsförhållandena.

Bland sjöfartsnationerna är det vanligt att som nationalitetsvillkor föreskrivs, att äganderätten till fartyget skall vara helt i inhemsk hand. Samtidigt varierar emellertid kraven på inslaget av inhemska intressen i bolag och andra juridiska personer betydligt. Nationalitetsvillkor med krav på två tredjedelars ägarövervikt i olika former är ej heller ovanliga. Det förekommer också att enkel ägarövervikt tas för god. Kraven på inhemsk äganderätt eller ägarövervikt är ofta, såsom hos oss, kombinerade med vissa anspråk på driftsledningens och bemanningens anknytning till det egna landet.

Att skärpa det nuvarande kravet på två tredjedelars svensk ägarövervikt finner jag inte förtjäna övervägande. Däremot kan det anföras skäl för att bevara detta krav väsentligen oförändrat, närmast kanske det att en sådan ordning kunde sägas väl harmonicra med det folkrättsliga anspråket på verklig föreningslänk mellan fartyg och flagg. Det finns emellertid också skäl för en sänkning av kravet till exempelvis enkel svensk ägarövervikt. Varje krav som går väsentligt därutöver ger nämligen utrymme för att fartyg blir förda under främmande flagg eller blir statslösa, trots att de till övervägande del är svenskägda. Och därigenom undandras de en i och för sig välmotiverad svensk myndighetskontroll samtidigt som deras möjlighet till folkrättsligt skydd såsom svensk egendom försvagas eller försvinner. Bruket

av bekvämlighetsflagg underlättas också i viss mån. Dessutom inträder den betänkliga konsekvensen, att en del fartyg i övervägande svensk ägo berövas sådant svenskt privaträttsligt skydd som förslaget i väsentliga avseenden knyter till registrering och inskrivning, bl. a. sakrättsskydd för äganderättsförvärv. Ett dispensinstrument anser jag vara ett principiellt otillräckligt medel mot sådana svagheter.

Mot en sänkning av kravet på svensk ägarövervikt kan åter invändas, att den skulle medföra en försvagning av föreningsbandet mellan fartyg och flagg och kanske behöva kompenseras med särskilda kvalifikationskrav på de rättssubjekt som får äga svenska fartyg. Försvagningen är emellertid övervägande teoretisk. Vilken ägarövervikt man än väljer, kan nämligen utländskt inflytande göra sig gällande genom s. k. holdingbolag, kreditavtal och olika befraktningsförhållanden m. m. Jag bortser här från möjligheten att genom lagstiftning av samma typ som lagen (1916: 156) om vissa inskränkningar i rätten att förvärva fast egendom eller gruva eller aktier i vissa bolag söka spärra vägen för utländskt inflytande. Ty en sådan skulle inte lämpa sig för användning i en av nödvändiga skäl så internationellt inriktad och beroende näring som sjöfarten är. En tvångsreglering skulle nämligen, i strid med en önskvärd utveckling mot handelns frihet, lägga en besvärande hämsko på sjöfartsnäringens omsättning av tonnage och f. ö. knappast ha utsikter att genomdrivas effektivt i fråga om andra än redan svenskägda, här registrerade fartyg. Mot denna bakgrund måste graden av svensk ägarövervikt tillmätas ganska underordnad betydelse som medel mot utländskt inflytande. De kvalifikationskrav som ställs på svenskt rättssubjekt, vars äganderätt till fartyg medför att detta får svensk nationalitet, bör principiellt kunna hållas skilda från det grundläggande nationalitetsvillkoret.

I denna fråga kan det sägas att kommersiellt betingade önskemål om rörelsefrihet — bl. a. för samverkan över nationsgränser och för att kunna locka främmande riskvilligt kapital — socialt och sjösäkerhetsmässigt betingade krav på kontroll över fartyg, i vilka svenska intressen är engagerade, samt svenska rättssubjekts berättigade anspråk på del i den svenska rättsordningens skydd samfällt talar för att kravet på svensk ägarövervikt i svenskt fartyg inte ställs högre än som är oundgängligen nödvändigt. Jag har därför för min del stannat för att enkel sådan övervikt skall vara nog för att fartyget skall erkännas som svenskt. Någon allvarlig försvagning av föreningsbandet mellan fartyget och vårt land innefattar detta enligt min mening inte.

När det gäller frågan vilka rättssubjekt som skall kunna ge fartyg svensk nationalitet är det viktigt att hålla i minnet en del av de synpunkter som jag nyss anfört. Varje uteslutning av svenska rättssubjekt medför sålunda, att kanske helt svenskägda fartyg ställs utom både svensk civil rättsordning och svensk myndighetskontroll i viktiga av-

seenden. Dispensinstrumentet är här, lika litet som i fråga om ägaröverviktcn, något principiellt godtagbart medel mot sådana konsekvenser. Det är sant, att en del erkända svenska rättssubjekt både kan uppstå och upphöra tämligen omärkligt. Det gäller t. ex. ideella föreningar, som ju endast under vissa betingelser har rättsförmåga. Men sådana och liknande problem bör kunna lösas på acceptabelt sätt inom ramen för registrerings- och inskrivningsförfarandet. Svenska aktiebolag och andra sammanslutningar kan visserligen stå under dominerande utländskt inflytande, åtminstone rent kommersiellt sett. Men har de bildats inom ramen för den svenska rättsordningen och med iakttagande av dess villkor — i vissa fall innebärande krav på registrering eller liknande — är de svenska rättssubjekt oberoende av att utländskt intresse är engagerat.

De nuvarande kvalifikationskraven på aktiebolag tar, med bortseende från ägarinflytandet, sikte på bolagsledningen, i det att styrelsen skall bestå av här i landet bosatta svenska medborgare, som f. ö. tillika skall vara aktieägare. Detta torde ha motsvarande tillämpning på andra juridiska personer i den mån de i praxis likställts med aktiebolag i fråga om rätt att äga svenskt fartyg. Jag finner inte skäl att i sak föreslå ändring i fråga om dessa kvalifikationskrav. Vår associationsrätt ställer i allmänhet sådana krav, låt vara att de kan efterges genom dispens såvitt gäller aktiebolag och ekonomiska föreningar. Och efter 1968 års lagstiftning om rätt för utlänning och utländskt företag att sluta svenskt handelsbolag eller ingå i sådant bolag (1968: 557 och 558) kan utländska rättssubjekt ej utan särskilt tillstånd bilda eller gå in i svenskt handelsbolag. Det bör då inte vara nödvändigt att behålla särskilda kvalifikationskrav bland nationalitetsvillkoren. Ty krav på svenskt inflytande över ledningen i bolag, som äger eller vill förvärva svenskt fartyg, kan ställas i samband med dispens- eller tillståndsprövningen. Förslag har nyligen framlagts (SOU 1971: 15) som innebär att nationalitetskravet på svenska aktiebolags styrelseledamöter skall ersättas av krav på bosättning i Sverige. När ställning tas till detta får det prövas om och i vad mån det bör återverka på nationalitetsvillkoren för fartyg som ägs av aktiebolag.

Det jag nu sagt gäller inte sådana sammanslutningar som stiftelser, ideella föreningar m. fl. Dessa står visserligen i en del fall under offentlig tillsyn men är likväl ej underkastade lagregler om driftsledningens sammansättning. I och för sig vore det konsekvent att då ställa särskilda kvalifikationskrav på dem i detta sammanhang. Utan sådana krav kan frågan om de skall anses som svenska rättssubjekt antas väsentligen bero av att de bildats enligt svensk lag och att driftsledningen utövas i Sverige eller åtminstone den huvudsakliga verksamheten bedrivs här. Det kan visserligen ej uteslutas, att ledningens sammansättning också tilläggs någon betydelse i de fall där den kan beräknas ha be-

tydande inflytande över verksamheten. Mot att särskilda kvalifikationskrav ställs upp här kan dock anföras, att komplicerande specialregler inte bör skapas utan fullgoda motiv och att fartygsägandet här i landet knappast kan förmodas komma att i sådan omfattning söka sig formen av stiftelser och ideella föreningar m. m. att problemet behöver tillmätas praktisk betydelse. Därför har jag för min del stannat för att ej föreslå särskilda sjörättsliga kvalifikationskrav för att sådana sammanslutningars fartyg skall anses som svenska.

Liksom kommittén finner jag, att bestämmelsen om att styrelseledamot i aktiebolag med rätt att äga svenskt fartyg skall vara aktieägare bör slopas. Jag biträder också meningen, att kraven på huvudredare i partrederi bör föras över till partrederireglerna och ej utgöra formliga villkor för fartygets nationalitet.

Som kommittén påpekat erbjuder frågan om dödsbos nationalitet speciella problem, eftersom även dödsbo efter svensk ägare av fartyg eller fartygsandel kan ha stark utländsk anknytning, låt vara att problemställningen blir en annan när varje svenskt rättssubjekt kan äga svenskt fartyg. I lufträtten, där motsvarande problem aktualiserades i samband med 1955 års lagstiftning om luftfartygs registrering och därmed sammanhängande nationalitet, togs den ståndpunkten att dödsbos nationalitet skulle få prövas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall, bl. a. beskaffenheten av eventuell utländsk anknytning (prop. 1955: 13 s. 120 och 361). För min del går jag ut från att det skall mycket till för att dödsbo efter svensk medborgare i sammanhang av detta slag förtjänar att behandlas på annat sätt än den avlidne. Boet är ju i princip bestämt att avvecklas. I lufträtten är det visserligen fråga om registreringsrätt och inte sådan registreringsplikt som kommittén här åsyftar.

Som jag skall ange vid sjölagsförslagets 2 kap. innebär visserligen mitt förslag, att dödsbo i princip ej åläggs inskrivningsplikt på grund av dödsfallet utan måste söka inskrivning först om fartyget överlåts till annan. Därmed ändras ytterligare de förutsättningar kommittéförslaget utgått från. Jag har bedömt problemet så att särskilda regler för dödsbos behandling i nationalitetshänseende kan undvaras. Dödsbo bör sålunda enligt min mening principiellt behandlas på samma sätt som den avlidne. I den mån särskild prövning kan visa sig påkallad av säregna omständigheter får det ske enligt särskilda bestämmelser som jag ämnar föreslå inom ramen för registrerings- och inskrivningsförfarandet.

Kommitténs förslag om möjlighet till dispens från nationalitetsvillkor, när ett fartygs drift kan sägas stå under avgörande svenskt inflytande trots att nationalitetsvillkoren formellt ej är uppfyllda, får naturligtvis mindre spelrum, när kraven på svensk ägarövervikt sänks och kretsen rättssubjekt med rätt att äga svenskt fartyg vidgas. Men likväl får det

antas, att ett dispensinstrument av det slaget har en praktisk funktion att fylla. Jag vill erinra om att det kan bli användbart då fartyg skall drivas i samverkan mellan redare i flera länder och under sådan fördelning av intressena att formella hinder annars skulle möta mot att driva fartyget under annat än möjligen någon av bekvämlighetsflaggorna. Är då driftsledningen på ett betryggande sätt knuten till Sverige och den svenska andelen i fartyget proportionellt sett någorlunda stor, bör man kunna dispensera t. o. m. från kravet på enkel svensk ägarövervikt. Och även andra fall kan tänkas då ett dispensinstrument kan bli användbart efter en helhetsbedömning. Vid en sådan bedömning kan f. ö. även belånings- och befraktningsförhållanden beaktas. Men jag kan inte dela den under remissbehandlingen framförda meningen att dispens bör kunna ges för att under svensk flagg föra främmande fartyg, som befraktas av svensk redare på lång tid i skeppslegans form. Kommittén har påpekat, att det skulle rycka undan grundvalen för att betrakta ett till utlandet på motsvarande sätt bortfraktat svenskt fartyg såsom oförändrat svenskt. Jag ansluter mig till den synen på problemet. Att nationalitet och därmed registrering skulle växla med befraktningsförhållandena, om dessa än ges varaktig karaktär, finner jag knappast teoretiskt godtagbart, ej heller praktiskt lämpligt.

Dispens bör, som kommittén har anfört, kunna tidsbegränsas och förenas med villkor.

Jag vill slutligen sammanfatta innebörden av mitt förslag i denna del på följande sätt. För det första jämkas kravet på kvalificerad svensk ägarövervikt i svenska fartyg till krav på enkel övervikt. För det andra blir alla svenska rättssubjekt berättigade att äga svenska fartyg. För det tredje bestäms kvalifikationskraven på ledningen av bolag och andra juridiska personer med rätt att äga svenska fartyg av associationsrättens vanliga regler. För det fjärde skall de formella nationalitetsvillkoren kunna efterges genom dispens, när det låter sig göra utan att det grundläggande kravet på avgörande svenskt inflytande över svenska fartygs drift efterges.

*3.3.2 Fartygsregister*

Nuvarande ordning för fartygsregistrering utmärker sig för att vara centraliserad men delad i på den ena sidan offentligrättsligt betingad bokföring av en del av vårt fartygsbestånd och på den andra sidan privaträttsligt betingad inskrivning. Skeppsbyggnadsregistrering finns hos oss — frånsett en viss rätt till förtida registrering av fartyg under byggnad som färdigt fartyg — endast i form av en rätt till inskrivning hos domstol med begränsad rättsverkan till förmån för beställare. De flesta handelsfartyg av viss minsta storlek skall vara införda i fartygsregistret, som förs hos sjöfartsverket. Andra fartyg kan frivilligt registreras där. Registrering hos sjöfartsverket är en förutsättning för att inteck-

ning skall kunna beviljas i fartyg. Inteckning beviljas av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga genom införing i inteckningsboken för fartyg. Därvid prövar inskrivningsdomaren självständigt om inteckningsmedgivandet lämnats av rätt ägare.

Fartygsregistret och inteckningsboken upptar åtskilliga andra fartyg än som är registreringspliktiga till fartygsregistret, bl. a. ett stort antal fiskefartyg. Dessa senare är emellertid underkastade registreringsplikt hos våra distriktstullsanstalter. Denna decentraliserade fiskefartygsregistrering sammanhänger i viss mån med internationella fördrag angående fiskeriförhållanden, eftersom det däri åtminstone formellt förutsätts att fiskefartyg registrerats lokalt "för att de skall kunna identifieras till sjöss", som det senast heter i 1967 års konvention om fiskets bedrivande i Nordatlanten (jfr art. 3 samt Bilaga II Regel I, texten intagen i prop. 1969: 146).

Kommittén har, med utgångspunkt från att nuvarande ordning ej är ändamålsenlig, föreslagit att hos sjöfartsverket inrättas en särskild inskrivningsavdelning till vilken förläggs ett skeppsregister avsett för både offentligrättsligt betingad registrering av svenska fartyg av viss minsta storlek — en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter — och för inskrivning av rätt till dessa fartyg. För inskrivning av rätt till fartyg som avses bli av minst nu angivna storlek och som är under byggnad här i landet eller skall byggas här, föreslås ett centralt skeppsbyggnadsregister, likaledes anförtrott sjöfartsverkets inskrivningsavdelning. Och för svenska fartyg, som ej skall föras in i skeppsregistret, föreslås att Kungl. Maj:t bemyndigas låta inrätta ett särskilt båtregister i den mån det fordras för tillsynsändamål eller eljest av allmänna hänsyn.

Vid remissbehandlingen har förslaget överlag mottagits väl. Sammanslagningen av fartygsregistret och inteckningsboken bedöms som en vinst men det betonas starkt att sjöfartsverkets resurser för service i anslutning till dess nya registrerings- och inskrivningsverksamhet måste dimensioneras väl. Om fartyg, som ej blir registreringspliktiga till skeppsregistret, i stället skall underkastas registreringsplikt till båtregister, har ifrågasatts huruvida beslutet att inrätta sådant register bör få fattas av Kungl. Maj:t.

Förslaget har också föranlett vissa grundläggande terminologiska synpunkter. En rad remissinstanser har sålunda förordat, att — för klarhets och enkelhets skull — en terminologi lagfästs som innebär att fartyg i vissa rättsliga sammanhang delas in i skepp och båtar. Med skepp skulle då avses sådana fartyg som har den storlek införing i skeppsregistret kräver och med båt fartyg som är mindre. Redan termen skeppsregister har åter från annat håll föranlett invändningen att den för tanken till segelskepp i gången tid och alltså är föråldrad.

När den nuvarande ordningen infördes för omkring sjuttio år sedan,

utgjorde den ett första och viktigt steg i riktning mot ett utvecklat system för registrering av och inskrivning av rätt till fartyg. Den svarar emellertid inte längre mot en modern tids krav. Jag delar uppfattningen att ett nytt centralt register bör inrättas för att tillgodose behovet av en på offentligrättslig registrering grundad, fullt utvecklad inskrivning av rätt till svenska fartyg. I anslutning till detta register bör finnas ett likaledes centralt register för inskrivning enligt skeppsbyggnadskonventionen av rätt till fartyg under byggnad här i landet och ett båtregister, i första hand avsett för sådana mindre fartyg i yrkesmässig drift som ej skall införas i skeppsregistret.

Skepps-, skeppsbyggnads- och båtregistren bör som kommittén föreslagit föras hos en och samma myndighet. Registermyndighetens verksamhet skulle alltså komma att i huvudsak omfatta dels de uppgifter i fråga om registrering av fartyg som f. n. åvilar sjöfartsverket och distrikttullanstalterna, dels den inskrivningsverksamhet (fartygsinteckning) som i dag bedrivs av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. Härtill kommer de nya uppgifter i fråga om inskrivning av rätt till skeppsbyggen som jag skall behandla i det följande. Denna centrala registrerings- och inskrivningsmyndighet får alltså på sjöfartens område funktioner som i allt väsentligt motsvarar dem som genom nyligen genomförda reformer fördelats på fastighetsregistermyndigheter och fastighetsrättsliga inskrivningsmyndigheter, vilka organiserats inom lantmäteri- resp. domstolsväsendets ram.

Den sjörättsliga registermyndighetens struktur medför vissa problem när det gäller dess organisation. Rent praktiska skäl kan anföras för att den knyts till sjöfartsverket, med vilket myndigheten får ett visst tekniskt samband såvitt gäller skeppsmätning och tillsynsverksamhet. Mot en sådan anknytning kan emellertid invändas att myndighetens funktion som inskrivningsmyndighet ger en naturligare anknytning till domstolsväsendet, inom vilket kan tillgodoses de rättssäkerhetskrav som måste ställas vid framför allt inskrivning av rätt till fartyg och fartyg under byggnad. Efter särskilt samråd med chefen för kommunikationsdepartementet har jag kommit till att det inte är nödvändigt att fartygsregistreringen äger rum inom sjöfartsverket för att den övriga verksamheten där skall kunna fungera tillfredsställande. Det är också förenat med vissa svårigheter att organisera registrering och inskrivning på lämpligt sätt inom sjöfartsverket.

Det förhållandet att registermyndigheten måste inrymma både sjöfartstekniska insikter och domstolskompetens kan i och för sig anföras till stöd för att en helt fristående myndighet inrättas för ändamålet. En sådan fristående ställning har t. ex. det danska Skibsregistret sedan länge. På den andra sidan kan det sägas, att de kvalifikationskrav som måste ställas på dem som skall handlägga ärenden om inskrivning av rätt till fartyg bäst kan tillgodoses genom en anknytning till domstolsväsendet.

Ärenden om fartygsinteckning handläggs redan f. n. av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. Och det fastighetsrättsliga inskrivningsväsendet — med vilket det sjörättsliga kommer att uppvisa betydande likheter enligt vad jag förordar — är sedan länge inlemmat i domstolarna. Efter särskilt samråd med chefen för finansdepartementet har jag kommit till att en liknande ordning bör föredras även i detta sammanhang. Jag förordar alltså att den nya registermyndigheten inrättas som en integrerad del av en av våra tingsrätter. Därvid förutsätter jag att myndigheten kommer att förestås av en lagfaren inskrivningsdomare, biträdd av lagfarna medarbetare med insikter i sjöfartsangelägenheter.

Jag är inte beredd att i detta sammanhang ta slutlig ställning till registermyndighetens närmare organisation och lokalisering utan ämnar ta upp dessa frågor i samband med anslagsyrkanden för den nya myndigheten.

Det centrala registret för registrering av och inskrivning av rätt till fartyg kommer bara att omfatta fartyg av viss minsta storlek. Utom detta register kommer bl. a. att falla en del fartyg, som behöver registreras emedan de står under sjöfartsinspektionens tillsyn. Därtill kommer, att även fartyg som ej kommer att kunna föras in i nämnda centralregister kan ha behov av nationalitetshandling. Sådan bör emellertid ej utfärdas av myndighet utan underlag i form av registrering. Jag förutsätter, att Kungl. Maj:t, på här angivna förutsättningar, bemyndigas besluta om båtregistret. Jag vill här erinra om att fritidsbåtsutredningen har i uppdrag att utreda frågan om obligatorisk registrering av vissa slag av fritidsbåtar och att lägga fram förslag till utformning av ett fritidsbåtsregister (riksdagsberättelse 1971 s. 344—346). Redan i detta sammanhang måste emellertid meddelas vissa bestämmelser om båtregistrering, närmast med tanke på båtar i yrkesmässig drift. Jag kommer att föreslå sådana i annan ordning. Till frågan om registreringsplikt och registreringsrätt till de olika registren återkommer jag vid sjölagsförslagets 2 kap. Jag vill emellertid redan nu säga, att jag bedömer det som angeläget att en rationell ordning för all fartygsregistrering etableras över hela linjen. Det talar bl. a. för att flerfaldig sådan registrering undviks.

Vad slutligen beträffar de terminologiska spörsmål som kommittéförslagets beteckningar för de olika registren, skepps- och skeppsbyggnadsregistren och båtregistret, aktualiserat vill jag erinra om att vi genom uttryck som handelsfartyg och fiskefartyg etc. kan skilja mellan fartyg av olika användning, något som av uppenbara skäl är lagtekniskt mycket användbart. Men vi kan inte — och har hittills inte heller behövt kunna — på motsvarande sätt skilja mellan små och stora fartyg, även om man med uttrycket båt ofta syftar på smärre farkoster eller på båtar som hör till andra fartyg.

Såsom jag skall utveckla i det följande medför förslaget djupgående

civilrättsliga skillnader mellan å ena sidan fartyg av den storlek att de kan föras in i det för civilrättsliga ändamål tillrättalagda nya centralregistret och å andra sidan mindre fartyg. Det aktualiserar behov av att, på ett enkelt sätt, klart kunna skilja inte bara mellan de olika registren utan också mellan fartyg av dessa olika storlekar. Jag har funnit beteckningarna skeppsregistret, skeppsbyggnadsregistret och båtregistret ändamålsenliga, bl. a. eftersom de medger att man kan skilja dem från det nuvarande fartygsregistret. Och därav kan på ett naturligt sätt härledas den terminologi som flera remissinstanser förordat, nämligen *skepp* för fartyg av minst den storlek som fordras för registrering i skeppsregistret, *båt* för de mindre fartygen och *fartyg* för båda kategorierna. I överensstämmelse härmed får termen skeppsbygge alltså betydelsen skepp under byggnad till skillnad från båt under byggnad. Fartyg under byggnad kommer att avse både skepps- och båtbyggen. Jag vill understryka att denna terminologi är avsedd för juridiskt-tekniskt bruk och alltså inte nödvändigtvis behöver gripa in i sjöfartsnäringens eget språkbruk.

*3.3.3 Fartygs tillbehör*

Vad som gäller fartygstillbehör enligt nuvarande ordning är inte klart till alla delar. Enligt uttryckliga lagregler omfattar panträtt i fartyg ej driftsförnödenheter. I övrigt torde fastighetsrättsliga grundsatser, liksom när det gäller tillbehör till lösöre i allmänhet, vara analogiskt tillämpliga. Rättspraxis har också intagit den ståndpunkten.

Kommittéförslaget innebär, att tillbehör till fartyg eller till fartyg under byggnad, med beaktande av sjörättsliga förhållanden, klart regleras i nära överensstämmelse med vad som gäller fastigheter. Därvid är det fastigheter i allmänhet, inte industrifastigheter, som tagits till förebild. Men i fråga om vissa tillbehör, nämligen utrustning för radiosamband och navigering, efterbildas i stället de grundsatser som gäller tillbehör till industrifastigheter. Sådana tillbehör skall alltså enligt kommittéförslaget kunna tillföras fartyg genom hyra eller genom förvärv under äganderättsförbehåll eller återtagandevillkor utan att tillbehöret också i sakrättsligt hänseende förenas med fartyget. Fastighetsrättens regler om möjligheterna att göra äganderättsförbehåll, hyresavtal m. m. obligationsrättsligt gällande efterbildas också av kommittéförslaget. Däremot innehåller detta inga särbestämmelser för tillbehör som härrör från företagsinteckad verksamhet (jfr 2 kap. 4 § andra stycket JB).

Inte heller skiljer kommittéförslaget på olika former av "leasing" så som det norska förslaget (§ 260) gör. Detta skiljer mellan "leasing" som medger att redaren säger upp hyresförhållandet med högst sex månaders varsel — i vilket fall det förhyrda föremålet inte blir rättsligt tillbehör utan förblir i uthyrarens ägo — och mera varaktig "leasing", som inte erkänns i förhållande till tredje man.

Såvitt gäller fartyg under byggnad går kommittéförslaget ut på att reglerna om fartygstillbehör skall gälla från det att bygget tar form och att dessutom, på grundval av en bestämmelse i skeppsbyggnadskonventionen, såsom byggnadstillbehör skall räknas material och annan utrustning som finns på varvsområdet och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd för bygget i fråga.

Kommittéförslaget har i allmänhet mottagits med gillande under remissbehandlingen. En rad positiva uttalanden har gjorts men också några erinringar. Från ett håll har kritiserats, att vanliga fastigheter i stället för industrifastigheter fått tillhandahålla den rättsliga förebilden och att undantagsreglerna knutits till bestämda typer av egendom, nämligen radioutrustning och nautisk utrustning. På annat håll anses en klar gränsdragning mellan olika former av "leasing" påkallad. I fråga om nautisk utrustning har vidare påpekats, att man framdeles kan komma att möta tillämpningssvårigheter genom att t. ex. datorer, som på en gång tjänar navigerings- och lasthanteringsändamål, kan behöva tillföras fartyg genom leasing.

Det har också ifrågasatts om det är lämpligt att inte från tillbehören undanta föremål som omfattas av företagsinteckning. Vidare har framhållits, att containers och liknande som tillhör redaren bör utgöra fartygstillbehör, oavsett att det inte ständigt kan vara samma containers som hör till fartyget.

Bestämmelserna om skeppsbyggnadstillbehör har av en remissinstans kritiserats för att bryta med svensk rätts traditionsprincip på ett sätt som olämpligt hindrar varven att för ett bygge använda material som är avsett för ett annat. Från varvshåll har också betonats att varven av produktionstekniska skäl behöver handlingsfrihet på den punkten.

Enligt min mening är det till en början en klar fördel att underkasta det sjörättsliga tillbehörsbegreppet en uttrycklig reglering som åtminstone i sak nära överensstämmer med fastighetsrätten. Ett par avvikelser är visserligen motiverade. Jag återkommer till dessa i ett senare avsnitt (4.1).

När det gäller valet mellan att hämta förebild från fastigheter i allmänhet eller från industrifastigheter har jag viss förståelse för att de senare kan synas ligga närmast till hands. Åtminstone stora handelsfartyg kan, företagsekonomiskt sett, med visst fog sägas stå industrifastigheter närmare än andra fastigheter. Men det är en släktskap som ej utan vidare berättigar till analogisk behandling från kreditsäkerhetssynpunkt. De grundsatser som hittills tillämpats på fartygstillbehör har inte varit desamma som nu gäller industrifastigheter. De sjörättsliga tillbehörsreglerna bör enligt min mening också ägna sig för tillämpning på alla slag av fartyg. Det är då, som kommittén f. ö. betonat, ett väsentligt kreditsäkerhetsintresse att vad som utåt framträder som tillbehör i regel också är tillbehör i rättslig mening. Det kreditsäkerhetsintresse som

knyts till fartyget förtjänar med andra ord företräde framför konkurrerande kreditsäkerhetsintressen i tillbehören, företrädda av t. ex. företagsinteckningshavare. En sådan princip har dessutom fördelen att göra tillbehörsreglerna mindre svårtillämpade än de skulle vara, om avvägningen utfallit till fördel för de sistnämnda intressena. Den synpunkten får ökad vikt av att det i detta sammanhang är fråga om regler som kan förutsättas komma i tillämpning även utomlands (jfr art. 2 i sjöpanträttskonventionen och art. 6 i skeppsbyggnadskonventionen).

Det kan måhända sägas vara en nackdel att från de angivna grundsatserna undanta bestämda tillbehörskategorier, eftersom framtidens tekniska utveckling och kommersiella behov inte låter sig förutsägas med någon rimlig grad av säkerhet. Emellertid är det enligt kommittéförslaget fråga om undantag för tillbehörskategorier som sedan länge tillförs fartyg genom hyra eller "leasing" och jag har svårt att finna det rättspolitiskt motiverat att resa hinder mot detta bruk. Det blir här en fråga om att avväga inbördes motstridiga intressen och jag finner att kommittén gjort en ändamålsenlig avvägning. Skulle det framdeles visa sig motiverat med en omprövning, får en sådan företas med beaktande av de tekniska och kommersiella synpunkter som då kan göra sig gällande.

Redan nu tillförs våra modernaste handelsfartyg stundom komplicerad utrustning som används såväl för navigering som för annat ändamål, t. ex. lasthantering. Detta kan, som framhållits under remissbehandlingen, komma att ge upphov till tillämpningssvårigheter. Visserligen lär det ännu vara regel att redaren förvärvar sådan utrustning med äganderätt men problemet "leasing" kan komma att aktualiseras framdeles. Det kan då i tillämpningen tänkas bli löst genom en prövning av vilket ändamål som är det väsentliga för utrustningen. Men om en sådan prövning visar sig opraktisk, vilket förefaller möjligt, synes det rimligast att så snart utrustningen tjänar nautiskt ändamål också tillämpa de för nautisk utrustning gällande reglerna.

Att kommittéförslaget inte från tillbehörskretsen undantar föremål, som härrör från företagsintecknad verksamhet, såsom skett i fastighetsrätten, har motiverats med att problemet inte tillmätts samma praktiska betydelse för sjörätten som för fastighetsrätten. Även jag finner praktiska skäl tala för att man i den internationellt inriktade sjörätten väljer en visserligen relativt hårdhänt men i gengäld enklare och mer lättillämpad lösning än i vår nationella fastighetsrätt. Företagsinteckningshavaren får alltså stå tillbaka för rättsägarna i fartyget och i stället hålla sig till fordringen på vederlag för tillbehöret i fråga.

Frågan om den rättspolitiska värderingen av olika former av "leasing", som berörts under remissbehandlingen, erbjuder otvivelaktigt en del av intresse från teoretisk synpunkt. Men ramen för vad som med bibehållen verkan mot fartygets rättsägare kan tillföras detta genom hyresavtal är mycket snäv i förslaget. Jag kan inte finna praktiska motiv

för att inom denna ram genom lagstiftning gripa in i skilda hyresformers fria utveckling. Någon komplettering av kommittéförslaget på den punkten vill jag alltså inte förorda.

Det skulle säkerligen vara förenat med viss fördel för dem som har rätt till fartyg, inrättat för befordran av last i exempelvis containers eller läktare, om dessa transportredskap också utgjorde tillbehör till fartyget. Som antytts under remissbehandlingen finge i så fall det för fartyget avsedda antalet containers eller läktare som vid varje givet tillfälle användes för fartyget utgöra fartygstillbehör. Dessa tillbehör skulle visserligen växla. Och växling skulle bli regel, eftersom containers och läktare vanligen används än för ett fartyg än för ett annat och f. ö. ofta alldeles utom ramen för fartygets egen användning. Det antydda betraktelsesättet liknar mycket det som ligger till grund för bestämningen av vad som kan bli föremål för företagsinteckning. Det skulle emellertid helt bryta med den eljest genomförda grundsatsen om tillbehörs varaktiga anknytning till ett bestämt fartyg och komma i konflikt med berättigade anspråk på fartygets sakrättsligt godtagbara identitet. Jag är ej övertygad om att en sjörättslig särreglering, delvis med uppoffrande av rättslikheten med fastighetsrätten, skulle medföra övervägande fördelar och är därför inte beredd att gå från förslagets huvudgrunder för dessa fall.

Vad läktare beträffar bör f. ö. inte förbises, att sådana själva kan utgöra skepp och vara registreringspliktiga såsom sådana. Det är en för förslaget underförstådd, i mina ögon självklar grundsats att skepp — som ju självt kan bli föremål för inskriven rätt — till skillnad från båt inte kan utgöra fartygstillbehör.

Vad beträffar fartyg under byggnad delar jag uppfattningen att reglerna om fartygstillbehör utan vidare bör tillämpas sedan bygget börjat ta form. Det på art. 8 i skeppsbyggnadskonventionen — som i den delen ej är tvingande — grundade förslaget om vad som i övrigt skall utgöra byggnadstillbehör måste naturligtvis innebära ett undantag från den eljest gängse traditionsprincipen för lösöre. Och en sådan regel låter sig ej inordnas i vårt system helt utan problem. Men det bör uppmärksammas, att kraven på entydig märkning eller likvärdig åtgärd — t. ex. avskild förvaring — är jämförbara med vad som krävs enligt 15 § lagen (1955: 227) om inskrivning av rätt till luftfartyg och lagen (1944: 302) om köpares rätt till märkt virke. Varvsindustrin tillämpar redan i viss utsträckning sådan märkning av byggnadsmaterial i egna lager. Konventionsregeln är vidare konstruerad för tillämpning på sådana fartyg under byggnad till vilka rätt kan skrivas in, dvs. för vårt vidkommande skeppsbyggen. Rätt till sådana byggen kan med fog antas komma att regelmässigt bli inskriven, vilket i sin mån reducerar vikten av invändningen om avsteg från traditionsprincipen. De danska och norska lagförslagen tar upp motsvarande regler. Jag finner, att kommittéförslaget väsentligen bör godtas även på denna punkt. Men det

bör begränsas till att avse vad som enligt mitt förslag skall utgöra skeppsbygge och bör gälla endast under förutsättning att bygget införts i skeppsbyggnadsregistret.

Varvens produktionstekniskt betingade behov av handlingsfrihet, när det gäller att till ett bygge föra över byggnadsmaterial som är avsett och märkt för ett annat, möter i den föreslagna ordningen sin givna begränsning i äganderätt eller säkerhetsrätt, som enligt förslaget kan tillkomma beställare eller inteckningsborgenärer. Förfogande i strid med sådan rätt kan vara straffbart såsom olovligt förfogande. För att bevara full handlingsfrihet torde varven ha att välja mellan att antingen inte medverka till att materialet får byggnadstillbehörs rättsliga karaktär — dvs. underlåta märkning eller liknande — eller också se till att byggnads- och kreditavtal ger dem sådana medgivanden från övriga rättsägares sida som gör varvens förfogande över byggnadstillbehören rättsenligt.

*3.3.4 Fartygs identifiering*

Kommittéförslaget tar upp bestämmelser om nationalitetscertifikat. Som jag har sagt tidigare (3.2) föreslår jag att sådana bestämmelser tas upp bland tillämpningsföreskrifter till förslaget. En bestämmelse som ger Kungl. Maj:t rätt att utfärda föreskrifter om nationalitetshandlingar bör lämpligen tas upp i anslutning till bestämmelserna om nationalitetsvillkor.

*Fartygs namn.* Nuvarande namnskick är inte förenat med några krav på namnolikhet eller namns originalitet. Men i praxis lär inte tillåtas att fartygsnamn byts till nytt namn, som liknar annat registrerat fartygs namn. Oavsett om namn och namnserier kan vinna visst skydd enligt immaterialrättsliga regler så finns intet administrativt skydd i den meningen att registermyndigheten iakttar sådana skyddshänsyn.

Kommittén har med utgångspunkt i en till kommittén överlämnad framställning till Kungl. Maj:t från redarhåll och med viss förebild i dansk och norsk rätt föreslagit, dels att undantagslöst krav på namnolikhet skall ställas upp inom ramen för skeppsregistreringen, dels att skydd skall kunna etableras för namnserier och namn, som skall tilldelas blivande fartyg genom registeranteckning.

Förslaget om krav på särskiljningsförmåga hos namn i skeppsregistret har vunnit de flesta remissinstansernas gillande. Patent- och registreringsverket har uttryckt tillfredsställelse över att förslaget anknyter till dansk och norsk ordning. Verket framhåller, att det namnskydd som föreslås blir rent administrativt och att det materiella skyddet alltjämt kommer att erbjudas av immaterialrättsliga regler. Det har från andra håll påpekats, att det nya namnskicket kommer att undanröja de förväxlingsrisker och identifieringsproblem som nu förekommer. På den andra sidan har ett par remissinstanser förordat, att kravet på särskiljningsförmåga inte sträcks fullt så långt som kommittén föreslagit.

Förslaget om skydd för reserverade namn och namnserier har i princip godtagits av flertalet remissinstanser. Men Sveriges fiskares riksförbund har vänt sig mot att namnserier får reserveras och Sjöassuradörernas förening har uttryckt tveksamhet på den punkten. I båda fallen dikteras ståndpunkten av farhågor för intressekonflikter.

Frågan om fartygs identifiering genom namn griper in i hela identifieringsproblematiken, som f. n. företer en ganska komplicerad bild. Jag vill nämna, att fartyg identifieras — utom genom namn — genom hemort, registreringsnummer, signalbokstäver och radioanropssignal samt invändig och utvändig märkning av olika slag och efter delvis skilda system för olika slags fartyg. Det blir nu tillfälle att ta ett enligt min mening välbehövligt, samlat grepp på allt detta för att göra systemet enklare och därigenom mer lättillämpat och säkert. Behovet av säkerhet dikteras inte minst av att den nya skeppsregistreringen får betydande privaträttsliga verkningar.

Om man inrättar sig så att det namnskick kommittén föreslagit förenas med skonsamma övergångsregler, bl. a. så att inga namnbyten tvingas fram annat än i nödvändiga fall, finns enligt min mening inte fullgod anledning att nu avstå från att för framtiden välja en ordning som så bidrar till att förenkla identifieringsproblematiken som den föreslagna. Ett namnskick med krav på fullständig särskiljningsförmåga har utan kända olägenheter länge tillämpats i Danmark och Norge. I likhet med kommittén föreslår jag därför, att skepp skall registreras under namn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret.

I Danmark upprätthålls dessutom genom registermyndighetens försorg ett administrativt skydd för särpräglat namngivningssystem och lagförslag om sådant skydd har nyligen antagits i Norge. Jag tar för givet att en liknande ordning skall visa sig praktisk och nyttig även här i landet. I den delen förordar jag därför, i viss mån med avvikelse från kommittéförslaget, att särpräglat namnskick som annan skeppsägare brukar skall genomgående respekteras vid registrering av skepp och att framtida bruk av skeppsnamn skall kunna reserveras genom inskrivning i skeppsregistret. Jag återkommer till den närmare utformningen av detta namnskydd vid sjölagsförslagets 2 kap. (3.4.7).

Jag vill betona, att det nya namnskicket, som patent- och registreringsverket påpekat, medför ett endast administrativt namnskydd och att t. ex. intrång i varumärkesrätt genom bruk av namn eller namnserier måste angripas med hjälp av de medel immaterialrätten ställer till förfogande. Skulle sådant intrång visas, får det bli skeppsägarens sak att se till att namnet ändras. Att registreringsmyndigheten måste gå med på namnändring under sådana förhållanden är självklart. Det finns emellertid knappast skäl att myndigheten normalt uppehåller handläggningen av registrerings- eller inskrivningsärenden med mer eller mindre komplicerade immaterialrättsliga överväganden.

*Fartygs hemort.* Fartygs hemort fyller bl. a. viss processrättslig funktion. I väsentlig överensstämmelse med nuvarande ordning innebär kommittéförslaget, att registrerat fartyg skall ha hemort i Sverige, att hemorten bestäms av ägaren och att ägarens hemvist anses som fartygets hemort om denne ej anmält annan sådan till sjöfartsverket.

Att varje registrerat svenskt skepp skall så som kommittén föreslagit ha hemort i Sverige har naturligtvis inte mött någon invändning under remissbehandlingen. Däremot har det erinrats, att kommittéförslaget inte täcker det fall att ägaren bor utomlands och ej har anmält särskild hemort i Sverige. Hans eget hemvist, som enligt förslaget subsidiärt skulle anses som skeppets hemort, är ju då inte lagenligt som sådan hemort. Till detta kan fogas, att ovisshet kan uppstå om hemort även för fartyg som ägs av flera delägare, t. ex. i partrederi. Rederiets hemvist har betydelse vid tillämpning av bestämmelserna om laga domstol i tvistemål, till vilka 337 § SjöL hänvisar, men partrederiet är ej självständigt rättssubjekt och har alltså inte något givet hemvist som bolag. Därför föreskrivs i 337 § tredje stycket SjöL, att fartygets hemort skall anses som rederiets hemvist. Har hemort ej anmälts, kan partrederiets hemvist alltså ej fastställas. Jag finner det naturligt, att för båda dessa, låt vara förmodligen mycket sällsynta fall lagfästa att Stockholm skall vara skeppets hemort. Regeln måste dessutom utvidgas till att omfatta alla svenska fartyg, vare sig de är registrerade eller ej. Med denna komplettering och med jämkningen att hemortsanmälan skall göras till registermyndigheten och inte till sjöfartsverket biträder jag kommittéförslaget. Jag får anledning att återkomma till hemorten i avsnitt 4.3.

*Fartygs igenkänningssignal.* Igenkänningssignal är obligatorisk för registreringspliktiga fartyg med minst 40 registertons nettodräktighet och består av signalbokstäver, som enligt nuvarande bestämmelser väljs ur den för identificring av svenska fartyg internationellt tilldelade serien SAA-SMZ. Det är sjöfartsverket som tilldelar fartyg igenkänningssignal, som tillika skall utgöra anropssignal för radiostation varmed fartyget kan vara försett. Tilldelandet av anropssignaler sköts emellertid av televerket.

Kommittéförslaget innebär, att igenkänningssignal blir obligatorisk för alla registrerade skepp. Det har tillstyrkts av sjöfartsverket och televerket har endast erinrat, att fartyg måste kunna tilldelas anropssignal oberoende av registreringen.

Fartygs igenkänningssignal erbjuder enligt min mening en ändamålsenlig utgångspunkt för förenkling av identifieringssystemet, ett önskemål som jag nyss berörde i samband med namnskicket. Enligt förslag av den arbetsgrupp som utarbetat tillämpningsföreskrifter till sjölagsförslaget skall nämligen skepp och båtar både registreras och märkas med denna signalkod. Det har delvis förebild i Danmark och Norge. Igenkänningssignalen skulle sålunda kunna vid sidan av namn och

hemort bilda en universalkod för fartygets identifiering, som kan användas i register och på grund därav utfärdade handlingar, i signaltrafik och vid annan identifiering till sjöss, vid besiktning, i skeppshandlingar osv. Detta underlättas om signalbokstäverna tilldelas fartyg såsom ett obligatorium. Man kan då anpassa andra identifieringsbeteckningar till dem. Registrering kan ske under signalbokstäver. Jag återkommer till det i avsnitt 4.2. Radioanropssignal kan göras överensstämmande med signalbokstäverna, som ursprungligen avsetts för optisk signalering. Även för märkningsändamål kan användas samma kodbeteckning, åtminstone i viss utsträckning. Jag föreslår mot bakgrund härav att fartyg som registreras skall ha igenkänningssignal, att denna såvitt gäller skepp skall bestå av signalbokstäver och att annan identifieringsbeteckning för fartyg såvitt möjligt skall stämma överens med igenkänningssignalen.

*3.3.5 Fartygs behöriga skick m. m.*

Kommittéförslaget tar utan ändring i sak upp nuvarande regler om fartygs behöriga skick och om dess kondemnation. Därtill fogas en ny regel som ger fartygsägaren rätt att utverka exekutiv försäljning av sitt fartyg, om detta kondemnerats i föreskriven ordning. Det skall då säljas såsom om det var utmätt för fordran med bästa rätt, vilket återverkar på det s. k. lägsta budet som jag anser böra gälla även vid fartygsexekution. Enligt nuvarande ordning upphör både sjöpanträtt och panträtt på grund av inteckning i fartyget, om detta kondemnerats och därefter överlåtits genom frivillig försäljning. Panträtten går då i stället över i vederlaget så länge detta är obetalt eller innehas av befälhavaren eller ägarens agent. Men den nya sjöpanträttskonventionen tillåter ej att sjöpanträtt upphör på det sättet och nuvarande ordning kan således inte behållas. Kommittéförslaget syftar till att göra det möjligt att sälja fartyget gravationsfritt efter kondemnation. Det medför också att panträttshavarna i viss mån ställs i bättre läge än nu. Dels får de nämligen tillfälle att bevaka försäljningen och dels kan de vara säkra på att få betalt ur köpeskillingen i den mån den alls förslår.

Kommittéförslaget har inte mött erinran under remissbehandlingen. Men på fiskarhåll har uttryckts missnöje med att kondemnationsinstitutet är omständligt och kostnadskrävande.

Kondemnationsinstitutet sågs över i samband med 1967 års sjölagsändringar. Jag är inte beredd att nu föreslå ändringar däri.

Jag biträder också i övrigt kommittéförslaget i denna del.

### 3.4 Skeppsregistrering m. m.

*3.4.1 Registreringsplikt*

Flertalet handelsfartyg med en minsta bruttodräktighet av tjugo registerton skall enligt nuvarande ordning registreras i fartygsregistret. För fiskefartyg finns en decentraliserad särskild registrering.

Kommittén har föreslagit, att alla svenska fartyg skall underkastas registreringsplikt, förutsatt att de har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, men att Kungl. Maj:t med hänsyn till skeppsregistrets privaträttsliga verkningar skall kunna undanta s. k. icke-kommersiella statsfartyg från denna plikt. Mudderverk, flytdockor, pontonkranar och annat sådant täcks av kommitténförslaget endast i den mån det omfattas av fartygsbegreppet. I övrigt är de uteslutna från skeppsregistrering. Enligt kommittén skulle eljest betydande teoretiska och praktiska avgränsningsproblem uppstå. Svävare räknar kommitténförslaget inte till fartyg och de omfattas således överhuvudtaget ej av förslaget. Skeppsregistret skall, som redovisats i det föregående, kunna kompletteras med ett centralt båtregister.

Förslaget om registreringsplikt för skepp har mött övervägande gillande under remissbehandlingen, bl. a. på fiskarhåll. Generaltullstyrelsen har dock vänt sig mot att den nuvarande decentraliserade men enhetliga fiskefartygsregistreringen ersätts med den föreslagna skepps- och båtregistreringen, trots de fördelar detta skulle ha för registerförande myndigheter och för fartygsägarna själva. Det har skett med hänvisning till att fiskefartygsregistreringen har internationell bakgrund. Det har vidare ifrågasatts om inte längd-breddgränsen bör kompletteras med krav på visst minsta deplacement. Det har också framförts, att en definition av fartygsbegreppet skulle vara värdefull. Delade meningar har försports om önskvärdheten av en reglering i detta sammanhang av svävarnas ställning. Och det har ifrågasatts, om man inte efter norsk förebild bör utvidga registreringen till mudderverk och liknande oavsett om de faller inom eller utom fartygsbegreppet.

Jag har redan i det föregående (3.3.2) sagt att jag godtar kommitténs förslag till registreringsplikt för skepp. Med skepp förstås, som jag också har sagt förut, ett fartyg av minsta storleken 12 × 4 m. Det medför, att fartyg av ringa deplacement kan falla inom ramen för gruppen skepp, t. ex. vissa s. k. kryssarkatamaraner. Denna konsekvens har jag ansett mig böra acceptera för att gränsdragningen skall bli enkel och lättillämpad. Något praktiskt behov att föreskriva visst minsta deplacement finner jag inte föreligga.

Avgörande för mitt ställningstagande till registreringsplikten har i första hand varit, att skeppsregistreringen bör så inrättas för privaträttsliga ändamål att inga privatägda skepp rimligen kan ställas utanför systemet. I fråga om rättssubjekt som ideella föreningar, stiftelser m. fl. förutsätter jag att registermyndigheten ges sådana utredningsmedel och tillförsäkras sådana informationer från andra myndigheter att de omständigheter som betingar rättsförmågan och rätten att äga svenskt skepp kan utrönas och övervakas i behövlig mån. Bestämmelser härom hör hemma bland regler om förfarandet och är av den naturen att de kan tas upp bland tillämpningsföreskrifter till SjöL.

I andra hand har jag beaktat, att hänsyn både till skeppsägarna och till förvaltningstekniska behov av ordning och reda starkt talar för enklast möjliga regler. Dessa synpunkter har jag utvecklat förut i samband med behandlingen av nationalitetsvillkoren för svenska fartyg (3.3.1) och reglerna om fartygs identifiering (3.3.4). Den nuvarande fiskefartygsregistreringen, som företer en rätt komplicerad bild med dubbel eller flerdubbel registrering som vanligt inslag, bör alltså enligt min mening upphöra och införlivas med en central fartygsregistrering.

Den internationella bakgrund till nuvarande fiskefartygsregistrering som åberopats under remissbehandlingen utgörs närmast av 1967 års internationella konvention om fiskets bedrivande i Nordatlanten (jfr bl. a. Art. 3 samt Bilaga II Regel I). Konventionen föreskriver, att fiskefartyg skall registreras och märkas enligt hemlandets regler så att de kan säkert identifieras till sjöss. Det är alltså identifieringssyftet som är det grundläggande. Konventionen innehåller också detaljföreskrifter, som bl. a. innebär att konventionsstaterna förutsätts fastställa bokstäver och nummerserier för registrering av fiskefartygen i hamnar eller distrikt. I Danmark förs f. ö. för detta ändamål en särskild fiskefartygsförteckning jämte det centrala skeppsregistret. Jag förordar att skeppsregistreringen även skall omfatta fiskeskepp.

Antalet andra skepp än handels- och fiskeskepp torde vara obetydligt i vårt land. Man kan, enligt vad jag inhämtat, räkna med några få tiotal för närvarande. Att för deras skull komplicera systemet med undantag, eventuellt i form av registreringsrätt i stället för registreringsplikt, finner jag opåkallat. Rätten till privaträttslig inskrivning och fördelen av enkelhet i systemet måste också tas med i bilden. Sådana omständigheter talar klart för registreringsplikt.

Jag har alltså kommit till att registreringsplikten för skepp i princip bör vara generell. Endast icke-kommersiella statsskepp — alltså örlogsmän, kustbevakningsskepp, sjömätningsskepp, vägfärjor och andra skepp, som är avsedda för statsändamål och inte för affärsdrift — bör ges en särställning. Staten bör uppenbarligen inte vara skyldig att genom sådan registrering öppet redovisa t. ex. beståndet av krigsfartyg. Och även andra icke-kommersiella statsskepp kan måhända med fördel förtecknas på enklare sätt genom resp. förvaltningsmyndigheters försorg. Detta hindrar visserligen ej att de som nu förs in frivilligt i Sveriges skeppslista i den mån det bedöms vara lämpligt. Kungl. Maj:t bör följaktligen bemyndigas att från registrering undanta alla icke-kommersiella statsskepp eller en del av dem.

Jag delar kommitténs uppfattning att fartygsbegreppet bör tolkas med hittills vedertagna utgångspunkter. Det lämpar sig inte för att lagfästas. Men mitt förslag till reglering av tillbehör till fartyg kommer att erbjuda viss utgångspunkt för en ändamålsenlig begreppsbestämning i tillämpningen. Jag återkommer till det under 4.1.

Mudderverk, pontonkranar, flytdockor och annan sådan egendom kan men behöver ej utgöra fartyg. I den mån så ej är fallet, blir registreringsreglerna inte tillämpliga. Institutet företagsinteckning får då antas erbjuda tillräckliga möjligheter att utnyttja egendomen för kreditsäkerhetsändamål. Vad beträffar svävfarkoster har kommittén utgått från att de ej utan vidare är fartyg. Svävarfartsutredningen har i remissyttrande över kommittéförslaget förordat, att de generellt undantas från fartygsbegreppet. De bör enligt utredningen behandlas som helt nya transportmedel. Såvitt jag förstår faller svävfarkoster utom fartygsbegreppet redan av den anledningen att de i regel också kan föras upp på land. Men i den mån de skulle vara helt bundna till vattnet kan det väl tänkas, att de utgör fartyg och som sådana blir underkastade de regler jag föreslår. Detta bör enligt min mening hållas öppet för rättstillämpningen så länge lagstiftaren inte har gett privaträttsliga särregler för svävfarkoster. Det blir anledning att ta upp frågan på nytt när svävarfartsutredningens nyligen avgivna betänkande (SOU 1972: 21) skall behandlas. Betänkandet upptar förslag till svävarfartslag, enligt vilket Kungl. Maj:t skall bemyndigas förordna att SjöL och annan lagstiftning helt eller delvis skall gälla i fråga om svävare som kan framföras endast över vatten.

*3.4.2 Registreringsrätt*

Varje svenskt fartyg får införas i fartygsregistret. Eftersom endast sådana fartyg som är införda i fartygsregistret kan intecknas, är många fiskefartyg frivilligt registrerade även där. Gränsen för inteckningsbarhet går i regel vid tre nettoregistertons dräktighet. Skeppsbyggnadsregistrering förekommer inte hos oss men vi har en viss möjlighet till inskrivning av beställningskontrakt med begränsad rättsverkan.

Kommittéförslaget inför fakultativ registrering endast i fråga om skeppsbyggen. Registreringsrätt föreslås inträda redan innan bygget börjat ta form. Kommittéförslaget är i själva verket så format att ej ens beställningskontrakt behöver föreligga. Även bygge som ett varv utför för egen räkning, t. ex. i spekulation, blir sålunda registreringsberättigat.

På fiskarhåll har uttalats önskemål om möjlighet till registrering av mindre fiskefartyg för inteckningsändamål. Det har i övrigt inte mött invändning att skeppsbyggnadsregistreringen skall vila på registreringsrätt i stället för registreringsplikt. Men sjöfartsverket har föreslagit att alla beställningar av blivande svenska fartyg skall anmälas till verket, under vars tillsyn fartygen kommer att stå.

Att jämte skeppsregistreringen inrätta en registrering av båtar, särskilt fiskebåtar, för inskrivning och inteckning har jag inte funnit motiverat. Det skulle komplicera systemet utan att säkert erbjuda sådana fördelar som kan väga upp nackdelarna. Önskemålet att kunna utnyttja fiskebåtarna för kreditsäkerhet kommer f. ö. i viss mån att tillgodoses

genom att den nya ordningen kan antas öka antalet inteckningsbara fiskefartyg snarare än minska det. Enligt en på registreringsförhållandena den 1 juli 1969 byggd utredning, som sjöfartverket gjort och som ingår i kommitténs betänkande (jfr dess bilaga 4), skulle nämligen kommittéförslaget medföra, att ett 30-tal fiskefartyg förlorade inteckningsbarhet medan kanske bortåt ett 80-tal sådana i stället vann inteckningsbarhet.

Jag delar kommitténs uppfattning att skeppsbyggnadsregistreringen bör vila på registreringsrätt, inte på registreringsplikt. Vi har inget offentligrättsligt betingat intresse av att tvinga fram fullständig redovisning av alla skeppsbyggen som utförs här i landet, av vilka f. ö. omkring tre fjärdedelar brukar vara beställda från utlandet. Men registreringens civilrättsliga verkningar kan ändå väntas göra registrering till det normala. I fråga om byggen för svenska beställare visar sjöfartsverkets förslag om anmälningsplikt att ett visst informationsbehov föreligger, vare sig bygget utförs här eller utomlands. Men därvidlag blir en för inskrivnings- och inteckningsändamål inrättad skeppsbyggnadsregistering, avsedd för byggen i Sverige men ej för sådana som utförs utomlands, inte något lämpligt instrument. Och därmed är också sagt att en sådan anmälningsplikt inte har något omedelbart samband med frågan om skeppsbyggnadsregistreringen. Från de synpunkter som här bör anläggas måste det vara tillräckligt att färdigbyggda svenska fartyg blir registreringspliktiga, generellt om de är skepp och i en hel del fall om de är båtar. Jag anser mig därför inte ha anledning att i detta sammanhang ta upp den av sjöfartsverket väckta frågan om anmälningsplikt i fråga om skeppsbyggen. Till problemet om ändamålsenlig gränsdragning mellan byggen och färdiga fartyg får jag anledning att återkomma vid min behandling av de särskilda bestämmelser som skall reglera registreringsplikten för fartyg.

*3.4.3 Inskrivningsplikt*

Enligt nuvarande ordning förekommer inskrivning av äganderätt i fartygsregistret och inskrivningen har begränsad rättsverkan. Skyldighet föreligger att anmäla äganderättsförvärv för sådan inskrivning. Rättsverkan består främst i en viss inteckningslegitimation. Endast i fartygsregistret inskriven ägare kan sålunda medge inteckning i fartyget. Men i inteckningsärende vid Stockholms tingsrätt prövas ändå, om medgivande lämnats av rätt ägare.

Kommittén har föreslagit, att registreringsplikt till skeppsregistret förenas med inskrivningsplikt i fråga om fullbordade förvärv av äganderätt till skepp eller skeppsandel.

Under remissbehandlingen har ingen invändning gjorts mot förslaget i denna del. Även jag godtar i princip förslaget. Två undantag från

inskrivningsplikten bör dock föreskrivas. Jag har redan antytt (3.3.1) att undantag bör göras för dödsbos förvärv av skepp genom den avlidnes frånfälle. Liksom i fastighetsrättens regler om lagfart kan dödsboets speciella karaktär lämpligen beaktas genom att boet inte får inskrivningsplikt omedelbart på grund av dödsfallet utan först när boet överlåter skeppet till annan. Förvärvaren måste ju då kunna grunda inskrivning för sitt fång på inskrivning av boets rätt. Make som vid bodelning tillskiftas skepp bör efter fastighetsrättslig förebild vara skyldig att söka inskrivning endast om skeppet dessförinnan tillhörde andra maken. Med skepp bör här jämställas registrerat skeppsbygge.

*3.4.4 Inskrivningsrätt*

Förvärv av äganderätt till fartyg, som är infört i fartygsregistret, är f. n. underkastat inskrivningsplikt. Men det finns också möjlighet att — som det heter — anteckna en förvärvare, som befinns inte kunna inskrivas såsom ägare. Exempel på sådan ägare är en ideell förening.

Kommittéförslaget går ut på att ofullbordade äganderättsförvärv skall ge inskrivningsrätt, så formad att inskrivning förenas med anteckning om det villkor varav förvärvets fullbordan beror. Kommittén framhåller, att ett kreditköp bör behandlas som ofullbordat förvärv så länge säljaren kan utöva köprättslig befogenhet att bringa köpet att återgå. Hävningsrätt bör sålunda enligt kommittén vara skyddad på samma sätt som äganderätt i detta sammanhang.

I fråga om de ofullbordade förvärven — som under remissbehandlingen endast uppmärksammats till den del problemen hänger samman med äganderätten till skeppsbyggen — gör sig krav på inskrivning visserligen inte gällande med samma styrka som när det gäller de fullbordade. Men förvärvaren har utan tvivel intresse av att registret avspeglar den ändring i äganderättsförhållandena som även det ofullbordade förvärvet medför. Detta kan tillgodoses antingen så att inskrivning beviljas för det ofullbordade förvärvet med begränsad verkan eller så att överlåtarens inskrivning förses med en begränsning svarande mot den inskränkning i hans rätt till egendomen som följer av hans ofullbordade överlåtelse. Båda lösningarna medger att förvärvarens rätt beaktas och att registret blir rättvisande. Skillnaden mellan dem är väsentligen av teknisk art. Jag finner, att den inskrivningsrätt som kommittén föreslagit — med viss komplettering som jag strax skall komma till — är ändamålsenlig.

Det ofullbordade förvärvet inskrivs alltså enligt mitt förslag med anteckning om det villkor varav förvärvets fullbordan beror. Till anteckning av villkor får jag anledning att återkomma i anslutning till inskrivningsförfarandet (3.4.9). När förvärvet fullbordats, inträder naturligtvis inskrivningsplikt för förvärvaren i vanlig ordning. Och för det

fall att förvärvet inte fullbordas måste någon av parterna ta initiativ till att inskrivningen av det villkorliga förvärvet avförs. Överlåtaren torde normalt vara den som har intresse av att så sker.

Villkor varav ett förvärvs fullbordan beror brukar betecknas som suspensivt. I sin typiska form är det ett uttryckligt senareläggande av äganderättsövergången, betingat av viss omständighet, t. ex. så att säljaren förbehåller sig äganderätten till sålt gods till dess betalning erlagts. Köpets fullbordan är då beroende av att köpeskillingen erläggs såsom köpevillkoren föreskriver. Jag delar uppfattningen att ofullbordat förvärv skall anses föreligga ej endast då sådant äganderättsförbehåll tagits utan även medan säljaren ännu kan utöva avtalsenlig befogenhet att häva köpet. Jag erinrar om 28 § lagen om köp och byte av lös egendom. Det finns enligt min mening inte skäl att vägra denna rätt ett skydd som tillerkänns det formliga äganderättsförbehållet. Jag finner det alltså motiverat att tillämpa reglerna om inskrivningsplikt och inskrivningsrätt så att köpet fram till det avtalade leveranstillfället presumeras vara ofullbordat. Det måste således klart framgå att avtalet innebär, att säljaren redan före leveransen frånhänt sig rätten att häva köpet och behålla skeppet, för att fullbordat köp skall anses föreligga. Efter leveranstillfället blir presumtionen den omvända. För att köpet då ännu skall anses ofullbordat måste det klart framgå att det alltjämt skall kunna hävas och skeppet återfås.

Villkor som ej uppskjuter ett förvärvs fullbordan utan går ut över dess bestånd brukar betecknas som resolutivt förvärvsvillkor. Ett sålunda villkorat förvärv är alltså till det yttre fullbordat men kan bringas att återgå med stöd av villkoret.

I fastighetsrätten görs ingen skillnad mellan suspensiva och resolutiva förvärvsvillkor. Vare sig det ena eller det andra slaget av villkor föreligger är förvärvaren inte berättigad till mera än vilande lagfart. Jag erinrar här om 20 kap. 7 § första stycket 12 JB. Den fastighetsrättsliga regleringen utmärker sig emellertid för att köpet är formaliserat och att förvärvsvillkoren måste tas in i köpehandlingen för att gälla. Deras giltighet är dessutom begränsad till högst två år.

Här är utgångsläget ett annat. Jag delar nämligen kommitténs uppfattning att skeppsköpet inte lämpligen kan bindas genom formalisering efter fastighetsrättslig förebild, en ståndpunkt som f. ö. också gäller skeppsbyggnadsavtalet. Det skulle gripa in i omsättningen på ett för sjöfartsnäringen olämpligt sätt. En tvingande reglering av förvärvsvillkorens giltighet och av deras giltighetstid bör följaktligen likaledes avvisas. Under dessa förhållanden måste man alltså i stället företa en realitetsprövning av förekommande förvärvsvillkor, om inskrivningsförhållandena skall kunna hållas i god överensstämmelse med äganderättsförhållandena.

Liksom i fråga om förvärv av fartygstillbehör gäller det sålunda att

främst se till vad ett förvärv innebär i verkligheten och lägga mindre vikt vid vad det ger sig ut för att vara. Exempelvis ett förvärv under s. k. återtagandevillkor bör, trots att det till formen är fullbordat, här liksom vid tillbehörsförvärv, behandlas som ett ofullbordat förvärv. Det betyder alltså inskrivning med anteckning om förvärvsvillkoret. Jag föreslår i överensstämmelse med detta att förvärv under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed, endast skall få skrivas in med anteckning om förvärvsvillkoret. För tydlighets skull vill jag tillägga, att det förhållandet att förvärvaren ännu kan bringa förvärvet att återgå ej i och för sig skall föranleda att förvärvet anses vara ofullbordat. Avgörande är i stället om överlåtaren kan bringa det till återgång genom hävning eller motsvarande åtgärd. Till de rättsverkningar som detta för med sig återkommer jag i det följande, dels i fråga om bestämmelser angående anteckning av förvärvsvillkor (3.4.9), dels i fråga om inteckningslegitimation (3.6.4.7) och verkan av panträttsupplåtelse på grund av förvärv som hävs eller går åter (3.6.4.3).

Hinder möter inte mot att till tredje man överlåta villkorlig äganderätt till fartyg eller bygge. Lagberedningen har f. ö. lagt fram förslag till regler om exekutiv försäljning av sådan villkorlig äganderätt (SOU 1971: 45). Att överlåtelse också kan ske på frivillig väg är uppenbart. Den som förvärvar villkorlig äganderätt inträder emellertid inte alltid fullständigt i överlåtarens rättigheter och skyldigheter. Sålunda kan t. ex. den som succederar i avbetalningsköpares ställe ej anses ha rätt att få besittning till avbetalningsgodset utan avbetalningssäljarens samtycke. Efter överlåtelsen är det dock inte längre möjligt för överlåtaren att vinna full äganderätt till egendomen. Från denna synpunkt är det naturligt att vid övergång av villkorlig äganderätt förvärvaren bör skrivas in i skeppsregistret och överlåtarens inskrivning avföras. Detta gäller oavsett om det är köparens eller säljarens villkorliga äganderätt som överlåtits. Överlåtelse av villkorlig äganderätt kan naturligtvis också ske under villkor. För sådant fall torde av grunderna för mitt förslag följa att både överlåtaren och förvärvaren av den villkorligt överlåtna villkorliga äganderätten böra vara inskrivna i skeppsregistret.

I detta sammanhang kan det vidare vara skäl att uppmärksamma det speciella slags villkorade förvärv som den s.k. säkerhetsöverlåtelsen innefattar. Sådana transaktioner är kanske inte vanliga i fartygsomsättningen för närvarande men det är möjligt att de kan komma att aktualiseras framdeles. De utmärker sig för att äganderätten till egendomen överlåts på förvärvaren samtidigt som överlåtaren förbehåller sig rätt att i viss ordning förvärva egendomen åter. Konstruktionen har ofta använts för att täcka vad som i realiteten utgör panträttsupplåtelse. Noga taget borde den inte behövas vid sidan av ett fullt utvecklat hypotek. Men det måste erkännas, att en inskriven säkerhetsöverlåtelse kan betraktas som en ganska harmlös företeelse. Som jag vill utveckla i

det följande (3.4.8.2) blir den i vart fall inte sakrättsligt verksam utan inskrivning. Den bör inskrivningsrättsligt behandlas som det ofullbordade förvärv den i realiteten utgör.

De ofullbordade förvärven måste också ställas i relation till skifte av nationalitetsflagg. Vid förvärv av skepp från utlandet inträder inte nationalitetsskifte förrän förvärvet fullbordats, i varje fall inte enligt svensk rätt. Det för med sig att registrering tillsvidare är utesluten och därmed också inskrivningsrätt för förvärvet. Omvänt förblir ett svenskt skepp svenskt utan hinder av att det överlåts till utlänning, om överlåtelsen sker under villkor som uppskjuter fullbordan av dennes förvärv. Någon anledning finns då ej att vägra förvärvaren rätt att skriva in sitt fång med anteckning om att det är villkorat och därmed komma i åtnjutande av det rättsskydd som knyts till inskrivningen. Hans ställning av utlänning är med andra ord tillsvidare utan betydelse i sammanhanget.

*3.4.5 Skeppsbyggen*

Inskrivning av äganderätt till skeppsbyggen är f. n. möjlig endast i den mån bygget kan registreras som fartyg. Skeppsbyggen är väsentligen underkastade vanliga lösöreregler. Det framgår av 3 § SjöL och 7 § lagen om inteckning i fartyg. Det innebär, att skeppsbygge i regel är varvets egendom tills det levereras. Varvets borgenärer — t. ex. företagsinteckningshavare och, i konkurs, varvets anställda — kan alltså ta bygget i anspråk för fordran mot varvet. Och bygget utgör såsom varvets lagertillgång underlag för skattemässig nedskrivning.

Kommittén har föreslagit, att registreringsrätt för skeppsbygge förenas dels med inskrivningsrätt enligt de bestämmelser om inskrivning av ofullbordade förvärv av skepp som redovisats i det föregående, dels med villkorlig inskrivningsplikt av innebörd att den som förvärvar registrerat skeppsbygge måste välja mellan att söka inskrivning för sitt förvärv eller att anmäla bygget för avregistrering. Genom att söka inskrivning på varvets vägnar skall beställaren kunna tvinga fram byggets behövliga registrering för inskrivningsändamål.

Vidare har kommittén föreslagit en regel om äganderätt till skeppsbyggen, som är tvingande för fall av beställning. Utan att beröva beställaren inskrivningsrätt förbehåller den varven äganderätten intill leverans och för fall av arbetsbeting lägger den äganderätten hos beställaren. Förslaget syftar främst till att bevara varven vid deras företagsekonomiskt tungt vägande rätt till skattemässig nedskrivning på de lagertillgångar som dem tillhöriga byggen utgör. Kommittéförslaget var ej enhälligt på denna punkt. En av kommitténs experter har intagit ståndpunkten att någon tvingande reglering av äganderättsfrågan ej är motiverad. Han har därvid utgått från att det kan ifrågasättas om förslaget är konventionsenligt, att varvsindustrin inte behöver det skydd som

regeln åsyftar och att regeln är opraktisk i flera avseenden och kan kringgås. Enligt hans mening bör svensk lag härvidlag följa internationell förebild.

Under remissbehandlingen har påpekats, att den som genom beställning förvärvat rätt till skeppsbygge kan få svårigheter att hävda sin inskrivningsrätt, om varvet inte självmant medverkar till registrering av bygget. Det har ifrågasatts, om leveransen såsom slutpunkt för vissa säljarbefogenheter bör tillmätas sin hittillsvarande betydelse i en ordning som bygger på registrering och inskrivning. Men det har också — från metallindustriarbetareförbundets sida — erinrats om att beställarens inskrivningsrätt går ut över de varvsanställdas s. k. löneprivilegium i varvets konkurs. Förbundet avstyrker dock inte förslaget utan inskränker sig till att uttrycka önskemål om en närmare redovisning av de ekonomiska konsekvenserna för varven och deras anställda.

I övrigt har remissinstansernas uppmärksamhet koncentrerats till frågan om äganderätten till skeppsbyggen. En stark opinion vänder sig mot ingrepp i avtalsfriheten. Dess förenlighet med skeppsbyggnadskonventionen dras i tvivelsmål. Varvens skyddsbehov sätts i fråga och det skattemässiga syftet kritiseras såsom ovidkommande. Beställaren anses bli för dåligt ställd bl. a. ifall han lämnat betydande byggnadsförskott, vilket ofta sägs vara fallet vid beställning av fiskefartyg. Även den tekniska utformningen av äganderättsregeln angrips.

Vad som är problematiskt i detta sammanhang är inte så mycket vad parterna sinsemellan avtalar rörande äganderätten till bygget. Ty de bör kunna komma överens om vad som passar dem. Det verkliga problemet inställer sig först då det blir fråga om att göra en sådan överenskommelse giltig också mot tredje man, framför allt varvets borgenärer. Den nya skeppsbyggnadsregistreringen ändrar i ett slag förutsättningarna för den nuvarande ordningen i den delen. Det blir, som jag skall utveckla i ett följande avsnitt (3.4.8), möjlighet att frigöra sig från den allmänna lösörerättens traditionsprincip genom att knyta väsentliga rättsverkningar till inskrivning på grundval av beställningsavtalen. Kommittéförslagets tvingande äganderättsförbehåll för varven skall ses mot den bakgrunden.

Frågan om verkan av förvärv av äganderätt till skeppsbygge måste i sin tur ses mot bakgrund av skeppsbyggnadskonventionen, som bl. a. kräver att inskrivning av äganderätt till och panträtt i skeppsbyggen skall kunna ske. Om äganderätten helt låses vid varven, kommer inskrivningen tydligen inte att fylla annan funktion än att legitimera till panträttsupplåtelse genom inskrivning. En så begränsad funktion kan inte förmodas vara åsyftad med konventionen. Kommittéförslaget går också ut på ett visst utrymme för beställarinskrivning, dels genom att beställaren betraktas som ägare för fall av arbetsbeting, dels genom att det ofullbordade förvärv som beställningsköpet kommer att innefatta,

till följd av tvingande äganderättsförbehåll för varvet, kan skrivas in med begränsad verkan. Därigenom kan äganderättsinskrivning, låt vara ofullgången för beställarens del, ges någon mening utöver den som en varvens exklusiva inskrivningsrätt skulle ha.

Det kan enligt min uppfattning betvivlas att den begränsade möjlighet till beställarinskrivning, som kommittén föreslagit, svarar mot konventionens krav. Det kan också dras i tvivelsmål att skeppsbyggnadsmarknadens parter typiskt sett står i sådant inbördes styrkeförhållande att en tvingande reglering till skydd för den ena parten och dess borgenärer verkligen är motiverad. F. ö. är det ej uteslutet, att den reglering efter avtalets karaktär av beställning eller arbetsbeting, som kommittén föreslagit och som för beställningsköpets del — dvs. i de flesta fall — skulle låsa äganderätten vid varvet, skulle kunna genombrytas med hjälp av vissa dispositioner av parterna själva. Det har antytts att beställaren kunde tillhandahålla byggnadsmaterialet med anlitande av varvet som inköpskommissionär och sålunda förvandla rättsförhållandet från köp till arbetsbeting. Möjligheten av sådana krystade konstruktioner illustrerar väl svagheten i en ordning som inte tillåter parterna att på ett naturligt sätt anpassa sitt inbördes förhållande till finansieringsbördans fördelning eller eljest till en riskfördelning som de finner rimlig.

Det torde vara regel på den internationella marknad, där varven har sina kunder, att skeppsbyggnadsavtalets parter har avtalsfrihet i fråga om äganderätten till bygget och att deras avtal på den punkten blir giltigt även mot tredje man under förutsättning av registrering eller motsvarande. Så syns exempelvis vara fallet i varvsindustrinationer som Danmark, Frankrike, Nederländerna, Norge, Storbritannien och USA. En indispositiv ordning hos oss kan därför få som biverkan att svenska varvs konkurrensförmåga försvagas. Den moderna, internationella varvsindustrins oerhörda kapitalbehov utsätter den nämligen för risker som generellt sett väl motiverar beställarnas intresse för säkerhet i form av separationsrätt i varvets konkurs. Ett mot tredje man giltigt förvärv av äganderätt ger sådan separationsrätt. Det kan slutligen också med fog göras gällande att beställaren stundom har ett välgrundat behov av att på egen hand kunna utnyttja bygget som kreditunderlag.

Situationen kan sammanfattas så att skeppsbyggnadskonventionen får tillskrivas långtgående krav på avtalsfrihet, som i vart fall utesluter att regler om äganderätt begagnas som skyddsinstrument för varvets borgenärer, och att en tvingande reglering medför betydande nackdelar även frånsett dess sannolika oförenlighet med konventionen. Det bör inte förbises, att i den mån avtalsfrihet medför att varven nödgas avstå äganderätten till beställarsidan så ger förslaget varven en däremot svarande retentionsrätt i bygget. Om retentionsrätten prioriteras väl måste den kunna bli högst betydelsefull i detta sammanhang.

Mot denna bakgrund har jag kommit till att den nuvarande ordningen med leveransen till beställaren som avgörande för giltigheten mot tredje man av det äganderättsförvärv som skeppsbyggnadsavtalet kan innefatta bör överges. Parterna bör inte bara stå fria att sinsemellan komma överens om äganderättsövergången så som de finner för gott utan dessutom bör de kunna göra avtalet verksamt i förhållande till tredje man på den punkten. Detta kan bäst ske genom inskrivning av beställarens äganderätt. Jag återkommer till förslaget om sådant sakrättsskydd för äganderättsförvärv (3.4.8.2).

Med denna ståndpunkt i äganderättsfrågan förordar jag inga bestämmelser — vare sig indispositiva eller dispositiva — om vem som skall vara ägare till skeppsbygge. Skeppsbyggnadsavtalet får alltså bedömas efter i princip samma grunder som skeppsköpet.

De under remissbehandlingen antydda, möjliga svårigheterna för en beställare att hävda sin inskrivningsrätt gentemot ett eventuellt tredskande varv blir med denna lösning begränsade till de fall då beställarens förvärv är ofullbordat. Om bygget nämligen villkorslöst överlåtits på beställaren, kommer denne att redan före leveransen ensam disponera över rätten att registrera det och vinna inskrivning för sitt förvärv. Skulle hans förvärv vara ofullbordat, kan han i stället såsom kommittén föreslagit söka inskrivning också på varvets vägnar. Eftersom inskrivning av rätt till oregistrerat bygge söks genom att bygget anmäls för registrering, kan han på så sätt tvinga fram registrering. Farhågor att beställaren skall göra rättsförlust genom dröjsmål med varvets medverkan behöver inte hysas. Rättsverkan på grund av inskrivning bör nämligen, som redan kommittén föreslagit (2.4.5.2) och som jag skall ange i det följande (3.4.8.2), knytas till tidpunkten för inskrivningsansökningen. Och över den tidpunkten disponerar beställaren under alla förhållanden ensam.

Ehuru det är teoretiskt försvarligt att hålla frågan om den skattemässiga nedskrivningsrätten skild från den privaträttsliga frågan om äganderätten, är det uppenbart att detta inte låter sig göra från företagsekonomiska utgångspunkter. Jag har — efter särskilt samråd med cheferna för finans- och industridepartementen — funnit att en ordning som på en gång ger parterna avtalsfrihet och bevarar varven vid nuvarande skatterättsliga läge bör föredras. Vad varvsborgenärerna angår kommer varvets retentionsrätt dem tillgodo. De varvsanställda skyddas genom den statliga lönegarantin vid konkurs, som infördes genom lag (1970: 741) i ämnet och som efter senaste ändring (1971: 1046) går upp till fem gånger basbeloppet enligt lagen (1962: 381) om allmän försäkring. Vid överläggningar som jag haft med arbetsmarknadens parter har dessa förklarat sig dela denna uppfattning. Jfr vidare 3.6.4.5.

Chefen för finansdepartementet torde senare ta upp fråga om behövliga ändringar i skattelagstiftningen för att varven skall kunna ut-

nyttja skeppsbyggen i resultatutjämnande syfte, även när beställare inskrivits som ägare därtill.

*3.4.6 Avregistrering*

Enligt nuvarande ordning skall fartyg avregistreras om det förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts eller kondemnerats eller gått förlorat försäkringsmässigt eller förlorat svensk nationalitet. Bevis om inteckningshavares samtycke krävs dock för avregistrering. Sådan får ej heller företas på grund av nationalitetsförlust förrän efter viss tid, varunder nationaliteten kan återställas enligt regler i 5 § SjöL.

Kommittén har föreslagit, att skepp alltjämt skall avregistreras på nyssnämnda grunder. Avregistreringsgrunderna för skeppsbyggen skall enligt kommittéförslaget vara desamma, frånsett nationalitetsförlust som ej är aktuell för byggen. Därtill ger kommittéförslaget ägaren rätt att själv i princip förfoga över registreringen så att han efter eget skön kan få bygget avregistrerat.

Med utgångspunkt såväl i sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna som i gällande rätt föreskriver kommittéförslaget emellertid viss spärr mot avregistrering genom krav på inteckningsborgenärs skriftliga samtycke, ett krav som dock inte skall upprätthållas vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret. I det sistnämnda fallet föreskriver nämligen kommittéförslaget att inteckningen skall föras över till skeppsregistret med oförändrad rätt. En annan spärregel i kommittéförslaget hänger samman med regler i det nya partrederikapitlet, som berättigar delägare att lösa till sig andel i fartyg, om den kommit i utländsk hand och utlösning behövs för att fartygets svenska nationalitet skall kunna återställas. Så länge denna rätt kan utövas får nämligen avregistrering inte verkställas.

Kommittéförslaget har under remissbehandlingen endast mött den invändningen att ombyggnad eller annan förändring varigenom registrerat fartyg upphört att vara fartyg bör utgöra självständig avregistreringsgrund i stället för att, som kommittén förordat, tolkningsvis föras in under den avregistreringsgrund som förutsätter bl. a. att fartyget förstörts.

Jag kan i stort sett ansluta mig till kommittéförslaget. Men jag delar uppfattningen att ombyggnad eller annan sådan förändring, som innebär att skepp ej längre uppfyller förutsättningarna för registrering såsom sådant, bör utgöra självständig avregistreringsgrund. Dit bör då också föras de fall då ändringen visserligen ej medför att karaktären av fartyg har gått förlorad men fartygets största längd eller bredd har gått ned under det mått som förutsätts för att det skall vara skepp, dvs. skeppet har förvandlats till båt. Det är naturligtvis angeläget, att egendom som ej längre uppfyller förutsättningarna för registrering såsom skepp eller skeppsbygge snarast möjligt blir avförd ur registret. Det fall att förut-

sättningarna brustit redan vid registreringen skall jag behandla särskilt (jfr under 3.4.8.1). För utomstående, som helt riktigt bedömer egendomen som båt eller som lösöre i allmänhet, kan en bestående registrering tänkas leda till rättsliga komplikationer t. ex. i samband med att egendomen mottas som handpant eller antas bli täckt av företagsinteckning. Tillbörlig hänsyn till ägaren och till borgenär till vilken upplåtits panträtt på grund av inteckning i det förutvarande skeppet kräver på den andra sidan att avregistrering inte företas utan vidare. Enligt min mening balanseras de motstående intressena väl, om inteckningsborgenären får viss tid på sig att söka betalning ur egendomen. Hans fordran är i allmänhet förfallen till betalning i dessa lägen och kommer i varje fall att vara det enligt en särskild regel om s. k. acceleration av förfallotid som jag föreslår i ett senare avsnitt (4.7). Denna frist kan lämpligen bestämmas till en månad från det att skeppet anmälts för avregistrering. Inleder borgenären därunder realisation av sin rätt, t. ex. genom lagsökning, så bör hans samtycke till avregistrering alltjämt krävas så att han kan låta realisationen fortgå till exekutiv försäljning. Skulle han inte begagna fristen för angivet ändamål, bör hans samtycke till avregistreringen inte fordras längre. Låter han inledda realisationsåtgärder förfalla, bör resultatet bli detsamma. Ägarens intresse tillgodoses tillräckligt, om rättsverkan av inskrivning blir bestående. Jag återkommer till det (jfr 3.4.8.1).

*3.4.7 Inskrivning av skeppsnamn*

Utöver vissa regler om anteckning av namn på fartyg, som förts in i fartygsregistret, finns för närvarande inga bestämmelser om inskrivning av sådana namn.

Kommittén har föreslagit att både enskilda skeppsnamn och serier av sådana namn skall kunna reserveras i förväg genom anteckning i skeppsregistret. Varje ägare av registrerat eller påbörjat skeppsbygge får enligt kommittéförslaget rätt att på det sättet förbehålla sig bruket av enstaka skeppsnamn för att han i tid skall kunna förvissa sig om att han kan få sitt skepp registrerat under det namn han avser att ge det, exempelvis vid sjösättningen. Serie av skeppsnamn får på samma sätt reserveras av den som äger ett registrerat eller påbörjat skeppsbygge eller ett registrerat skepp. Förutsättningarna är, dels att serien utåt markerar grupptillhörighet, dels att den består av inbördes särskiljande namn. Som exempel på namnserier, vilka bör kunna reserveras, har kommittén anfört svenska älvar eller namn med gemensam ändelse som "-holm" eller "-land" eller liknande eller namn som består av ett gemensamt namn med särskiljande tillägg för varje enskilt skepp.

Konkurrens mellan olika namn eller namnserier löser kommittéförslaget så att i första hand företräde skall gälla efter ordningen för ansökan och i andra hand, om flera ansökningar görs samma dag, före-

trädet skall bestämmas av sjöfartsverket efter skälighetsprövning. Anteckning om namn eller namnserie skall avföras, om namnet eller serien inte tagits i bruk för registrerat skepp inom två år eller varit ur bruk i två år. Anteckningen skall även avföras på begäran av den till vars förmån den gäller.

Att enstaka skeppsnamn reserveras genom registeranteckning har inte mött erinran under remissbehandlingen. Men förslaget om reservation av namnserier har — som berörts redan i det föregående — rönt viss kritik. Framför allt framhålls, att kravet på originalitet bör ställas högre än kommittén tänkt sig så att inte hela block av tänkbara skeppsnamn blir täckta. Allmänt bestämda serier med vanlig förstavelse eller slut som "-land", "-holm" osv. anses inte böra godtas, ej heller sådana serier som namn på svenska älvar, operanamn och namn på delstater i USA. Det ifrågasätts, om inte serien måste preciseras genom uppräkning av däri ingående namn. Beträffande metoden att lösa konkurrensproblem har invänts, att skälighetsprövning är för godtycklig och att i stället inbördes ordning för diarieföring bör bestämma företrädet.

Mina principiella överväganden i fråga om skeppsnamn har jag redovisat i avsnittet om fartyg i samband med förslag angående bestämmelse om fartygs identifiering (3.3.4). I detta sammanhang är det närmast fråga om namnseriers utformning och metoden för reservering av namn och namnserier.

Jag delar som förut nämnts (3.3.4) uppfattningen att bruk av skeppsnamn skall kunna vinna visst skydd i samband med skeppsregistrering. Ett eller flera särskilt angivna sådana namn bör kunna reserveras i förväg genom införing i skeppsregistret. Exempelvis den som skall namnge ett skepp vid sjösättningen bör på det sättet kunna försäkra sig om att namnet ej är blockerat när han skall registrera sitt färdigbyggda skepp. Med denna metod kan i och för sig också namnserier reserveras, vare sig de består av namn med ett klart inbördes samband eller ej. Och mot det finns enligt min mening intet att invända. Men som framhållits under remissbehandlingen är det knappast lämpligt att mer obestämda serier av tänkbara skeppsnamn blockeras på grund av reservation genom införing i skeppsregistret. Namnserier, som ej består av ett begränsat antal särskilt angivna skeppsnamn, bör inte kunna vinna sådant skydd som det här är fråga om utan att vara etablerade genom att ha tagits i bruk.

Om en skeppsägare har flera skepp registrerade under namn, som tillsammans konstituerar ett särpräglat namnskick, är det enligt min mening motiverat att respektera detta i samband med registrering av andra skepp. Den typ av namnserier jag här har för ögonen kan tänkas bestå av en grundkomponent, t. ex "Sunnan", med tillägg av särskiljande beteckning, exempelvis "hav", "våg", "bris" osv. Det är tydligt att ett namn som "Sunnanvind" skulle gripa in i ett sådant namnskick och det

på ett sätt som skulle vara otillbörligt i den mån ett sålunda namngivet skepp genom namnet skulle ge det oriktiga intrycket att tillhöra samma ägare som de övriga. I så fall bör alltså registrering under namnet "Sunnanvind" inte tillåtas utan samtycke av den skeppsägare vars namnskick är berört. Med sådant samtycke kan emellertid ingreppet i namnskicket ej anses otillbörligt. Det är ju nämligen inte samma sak att namnge skepp så att det ger sken av viss grupptillhörighet som att namnge det på sådant sätt att förväxlingsrisk föreligger. Sådan namngivning får inte godkännas av registermyndigheten, vare sig redare som berörs av namngivningen medger det eller ej. Det finns naturligtvis flera metoder att bygga upp ett särpräglat namnskick. Jag vill dock betona att den särprägel ett sådant namnskick måste ha för att förtjäna skydd i denna ordning enligt min mening utesluter namnserier som bygger på vanligt förekommande förstavelser eller ändelser såsom "Berg-", "-land" och "-holm". Den som vill ha skydd för sådana namn får alltså begära inskrivning av dem genom uppräkning.

Kommittéförslaget ställer formella krav för rätt att reservera skeppsnamn. Jag har funnit, att rätten hellre bör knytas till det verkliga behovet än till formella kvalifikationskrav. Det bör således krävas, att sökanden gör troligt, att han har eller får bruk för namn eller namnserie, som han vill förbehålla sig. Det är självklart, att en väl etablerad redare lättare kan göra reservationsbehov troligt än en nykomling i näringen, som kanske bör dokumentera sitt behov genom att visa att han har skepp i beställning.

Vad beträffar metoden för att lösa konkurrens mellan flera samma dag gjorda ansökningar om reservation av namn eller namnserier finner jag ingen anledning att frångå kommittéförslagets skälighetsprövning. Jag har nämligen svårt att se hur den ordning vari ansökningar samma dag blir diarieförda, måhända beroende på i vilken ordning posten bryts eller sorteras, skall kunna undgå att åtminstone för denna typ av konkurrens ge väl så godtyckliga utslag som en skälighetsprövning.

Reservation av skeppsnamn bör enligt min mening ske genom inskrivning. Sådan inskrivning bör avföras, om det eller de reserverade namnen inte tagits i bruk för registrerat skepp inom viss tid. För att passa även då flera namn reserveras på en gång kan fristen lämpligen bestämmas till fem år.

### *3.4.8 Verkan av registrering och inskrivning*

#### 3.4.8.1 Allmän grundsats

Svensk rätt vilar bl. a. på grundsatsen, att inskrivning ej konstituerar materiell rätt i den meningen att inskrivet rättsförvärv inte skulle kunna angripas. Ehuru vi inte för fartyg har någon fullt utbildad privaträttslig

registrering och inskrivning, gör sig denna grundsats dock gällande på det sättet att giltigheten av en i fartyg intecknad fordran kan prövas utan hinder av inteckningen. Rättsverkan av inskrivning i fartygsregistret inskränker sig — bortsett från den företrädesrätt som inteckningen grundar — väsentligen till en viss inteckningslegitimation.

För den nya skepps- och skeppsbyggnadsregistreringen, omfattande även inskrivning av äganderättsförvärv delvis efter fastighetsrättslig förebild, har kommittén föreslagit att man bevarar grundsatsen att det underliggande rättsförhållandet kan prövas utan hinder av inskrivning. Den grundsatsen kommer då att gälla både registrerings- och inskrivningsåtgärder. Mot denna princip balanserar kommittéförslaget speciella regler, som likväl tillägger inskrivning materiell rättsverkan främst i form av sakrättsskydd för förvärv, skydd för godtrosförvärv och företräde på grund av inskrivning mellan konkurrerande förvärv. Under remissbehandlingen har kommittéförslaget i denna del endast föranlett erinran om risken för rättsförlust, ifall registrerad egendom befinnes ej ha varit registreringsbar.

Enligt min mening finns det all anledning att i den nya ordningen för registrering av och inskrivning av rätt till skepp och skeppsbyggen gå ut från en allmän grundsats att varken registrering eller inskrivning skall konstituera materiell rätt. Det underliggande rättsförhållandet bör alltjämt kunna prövas särskilt. Huruvida registrerad egendom är av den beskaffenhet registreringen förutsätter eller om inskrivet rättsförvärv är giltigt, bör ej heller anses slutligt avgjort genom registreringen eller inskrivningen.

Det kan tänkas, att egendom som ej faller inom fartygsbegreppets ram likväl blir införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Att detta skall visa sig bli ett praktiskt problem är visserligen knappast troligt, eftersom registermyndigheten får antas komma att med ledning av mätbrev eller på annat lämpligt sätt förvissa sig om att vad som söks registrerat, inte minst om det gäller egendom i fartygsbegreppets gränsområde till allmänt lösöre, verkligen skall bedömas vara registreringsbart såsom skepp eller skeppsbygge. Men tveksamma fall kan dock uppstå och båt kan naturligtvis av misstag registreras såsom skepp liksom f. ö. utländskt skepp felaktigt kan registreras såsom svenskt. Som framhållits under remissbehandlingen finns det i sådana fall risk för rättsförluster genom att parter och andra grundat förfoganden på egendomens registrering och inskrivning av rätt därtill. Principiellt måste ju egendomen uppenbarligen avregistreras, när det ådagaläggs att den registrerats utan laga grund likaväl som den skall avregistreras, när den efter en i och för sig riktig registrering förändrats så att den ej längre är registreringsbar.

När skepp eller skeppsbygge skall avregistreras efter lagenlig registre-

ring skall det, som jag utvecklat i det föregående (3.4.6), ske med iakttagande av rättsägarnas intresse så att deras samtycke i regel krävs till åtgärden. Har egendom felaktigt registrerats som skepp eller skeppsbygge, skall den givetvis avregistreras. I sådana fall kan läget delvis se annorlunda ut. Mot dem vars anspråk grundas på inskrivning kan stå andra, t. ex. en innehavare av inteckning i den näringsverksamhet till vilken egendomen rätteligen hör. Sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna kan inte antas kräva, att deras spärregler till rättsägares skydd mot avregistrering skall gälla i hithörande fall, eftersom konventionerna avser bara egendom som utgör skepp och skeppsbygge. Men såvitt jag förstår är det med den föreslagna lagstiftningens grundläggande syfte — nämligen att stärka sjöfarts- och varvsnäringarnas möjligheter att utnyttja skepp och skeppsbyggen för kreditsäkerhetsändamål — bäst förenligt att omge avregistrering av felaktigt registrerad egendom med sådana skyddsregler att de förfoganden över den registrerade egendomen som förutsatt och grundats på registrering och inskrivning, väsentligen säkerställs. Rättsverkan som vunnits på grund av inskrivning m. m. bör bevaras utan hinder av att egendomen avregistrerats. Det måste f. ö. vara en allmän grundsats som skall gälla oavsett på vilken grund avregistrering sker. Och inteckningsborgenärerna bör ha samma rätt att inom en frist av en månad söka betalning ur egendomen som om det hade varit fråga om att ett registrerat skepp byggts om till något annat (jfr 3.4.6).

För att ett sådant skydd för förfoganden på grund av registrering som jag här förordat skall aktualiseras fordras givetvis att registreringen vunnit laga kraft. Så länge besvär kan anföras mot registreringsbeslutet eller mot beslut om inskrivning på grund av registreringen, måste nämligen åtgärden i fråga kunna undanröjas utan hinder av de förfoganden som grundats på densamma.

3.4.8.2 *Sakrättsskydd på grund av inskrivning*

Som jag redan framhållit vid flera tillfällen, följer fartyg i princip allmänna lösöreregler, vilket bl. a. innebär att besittningsförhållandena spelar en betydelsefull roll i sakrättsliga hänseenden, såsom när det gäller äganderättsövergång vid köp m. m. I fråga om fartygsandel står traditionsprincipen emellertid möjligen tillbaka för den s. k. avtalsprincipen. Inteckningsbarhet ger upphov till vissa avvikelser, låt vara att det är omtvistat vilka och hur vittgående de är. Fartyg under byggnad är underkastade motsvarande regler med det undantaget att inteckningsbarhet och därav följande speciella problem ej inträder förrän i ett förhållandevis sent byggnadsskede, nämligen då mätdäcket lagts och registrering följaktligen kan företas på grundval av mätbar dräktighet.

Kommittén har funnit, att traditionsprincipen inte passar särskilt väl

för stora fartyg. Som redan nämnts (2.4.2.2) har kommittén vidare funnit det inte vara lämpligt att formalisera fartygsköpet efter fastighetsrättslig förebild. Och avtalsprincipen har ej ansetts böra sättas i stället för traditionsprincipen. Men enligt kommittén kan den nya skepps- och skeppsbyggnadsregistreringen utnyttjas för att ersätta traditionsprincipen med en ny: publicitets- eller inskrivningsprincipen. Sålunda ger kommittéförslaget överlåtelse av skepp och skeppsbyggen sakrättsskydd på grund av inskrivning. Sedan inskrivning sökts för förvärv på grund av överlåtelse — inbegripet beställning — får enligt kommitténs förslag skeppet eller bygget inte tas i anspråk för annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med pant- eller retentionsrätt i egendomen. Anmälan om avregistrering skall ha samma verkan som inskrivningsansökan. Sakrättsskydd skall inträda vare sig förvärvet är fullbordat eller ofullbordat. Ej heller skiljer kommittéförslaget på onerösa och benefika förvärv. Förslaget innefattar därför också ändring i lagen angående vissa utfästelser om gåva av innebörd att krav på gåvans fullbordan genom tradition ej skall gälla fartyg och skeppsbyggen som kan föras in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Sakrättsskydd på grund av inskrivning skall också gälla vid andelsförvärv och t. ex. förvärv varigenom en avbetalningsköpares rätt enligt köpekontraktet övertas av annan.

Inskrivningsprincipen har i allmänhet godtagits under remissbehandlingen. En remissmyndighet framhåller emellertid det problematiska i att skepp och båtar kommer att följa olika regler.

Att överge traditionsprincipen i fråga om skepp och skeppsbyggen innebär naturligtvis att en i och för sig ej eftersträvansvärd rättslig skiljelinje dras mellan skepp och båtar. Detta bör dock vägas mot de både teoretiska och praktiska fördelar som enligt min mening står att vinna för skepps och skeppsbyggens del. Traditionsprincipen passar, som kommittén framhållit, ganska illa för dem i många fall. Om den förkastas, står man inför valet mellan fastighetsrättens avtalsprincip och den inskrivningsprincip kommittén föreslagit. Det kunde visserligen i detta inskrivningsrättsliga sammanhang vara naturligt att även på denna punkt anknyta till den ordning som gäller inom fastighetsrätten och sålunda utgå från avtalsprincipen. Med hänsyn till att det här dock är fråga om lösöre — ett slag av egendom för vilket i övrigt generellt gäller sakrättsligt traditionskrav — finner jag liksom kommittén det vara att föredra att ersätta traditionsprincipen med krav på inskrivning för att förvärv av skepp eller skeppsbygge skall gälla mot överlåtarens borgenärer. Det är också ett naturligt sätt att utnyttja register av den typ det här är fråga om. Med den för envar urskiljbara gränsen mellan skepp och båtar — vid tolv meters minsta längd och fyra meters minsta bredd — behöver de rättsliga skillnaderna mellan dessa olika slag av fartyg knappast medföra beaktansvärda praktiska nackdelar.

Jag biträder i enlighet med det sagda vad kommittén föreslagit. Det ställningstagandet leder till att grundsatsen att registrering och inskrivning inte ger upphov till materiell rätt kommer att balanseras av att en rättssystematiskt och delvis även praktiskt högst betydelsefull rättsföljd likväl knyts till inskrivning.

Sakrättsskydd på grund av inskrivning bör i princip knytas till alla förmögenhetsrättsliga singularfång. För att det skall bli möjligt måste avregistrering efter överlåtelse av skepp under sådana omständigheter att det förlorar svensk nationalitet eller av bygge, som skall införas i utländskt register, jämställas med inskrivning i detta hänseende. Annars skulle förvärvet i fråga ej kunna vinna sakrättsskydd under den svenska rättsordningen. Sakrättsskydd får i sådana fall inträda vid anmälan om avregistrering i stället för vid inskrivningsansökan.

Jag vill också betona vikten av att sakrättsskydd på grund av inskrivning gäller både ofullbordade och fullbordade förvärv. Därigenom grundläggs bl. a. ett starkt motiv för dem vars förvärv ej är inskrivningspliktiga utan endast inskrivningsberättigade att söka inskrivning. Och det främjar syftet att inskrivningsförhållandena skall återspegla verkligheten så troget som möjligt.

Att den som förvärvat skepp eller skeppsbygge i exekutiv ordning eller från konkursbo utan vidare skall vara skyddad mot gäldenärens borgenärer torde vara klart utan vidare. Utmätning och konkurs är ju de lagstadgade offentliga förfaranden som står till buds just för att borgenärerna skall komma till sin rätt. Tvekan kunde möjligen hysas om förvärv på grund av exekutiv auktion, som begärts av skeppsägaren själv enligt kommittéförslagets 10 §, dvs. efter kondemnation. Men jag finner ingen fullgod anledning att föreslå avvikelse på den punkten.

### 3.4.8.3 Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning

Att fartyg utgör lösöre innebär, som förut antytts, bl. a. att fall av konkurrens mellan flera äganderättsanspråk till samma fartyg löses efter de grunder som gäller lösöre i allmänhet. Såväl när det gäller tvesalufall — dvs. då en fartygsägare överlåter fartyget först till en och sedan till en annan — som när det gäller godtrosförvärv av fartyg från någon som eljest ej var rätt ägare gäller alltså lösörerättsliga grundsatser. De innebär, att förvärv i god tro från den som till följd av besittning, kanske också genom s. k. inskrivning i fartygsregistret, framstod som ägare står sig mot konkurrerande äganderättsanspråk om förvärvaren fått fartyget i sin besittning.

Efter fastighetsrättslig förebild löser nu kommittéförslaget konkurrens mellan flera förvärv av skepp eller skeppsbygge från samme fångesman, dvs. fall av s. k. tvesalu, genom särskilda regler om företräde på grund av inskrivning så att det förvärv för vilket inskrivning söks först

har företräde framför det andra. Men för att senare förvärv skall få företräde framför tidigare fordras härutöver, att förvärvaren var i god tro. Var han inte det, kan förvärvet likväl vinna företräde, om nämligen den ondtroende förvärvaren överlåtit skeppet vidare till annan som i sin tur var i god tro. Den sistnämndes goda tro botar alltså den brist hans fångesmans onda tro utgör. För den händelse inskrivning söks samma dag för konkurrerande förvärv, skall gälla företräde efter förvärvens inbördes tidsföljd. Kan denna tidsföljd ej utrönas, bestäms företrädet av domstol efter skälighetsprövning.

Företräde på grund av inskrivning förutsätter enligt kommittéförslaget att inskrivning beviljas. Eljest förfaller företrädesrätten. Det gör den också för den händelse inskrivet förvärv visar sig vara ogiltigt eller ej kunna göras gällande av förvärvaren. Bestämmelserna är i första hand avsedda för konkurrerande förvärv genom köp, byte eller gåva. Men om konkurrens uppstår mellan bolagsskifte, arv eller annat universalfång på den ena sidan och överlåtelse på den andra, så kan universalfånget tvingas stå tillbaka för singularfånget på grund av inskrivning men inte tvärtom. Förvärv vid exekutiv försäljning, som i fastighetsrätten undantagsvis får utstå konkurrens på grund av företrädesregler av detta slag, skall enligt uttrycklig föreskrift i kommittéförslaget inte behöva göra det i sjörätten. Det är den internationella marknadens större behov av omsättningstrygghet som föranlett den ståndpunkten.

Kommittén föreslår vidare, likaledes efter fastighetsrättslig förebild, regler om godtrosförvärv på grund av inskrivning, avsedda för sådana fall då det ena av konkurrerande förvärv är behäftat med rättslig brist i fångeskedjan. Som exempel på sådan brist anför kommittén att förvärv grundats på förfalskad eller oriktigt tolkad fångeshandling. Kommittéförslaget berättigar tredje man till godtrosförvärv av den som vunnit inskrivning för sådant fång. Detsamma skall gälla, om bristen ligger längre tillbaka i fångeskedjan. Till skillnad från fastighetsrätten — som härvidlag utesluter godtrosförvärv vid vissa allvarliga brister i fångeskedjan, t. ex. då förvärv skett från omyndig eller konkursgäldenär — berättigar kommittéförslaget till godtrosförvärv oavsett bristens beskaffenhet. Även för detta åberopas den internationella marknadens särskilda behov av trygghet i omsättningen. Samma hänsyn föranleder kommittén till ståndpunkten att förvärv på exekutiv auktion skall gälla utan särskilda kvalifikationskrav och alltså inte vara underkastade reglerna om godtrosförvärv på grund av inskrivning. Genom förvärv som följer dessa regler gör rätt ägare förlust och den skall enligt kommittéförslaget ersättas av statsverket (jfr 2.8).

Att kommittéförslaget i dessa konkurrensfrågor vilar på fastighetsrättslig förebild har inte mött någon invändning under remissbehandlingen. Men från ett par håll har kritiserats, att godtrosförvärv på grund av inskrivning skall bli möjligt oberoende av beskaffenheten av den

brist som föreligger i fångeskedjan. Att den internationella marknadens behov av omsättningstrygghet motiverar en sådan ordning sätts i fråga. Motivet antas i så fall böra föranleda att godtrosförvärv på grund av inskrivning skall tillåtas även om bristen vidlådder godtrosförvärvet självt. Om kommittéförslaget som därvidlag dock anses ha stöd av hävd i svensk lösöreratt godtas, bör det enligt denna kritik — genom registeranteckning ej endast om konkurs och utmätning utan även om inskrivna ägares omyndighet och om kvarstadsbeslut — förebyggas att inskrivning beviljas för förvärv på grund av obehöriga förfoganden. Inskrivning på grund av förfalskad fångeshandling bör, föreslås det, förebyggas genom att kommunikation med fångesmannen föreskrivs i inskrivningsärenden. Det anses slutligen, att uttrycklig ställning bör tas till frågan om rätt för rätte ägaren att återlösa egendomen.

Fastighetsrättens uppdelning av de fall av konkurrerande äganderätts-anspråk som det här är fråga om på regler om företräde på grund av inskrivning och om godtrosförvärv på grund av inskrivning bottnar i förutsättningen att fastighetsägaren, även sedan han en gång överlåtit fastigheten, kan genom tvesalu överlåta den till ny förvärvare med verkan att denne därigenom gör ett i och för sig giltigt förvärv medan det i övrigt rör sig om ogiltiga förvärv vars brister botas genom förlitan på överlåtarens lagfart. Den lösörerättsliga utgångspunkten är en annan och innebär, att det i båda fall är fråga om ett i och för sig bristfälligt förvärv även om överlåtaren på grund av besittning till egendomen framstår som behörig att förfoga över densamma. I båda fallen blir förvärven också skyddade enligt grundsatsen om godtrosförvärv av lösöre. Ett för några år sedan framlagt kommittéförslag till lag om godtrosförvärv av lösöre (SOU 1965: 14), som nu är under beredning i justitiedepartementet, utgår från att detta skall gälla även i fortsättningen. Ett annat exempel på principiellt liknande behandling av motsvarande problem utgör 14 § lagen om skuldebrev.

Otvivelaktigt kan det till förmån för att i detta sammanhang följa den fastighetsrättsliga förebilden åberopas, att rättslikhet mellan olika grenar av inskrivningsbunden rätt har givna fördelar. Men det kan också riktas invändningar mot att bygga på fastighetsrättens principer. Först och främst skulle därigenom i lösörerätten föras in en främmande grundsats om giltigheten av senare förvärv vid tvesalu. En onödigt djupgående skillnad skulle då komma att föreligga vid olika slag av fartygsförvärv. Jag tänker på förvärv av skepp resp. förvärv av båt. För det andra skulle man på ett egentligen omotiverat sätt ge skeppsköpet och skeppsbyggnadsavtalet en ställning som i viss mån svarar mot fastighetsköpet, nämligen genom att godtrosförvärv på grund av inskrivning skulle vara skyddat redan vid förvärvsavtalet. En sådan ordning är naturlig när det gäller det formaliserade fastighetsköpet, som i sig självt är förenat med bl. a. sakrättsskydd. Men skeppsköpet

och skeppbyggnadsavtalet får alls inte den ställningen enligt mitt förslag. Det blir inte formbundet och det vinner sakrättsskydd först på grund av inskrivning. Jag finner redan dessa invändningar så tungt vägande att jag med avvikelse från kommittéförslaget vill förorda en lösning med den allmänna lösörerätten som naturlig bakgrund. Denna lösning utgör en följdriktig utveckling av inskrivningsprincipen i fråga om sakrättsskydd. Den innebär, att den som förvärvat skepp eller skeppsbygge från någon, som väl var inskriven ägare men inte rätt ägare, skall vara skyddad mot konkurrerande äganderättsanspråk, om han sökt inskrivning för sitt förvärv och var i god tro inte bara vid förvärvet utan även när han sökte inskrivning. Överlåtarens inskrivning träder på det sättet i stället för den i lösörerätten legitimerande besittningen till egendomen och förvärvarens inskrivningsansökan ersätter besittningstagandet som grund för rättsskydd. Naturligtvis förutsätter en sådan ordning att inskrivning också beviljas.

I fråga om lösningsrätten finner jag liksom kommittén, att omsättningens behov av trygghet lämpligen kan tillgodoses utan hänsyn till beskaffenheten av bristen i överlåtarens rätt att förfoga över egendomen. Något utrymme för lösningsrätt för det fall att skeppet eller skeppsbygget t. ex. berövats rätt ägare genom brott finner jag alltså inte vara behövligt. En grundprincip i mitt förslag är att värna om skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vederhäftighet. Det bör i de övervägande kommersiellt färgade sammanhang som det här är fråga om vara tillräckligt att rätt ägare får ersättning av statsmedel. Jag återkommer till det i ett följande avsnitt (3.7). Men jag vill här påpeka att ersättningsrätten bör vara oberoende av det sätt på vilket egendomen gått ur rätte ägarens hand. Det ensamt avgörande bör alltså vara att någon genom godtrosförvärv på grund av inskrivning slutligt utsläckt hans anspråk på skeppet eller bygget.

Det bör inte förbises, att inskrivningsförfarandet kan läggas väl till rätta för att väsentligt reducera riskerna för rättsförluster. Först och främst kommer registermyndigheten att ha skyldighet att kommunicera inskrivningsansökningar med dem vars rätt berörs, ifall det finns anledning till det i det särskilda fallet. Att räkna med rutinmässig kommunikation med överlåtaren i alla lägen, finner jag däremot inte lämpligt med hänsyn till det likaledes viktiga kravet att inskrivningsärenden skall handläggas snabbt och smidigt. Men genom underrättelse till överlåtaren om det inskrivningsbeslut som ärendet leder till kan denne sättas i tillfälle att besvärsvägen söka ändring av ett beslut som han finner kränka hans rätt. Det kan ordnas rutinmässigt utan fördröjning av ärendenas handläggning.

Det bör vidare vara lämpligt att, som förordats under remissbehandlingen, kvarstad skall föranleda anteckning i registret. Sådan handräckningsåtgärd går ut på att hindra kvarstadsgäldenären att förfoga över

den kvarstadsbelagda egendomen, främst genom överlåtelse eller pantsättning, till förfång för kvarstadssökanden. Sker likväl sådant förfogande, blir det giltigt endast under förutsättning av god tro hos tredje man. Om åtgärden blir föremål för registeranteckning, bör tredje man åtminstone i praktiken bli avskuren från möjlighet att åberopa god tro. Motsvarande synpunkter kan anläggas på skingringsförbud. Jag förordar därför regler av innebörd att både kvarstad och skingringsförbud skall antecknas i registret. Frågan om publicitetsverkan av skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll skall jag strax behandla (3.4.8.4). I ett senare avsnitt återkommer jag till frågan om verkan av kvarstad och skingringsförbud när det gäller inteckning i egendomen (3.6.4.7).

Föreskrift att inskriven ägares omyndighet skall antecknas i registret som förordats under remissbehandlingen skulle visserligen tjäna den omyndige till skydd men torde bli svårgenomförbar av rent praktiska skäl. Man måste nämligen hålla i minnet, att det för det ifrågasatta ändamålet ej är tillräckligt att säkerställa information till registermyndigheten om redan inskrivna ägares omyndighet. Det skulle också bli behövligt att på något sätt se till att myndigheten förfogade över sådan information i fråga om framtida skeppsägare, vilket uppenbarligen inte rimligen kan ordnas på ett rationellt sätt. Dessutom kommer skepps- och skeppsbyggnadsregistren — såvitt nu kan bedömas — ej att utvisa mer än de gällande äganderättsförhållandena. Man blir då för en granskning av fångeskedjan i övrigt hänvisad till myndighetens arkiv, som visserligen kan hållas lätt tillgängligt men som ej utan vidare kan tilläggas samma publicitetsverkan som registret självt. Tredje man skulle således knappast vara betjänt med omyndighetsanteckning, även om en sådan ordning mot förmodan skulle kunna realiseras. Slutligen inställer sig i detta sammanhang också frågan om det statliga skadeståndsansvaret för det fall att föreskriven omyndighetsanteckning inte kommer till stånd. Jag kan mot denna bakgrund inte finna det motiverat att föreskriva omyndighetsanteckning i registren.

De förvärv som avses med förevarande konkurrensregler är förmögenhetsrättsliga singularfång i allmänhet. Förvärv vid exekutiv försäljning omfattas ej av kommittéförslaget. Även jag har den uppfattningen att förvärv vid exekutiv försäljning bör vara undantagna från konkurrensreglerna. De bör stå sig i konkurrensfall även utan krav på kvalifikation genom inskrivning och god tro. Däremot finns ingen anledning till särbehandling av det fall att förvärvet skett genom frivillig överlåtelse från konkursbo. När det gällde sakrättsskydd på grund av inskrivning följde sådan särbehandling av sakens natur (3.4.8.2) men i förevarande situationer är förhållandena helt andra.

3.4.8.4 Publicitetsverkan

Kommittéförslaget ger genom särskild bestämmelse publicitetsverkan åt registeranteckningar om tvist angående bättre rätt till skepp eller skeppsbygge och om förvärvsvillkor som begränsar ägarens rätt att förfoga över egendomen. Detta har fastighetsrättslig förebild. Ingen invändning har gjorts under remissbehandlingen. Men enligt min mening ligger det nära till hands att utvidga publicitetsverkan utöver vad som sålunda förslagits. Det principiellt viktigaste steget mot en generell publicitetsverkan är i själva verket taget redan med förslaget om sakrättsskydd på grund av inskrivning. I fastighetsrätten gäller i stället sådant skydd på grund av avtalet.

Enligt min mening måste man under alla förhållanden räkna med att registrens publicitetsverkan i praktiken blir mer vidsträckt än kommittéförslaget formellt förutsätter. Ty i den mån registren innehåller och skall innehålla upplysning rörande omständigheter, som har betydelse för tredje man vid rättshandling med avseende på registrerat skepp eller skeppsbygge, så vill det i praktiken mycket till för att denne skall anses vara försvarad med att underlåta att förvissa sig om registrets ifrågavarande innehåll. Därifrån är steget kort till att helt enkelt i lag slå fast, att han skall anses känna till registrets innehåll. Syftet med en sådan föreskrift skulle vara begränsat till att generellt avskära tredje man från möjlighet att till stöd för bestånadet av rättsförvärv till registrerat skepp eller bygge åberopa att han inte känt till den omständighet varom registret innehöll upplysning. Föreskriften skulle väsentligen komma att medföra, att utom äganderättstvister och förvärvsvillkor också utmätning, kvarstad och skingringsförbud skulle anses vara kända för tredje man. I övrigt kommer nämligen registren att innehålla upplysningar, som antingen enligt andra regler anses kända för tredje man — såsom om konkurs — eller också ej är av betydelse i sammanhanget. Utvidgningen kan sägas vara naturlig mot bakgrund av förslagets utformning i övrigt, inte minst den från JB avvikande principen om sakrättsskydd på grund av inskrivning.

Mot en sådan utvidgning av registrens publicitetsverkan kan invändas, att det medför en påtaglig olikhet i förhållande till fastighetsrätten. Denna olikhet blir så mycket mer markerad som nyligen genomförts sådan ändring i JBs bestämmelser om godtrosförvärv av panträtt som innebär att ny ägares lagfartsansökan inte utan vidare försätter borgenären ur god tro med avseende på fångesmannens panträttsbehörighet; i regel kommer borgenären att kunna förhålla sig passiv och räkna med underrättelse om överlåtelsen. En motsvarande ordning i sjörätten, i och för sig motiverad av uniformitetshänsyn, skulle emellertid inte kunna förenas med full publicitetsverkan av skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll. Såsom jag skall utveckla vid mitt

förslag rörande panträttsupplåtelse i vissa fall i ett senare avsnitt (3.6.4.3. har jag dock funnit, att behovet av godtrosskydd för borgenären i detta sammanhang inte behöver tillmätas på långt när samma praktiska betydelse som i fastighetsrätten. Jag har därför valt att fullfölja inskrivningsprincipen med publicitetsprincipen och föreslår alltså, att skepps- och skeppsbyggnadsregistren ges sådan allmän publicitetsverkan som jag nyss angav.

*3.4.9 Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet*

Den nuvarande ordningen för fartygsregistrering och inskrivning av fartyg utmärker sig för uppdelning i offentligrättslig registrering och äganderättsinskrivning hos en myndighet samt inteckning hos en annan. Det är sörjt för ett visst samspel mellan dessa båda inskrivningsformer. Registrering är förutsättning för inteckning och den i fartygsregistret inskrivne ägaren har viss inteckningslegitimation.

Kommittéförslaget går ut från nya förutsättningar. De viktigaste är att registreringen och inskrivningen förläggs till samma myndighet, sjöfartsverket, och inrättas för fullgången privaträttslig inskrivning. Fastighetsrätten har efterbildats i betydande utsträckning. Systemet vilar på fartygsägarnas skyldighet att anmäla fartyg för registrering, söka inskrivning av äganderättsförvärv och i övrigt förse registren med informationer om registrerade fartyg och byggen. Sjöfartsverket skall vaka över att dessa skyldigheter fullgörs. För ändamålet skall verket kunna förelägga vite, vars belopp ej blir begränsade. Förelagt vite skall dömas ut av domstol på talan av allmän åklagare. Sjöfartsverket skall självmant kunna vidta behövliga åtgärder för avregistrering när sådan skall äga rum. Rättelse av felaktig införing i register skall också kunna företas självmant på samma sätt som rättelse av införing i fastighetsbok. Sökande vars rätt är beroende av att föregående ägare fullgör registrerings- eller inskrivningsplikt skall kunna fullgöra denna på den försumliges vägnar och denne i sin tur åläggs en däremot svarande skyldighet att lämna ut behövliga handlingar som han har. Bl. a. på grund av föreskrift i sjöpanträttskonventionen föreskrivs undantag från kravet på sammanhängande fångeskedja för inskrivning, nämligen såvitt gäller förvärv genom exekutiv försäljning.

Handläggningen av registrerings- och inskrivningsärenden blir enligt kommittéförslaget principiellt skriftlig. Men när förvärv inte kan styrkas skriftligen, skall sammanträde kunna hållas efter förebild av fastighetsrättens lagfartssammanträde. Sammanträdesprotokollet får sedan tjäna som fångeshandling. Handläggningen skall inte koncentreras till inskrivningsdag en gång i veckan utan äga rum varje arbetsdag. Det motiveras med hänsyn till behov av internationell samverkan i vissa fall. Ingen motsvarighet föreslås till fastighetsrättens vilandeförklaring av lagfartsansökan. Men ärende skall kunna skjutas upp t. ex. för kommunika-

tion eller annan utredning. Anmälan eller ansökan, som är otjänlig som underlag för prövning, skall kunna avvisas.

Enligt kommittéförslaget skall vidare föras dagbok över registrerings- och inskrivningsärenden och handlingarna i ärendena föras samman i akter. Beslut som innefattar registrerings- eller inskrivningsåtgärd skall meddelas genom att föras in i register och skall tilläggas det innehåll registret utvisar. Om beslutet gått emot någon, skall denne underrättas.

Talan mot beslut skall föras genom besvär i Svea hovrätt. Besvärstiden blir fyra veckor.

Under remissbehandlingen har den föreslagna ordningen lämnats utan erinran i stort sett. Det har rönt uttryckligt gillande, att handläggning skall äga rum varje arbetsdag. På varvshåll har betonats, att det vid avregistrering ur skeppsbyggnadsregistret för nyregistrering i främmande skeppsregister i praktiken ofta krävs en fullständig tidsmässig samordning för att av- och nyregistrering skall kunna ske på samma gång, t. o. m. utan hänsyn till eventuell tidsskillnad mellan Sverige och det främmande registreringslandet.

Det har ifrågasatts, om inte sjöfartsverket till tids vinnande bör få döma ut vite som verket förelagt. Möjligheten att avvisa registreringsanmälan m. m. har bedömts som mindre väl förenlig med det offentligrättsliga syfte som bär upp bl. a. registreringsplikten. Besvärsförfarandet har ansetts böra regleras fullständigt inom ramen för SjöL och det har ifrågasatts om det förfarandet inte bör efterbilda det reformerade besvärsförfarandet i förvaltningsrätten. Sjöfartsverkets förestående utflyttning från Stockholm har föranlett påpekandet, att frågan om Svea hovrätt bör vara besvärsinstans kommer i ett nytt läge vid utflyttningen.

Jag finner det riktigt, att privaträttsligt betydelsefulla bestämmelser om registrering och inskrivning tas upp i SjöL. Det råder ett intimt samband mellan på den ena sidan de rent materiella bestämmelserna främst om inskrivning av rätt till skepp och byggen och på andra sidan de formella bestämmelserna om hur sådan inskrivning skall gå till. Den övervägande offentligrättsligt betingade regleringen i fråga om registrering bör emellertid så gott som helt föras över till administrativa bestämmelser.

Liksom kommittén förutsätter jag, såsom jag redan utvecklat (3.3.2), att registrering och inskrivning handläggs av en och samma myndighet. Men jag förordar till skillnad från kommittén att registermyndigheten organisatoriskt skall höra till domstolsväsendet. Den skall ledas av en inskrivningsdomare. Det är då naturligt att som grundval för regleringen av förfarandet hos den myndigheten välja de allmänna tvistemålsbestämmelserna. Så har skett i fråga om den fastighetsrättsliga inskrivningen. Jag erinrar om 19 kap. 3 § andra stycket JB. Naturligtvis gäller det som jag förordar bara registrering och inskrivning i skepps-

och skeppsbyggnadsregistren och vad som hänger samman med det, inte annan verksamhet — t. ex. båtregistrering — som registermyndigheten också anförtros. De ifrågavarande ärendena kallar jag i fortsättningen för registerärenden.

Jag ansluter mig i allt väsentligt till kommitténs förslag om dagboksföring, aktbildning och beslut i registerärenden. Jag delar uppfattningen, att registermyndigheten bör ha skyldighet att vaka över att registreringsplikt och inskrivningsplikt m. m. efterlevs och tilldelas behövliga instrument för det ändamålet i form av befogenhet att ge vitesföreläggande och i vissa fall självmant företa åtgärder för avregistrering eller rätta införing. Eftersom registermyndigheten blir inordnad i en allmän domstol, kan den lämpligen ges befogenhet att också döma ut förelagt vite. Den efter fastighetsrättslig förebild föreslagna rätten för sökande i registerärende att i den mån hans rätt är beroende därav fullgöra annans registrerings- eller inskrivningsplikt finner jag lämplig.

Liksom kommittén har jag funnit det mest ändamålsenligt och för vissa fall också nödvändigt att undvika att registerärenden upptas på inskrivningsdag bara en gång i veckan som nu sker beträffande de fastighetsrättsliga inskrivningsärendena. Jag har i stället stannat för en ordning som innebär att registerärenden upptas på inskrivningsdag som hålls med endagsintervall, dvs. varje arbetsdag. Inskrivningsdagen bör sluta klockan tolv för att det under återstoden av dagen skall finnas tillräckligt utrymme för registermyndigheten att behandla upptagna ärenden och för att man skall kunna ingå rättshandlingar med utgångspunkt i rättsläget vid den senaste inskrivningsdagens slut. En sådan ordning innebär vidare att anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv på dagen hänförs till den inskrivningsdag som infaller påföljande arbetsdag. I den mån det av en remissinstans framförda önskemålet om handläggning i vissa fall utom vanlig arbetstid kan tillgodoses inom ramen för systemet med inskrivningsdagar, får bestämmelser därom ges i tillämpningsföreskrifter.

Registrerings- och inskrivningsförfarandet bör i princip vara skriftligt. Skeppsköp och skeppsbyggnadsavtal ges i regel skriftlig form. Och även om de stundom ingås formlöst, blir de då merendels bekräftade skriftligen. Likväl kan det tänkas fall då t. ex. skeppsandel omsätts helt formlöst och då det inte kan förutsättas att skriftlig bekräftelse kan utverkas ens genom kommunikation i registerärendet. För sådana fall behövs alltså ett muntligt förfarande. Kommittén har efterbildat det fastighetsrättsliga lagfartssammanträdet. Jag har funnit detta vara en onödigt vidlyftig ordning. Dessutom bygger förebilden på andra förutsättningar än kommittéförslaget. I fastighetsrätten gäller det nämligen att mot bakgrund av ett formaliserat fastighetsköp tillhandahålla substitut för förkommen eller förstörd köpehandling. Men varken skeppsköpet eller skeppsbyggnadsavtalet blir formaliserat enligt vad jag förordar. Och prövningen måste naturligtvis vara helt fri. Därför

har jag föredragit att inte i mitt förslag ta upp någon motsvarighet till lagfartssammanträde. I stället föreslår jag bestämmelser som, med viss förebild i 19: 9 och 10 JB, erbjuder möjlighet att förelägga sökanden eller annan att i registerärende inställa sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten för att höras. Jag avser att senare föreslå tillämpningsföreskrifter av innehåll bl. a. att sådant sammanträde kan hållas på den ort i landet där det är ändamålsenligt med hänsyn till utredningen. Det bör exempelvis av utredningsekonomiska skäl kunna undvikas att sökanden och andra reser till registermyndighetens kansliort, om det av utredningstekniska skäl är att föredra att sammanträdet hålls på annan ort.

Den av kommittén föreslagna befogenheten för registermyndigheten att avvisa anmälan eller ansökan i vissa fall kan, som erinrats under remissbehandlingen, i någon mån framstå som svårförenlig med det offentligrättsliga syfte som bär upp framför allt registreringsplikten. Jag delar uppfattningen att denna möjlighet kan undvaras. Ofullständiga eller uppenbart ogrundade framställningar kan få ändamålsenlig behandling även inom ramen för en ordning som förutsätter materiell prövning.

Som kommittén föreslagit bör registerärenden inte kunna förklaras vilande såsom fallet är med exempelvis lagfartsärende. Men i stället bör ett uppskovsinstitut erbjudas. Jag ansluter mig väsentligen till vad kommittén föreslagit därvidlag. Enligt min mening bör emellertid uppskov vara obligatoriskt i vissa fall. Jag får anledning återkomma till denna fråga i samband med att jag behandlar de enskilda bestämmelserna i mitt förslag.

Besvärsförfarandet bör enligt min mening efterbilda det motsvarande fastighetsrättsliga förfarandet. Svea hovrätt behöver inte särskilt utpekas som besvärsinstans. Till skillnad från kommittén utgår jag nämligen från att registermyndigheten skall ingå i en av våra tingsrätter. Besvär över dess beslut bör föras hos den hovrätt som överprövar tingsrättens avgöranden.

I övrigt ansluter jag mig till vad kommittén har föreslagit i denna del.

### 3.5 Partrederi

#### *3.5.1 Partrederiets grunddrag*

Partrederiet hålls samman av den gemensamma egendomen, väsentligen bestående av ett fartyg, och det gemensamma syftet att driva sjöfart med detta fartyg. Sammanslutningen är inte särskilt fast. Ombyte av redare kan i princip ske fritt och rederiet utgör ej heller något självständigt rättssubjekt. Varje delägare svarar för rederiets förbindelser endast i förhållande till sin andel i fartyget men det är vanligt att del-

ägarna särskilt åtar sig solidarisk ansvarighet för t. ex. hypotekslån. Redarens ansvarighet är ej begränsad till hans andel utan han svarar för rederiets förbindelser med såväl andelen som sina övriga tillgångar. Någon skillnad görs alltså inte mellan rederiborgenärer och andra. Rederiets identitet bestäms — utom av fartyget — av dem som vid varje särskilt tillfälle äger andel i detta.

Ny partredare svarar ej för rederiförbindelser, som ingåtts innan han förvärvade sin andel. Däremot är han i förhållandet mellan redarna bunden av vad som gjorts och beslutats före hans inträde i gemenskapen, dvs. han intar såtillvida samma ställning som om han deltagit i partrederiet från början.

En praktisk konsekvens av partrederiets säregna konstruktion är att rederiborgenär, som saknar pant- eller retentionsrätt för sin fordran, inte kan ta fartyget i anspråk för fordringen utan att denna gäller mot samtliga delägare. Är det inte fallet, måste han hålla sig till de fartygsandelar vars ägare svarar för fordringen, dvs. för var sin del därav.

Fartygsandelen ger partredaren del också i den övriga egendom som gemenskapen kan ha, t. ex. driftsmedel.

Kommittén har, med utgångspunkt från att partrederiet alltjämt fyller ett praktiskt behov för sjöfarten, föreslagit att partrederiet bevaras i allt väsentligt oförändrat. Kommittén har särskilt övervägt, om rederiets borgenärer bör berättigas att ta fartyget i anspråk för sina fordringar i stället för fartygsandelar men har funnit att en sådan reform skulle sätta grundläggande regler för partrederi ur spel på ett sätt som ej vore väl förenligt med denna speciella bolagsform.

Kommittéförslaget vilar på nordisk överenskommelse. Vissa skillnader finns dock mellan de nordiska texterna. Sålunda går de nya norska bestämmelserna ut på att delad ansvarighet inte gäller omedelbart på grund av lagen utan konstitueras först genom att redarnas avtal om sådan ansvarighet anmäls till skeppsregistret. Vidare förutsätter de norska reglerna att partrederi skall kunna äga mer än ett fartyg.

Partrederiets grundläggande rättsliga konstruktion har under remissbehandlingen kritiserats för att väl vara fördelaktig för redarna men ofördelaktig för rederiborgenärerna. De problem som är förknippade med verkställighet mot partrederiet och med den rättsliga behandlingen av andra rederitillgångar än fartyget har särskilt framhållits. Vidare har efterlysts klarhet i frågan när ett partrederi skall anses vara stiftat och hur länge det består. Det har också förordats, att rederiet ges karaktär av handelsbolag med rätt för bolagsmännen att särskilt stipulera delad ansvarighet.

Partrederiet har som förut påpekats gamla anor. Dess grundläggande konstruktion bär påtaglig prägel av det. Delad ansvarighet med dess skilda konsekvenser framstår som säregen i en rättsordning som i övrigt genomgående hyllar solidaritetsgrundsatsen i fråga om gemen-

samma förmögenhetsrättsliga skyldigheter. Det är också betecknande att rederiborgenärerna i praktiken i åtskilliga fall kräver solidarisk ansvarsförbindelse av partredare.

Emellertid fyller rederigemenskap med delad ansvarighet alltjämt en praktisk funktion inom handels- och fiskeflottorna, inte minst med tanke på hur kapitalkrävande anskaffning av modernt tonnage är. Både på dansk och finsk sida synes man vara inställd på att bevara det traditionella partrederiet. Den norska lagändringen introducerar visserligen solidarisk ansvarighet i partrederiförhållanden men medger som nyss nämnts att partrederi drivs under delad ansvarighet ungefär som hittills.

Jag förordar därför, att partrederiet får bestå som självständig, sjörättslig bolagsform med delad ansvarighet. Samtidigt bör man emellertid enligt min mening ställa upp ett visst publicitetskrav för att bolagsformens för delägarna förmånliga ansvarsregler skall erkännas. Om sålunda flera sluter sig samman för att gemensamt men under delad ansvarighet driva sjöfart med eget fartyg, vilket för närvarande utan vidare torde konstituera ett partrederi, bör det framdeles dessutom krävas att överenskommelsen har anmälts för registrering för att sammanslutningen skall erkännas såsom partrederi. Praktiskt taget alla partrederiägda fartyg kommer att vara införda i skepps- eller båtregistret. Registrering kan därför lämpligen ske hos registermyndigheten. Innan registreringsanmälan gjorts kommer då redarna att enligt allmänna grundsatser bära solidariskt ansvar för de förbindelser de ingår för sammanslutningens räkning. För förbindelser, som ingås efter det att anmälan gjorts, blir de i stället ansvariga pro rata parte. Sluter sig redare samman för att driva sjöfart utan att delad ansvarighet är förutsatt, torde det följaktligen bli handelsbolag enligt vanliga bolagsrättsliga regler.

Jag föreslår en ordning som den jag här skisserat. Den nordiska rättslikheten blir knappast lidande av det. Ty förslaget ligger i själva verket principiellt mycket nära den norska lösningen.

Partrederiförhållande bör kunna etableras även utan att ett fartyg anskaffats. Det torde, som jag redan antytt, även vara gällande rätts ståndpunkt. Delad ansvarighet kan alltså gälla vid exempelvis beställning av fartyg, som skall drivas av partrederi, eller köp av kontorsinventarier. Den delade ansvarigheten består givetvis tills partrederiet upplösts. Upplösningen sker genom fartygets försäljning och skifte av tillgångarna. Skulle rederiförbindelse ingås efter det att fartyget sålts, t. ex. genom att försäljningen eller skiftet drar särskild kostnad, bör den enligt min mening binda delägarna endast i förhållande till andelarna i den mån ej annat åtagande föreligger. Detsamma bör även gälla t. ex. sådana förpliktelser som redarnas köprättsliga ansvar gentemot den som köpt fartyget av dem vid rederiupplösningen.

Det har både i doktrinen och under remissbehandlingen yppats tvekan rörande den rättsliga behandlingen av sådana partrederiets tillgångar som ej utgörs av fartyget, dvs. driftstillskott, intjänt frakt, inventarier och annat, som visserligen i regel är obetydligt jämfört med fartyget. Tveksamheten hänför sig till spörsmålet om sådana tillgångar eventuellt utgör någon rederiets självständiga förmögenhet över vilken kan förfogas särskilt. Som jag har antytt i det föregående anser jag att så ej är förhållandet. Rederitillgångarna är samfällda och underkastade samma regler vare sig de utgörs av fartyg eller av driftsmedel. Ett motsatt betraktelsesätt skulle kunna leda till erkännande av en partrederiets självständiga förmögenhetsmassa. Och det är enligt min mening oförenligt med grunderna för partrederiet såsom bolagsform. Den som förvärvar andel i fartyg tillhörigt partrederi förvärvar alltså samtidigt en rätt till partredarnas övriga samfällda egendom, en rätt som får sin begränsning av att han enligt lagen är bunden av vad hans medredare beslutat före hans inträde i gemenskapen. Han torde inte kunna göra anspråk på att få förfoga fritt över denna rätt till samfälld egendom.

Vad beträffar problemet med verkställighet mot partrederi förhåller det sig så att dom mot samtliga partredare kan verkställas i fartyget i stället för i andelarna bara om delägarna och deras ansvar för gälden är desamma vid verkställigheten som när domen föll. Att domen — i så fall med bortseende från att partrederiet ej är juridisk person — formellt meddelas mot partrederiet, eventuellt företrätt av huvudredaren, kan i och för sig inte förbättra exekutionsborgenärens läge. Har någon av delägarna därefter betalt sin andel av gälden, är verkställighet i fartyget utesluten och kan alltså endast ske i återstående andelar och i övriga andelsägares enskilda tillgångar i övrigt. Det följer av den delade ansvarigheten. Och skulle någon andel ha övergått till annan innan verkställighet sker, är den andelen fredad för exekution emedan den nye redaren inte svarar för sådana partrederiets förbindelser som ingåtts före hans inträde som partredare. Däremot förblir den som sålunda överlåtit sin andel ansvarig för sådan gäld med sina övriga tillgångar. Men att verkställighet kan riktas mot dessa tillgångar löser uppenbarligen inte det problem som möter här. Detta skulle givetvis undanröjas, om nytillträdande partredare ålades samma ansvarighet mot tredje man för rederiförbindelser som fångesmannen eller åtminstone fick svara för sådana förbindelser med sin andel i fartyget. Men det skulle i realiteten innebära att fordringar mot partrederi utrustades med en sakrättslig verkan, som inte skulle kunna förenas med de regler om sakrättsskydd på grund av inskrivning som jag förordat i det föregående och som skall gälla även i fråga om förvärv av skeppsandelar. Denna svårighet skulle visserligen lösas genom att rederifordringar förenades med legalpanträtt i partredarnas resp. andelar. Men det skulle väcka spörsmål om inte legalpanträtt i fartyg borde tillerkännas mot-

svarande fordran mot ensamredare. Konsekvenserna av en sådan ordning skulle uppenbarligen bli vittgående och svåra att överblicka. Jag är inte beredd att ta ett sådant steg och förordar därför, att det inte görs någon ändring i nuvarande regler om nytillträdande partredares ansvarighet för rederiets förbindelser.

*3.5.2 Huvudredaren*

Partrederi företräds utåt av en huvudredare, om sådan utsetts. Har ingen huvudredare utsetts, får tredje man som vill söka rederiet välja vem han vill att svara för de övriga. Huvudredaren skall vara "svensk undersåte" och bosatt här i landet. Men han behöver inte själv vara delägare i fartyget. Han har legal ställningsfullmakt, som omfattar sådana förbindelser vilka "rederirörelsen vanligen medför", dvs. att anställa resp. entlediga befälhavare och instruera denne, uppbära betalningar till rederiet och svara för rederiet inför rätta. Processfullmakten omfattar ej att väcka talan. Huvudredaren är inte behörig att låna pengar på rederiets vägnar eller att sälja eller "förpanta" fartyget eller att försäkra det. Han kan när som helst skiljas från befattningen. Om han är majoritetsdelägare, kan det ske genom dom.

Kommittéförslaget innebär, att till huvudredare skall kunna utses ej endast svensk medborgare utan även annat svenskt rättssubjekt eller här i landet bosatt dansk, finsk eller norsk medborgare. Denna utvidgning till andra nordiska medborgare saknar motsvarighet i de danska och norska förslagen. Ställningsfullmakten utvidgas enligt förslaget till att omfatta behörighet att ta sedvanlig försäkring för fartyget, dvs. i första hand kasko-, krigs- och ansvarighetsförsäkring. Processuellt innebär förslaget, att huvudredaren även skall kunna väcka talan på redarnas vägnar. Det skall anmälas till sjöfartsverket att huvudredare utsetts, annars får tredje man vända sig mot vem han vill av redarna att svara för dem alla. Tredje man skall alltså inte behöva på annat sätt utreda om redarna valt huvudredare än genom förfrågan hos sjöfartsverket. Slutligen bevaras möjligheten att omedelbart skilja huvudredaren från hans uppdrag.

Vid remissbehandlingen har förordats, att huvudredare blir obligatorisk i partrederi, eftersom partredarna eljest kan vältra över ansvaret på varandra. Att även juridisk person skall kunna vara huvudredare har hälsats med tillfredsställelse samtidigt som det ifrågasatts om andra nordiska medborgare bör få utses till huvudredare med hänsyn till att ömsesidighet inte kan uppnås.

Vad angår frågan om obligatorisk huvudredare är det enligt min mening så att det exempelvis inom fiskeflottan i en del fall skulle vara olämpligt att tvinga in partredarna under enhetlig ledning. Inom storsjöfarten, där på den andra sidan avsaknad av huvudredare i partrederi skulle kunna innebära vissa olägenheter, torde praktikens krav ändå

leda till att huvudredare regelmässigt utses. Jag finner därför inte skäl att föreslå att gällande rätts ståndpunkt i denna fråga frångås. I fråga om nationalitetskravet bör ej förbises att stränga krav motverkar att fartyg förs under svensk flagg, även när det annars kunde vara önskvärt. Jag tänker särskilt på vissa fall av samverkan mellan nordiska redare eller mellan nordiska varvs- och rederiintressen. En liberal reglering härvidlag ligger också i linje med de villkor jag förordat när det gäller frågan om fartygs nationalitet. Jag godtar därför kommittéförslaget trots bristen på en i och för sig önskvärd ömsesidighet. Även i övrigt finner jag kommittéförslaget i denna del ändamålsenligt.

*3.5.3 Beslut i rederiangelägenheter*

Beslut i rederiangelägenheter träffas vid allmänt sammanträde, till vilket redarna kallats genom kungörelse eller delgivning på annat sätt. De närvarande beslutar med enkel röstövervikt, varvid röstetalet beräknas efter andelsstorlek. I den mån beslutet ej strider mot rederiändamålet blir det bindande även för frånvarande redare. Huvudredaren har utslagsröst vid lika röstetal, om det ej gäller val av huvudredare, i vilket fall lotten fäller utslaget i sådana situationer. Protokoll skall föras och skall förvaras hos huvudredaren.

Kommittéförslaget bevarar i huvudsak gällande ordning. Allmänt sammanträde föreslås dock kunna undvaras för beslut varom samtliga redare likväl är ense. Kungörelsedelgivning slopas och ersätts med delgivning på annat lämpligt sätt. Om kallelse sänts till redare genom rekommenderat brev eller telemeddelande under hans senast kända adress, skall han anses ha fått del av kallelsen. Protokoll skall föras endast då redare begär det. Huvudredaren skall underrätta frånvarande redare om beslut som träffats vid allmänt sammanträde.

Under remissbehandlingen har framhållits, att kallelserna bör innehålla besked om vilka frågor som skall behandlas, eftersom frånvarande redare måste finna sig i vad de närvarande beslutat vid allmänt sammanträde. I övrigt har kommittéförslaget godtagits i denna del.

Jag finner kommitténs förslag till modernisering av nuvarande ordning på det hela taget ändamålsenligt. Emellertid anser jag att det är lämpligt att kallelse till allmänt sammanträde innehåller upplysning ej endast om tid och plats utan även om vad som skall förekomma vid sammanträdet. Den norska texten innefattar också föreskrift härom.

Både den danska och den norska texten erbjuder möjlighet att utan allmänt sammanträde träffa avgöranden i brådskande angelägenheter, oavsett om redarna är ense om avgörandet eller ej. En sådan ordning har uppenbara praktiska fördelar och bör enligt min mening införas också hos oss. Enligt de danska och norska texterna gäller inga särskilda krav på majoritet för sådant beslut. Dessa regler skall emel-

lertid ses mot bakgrund av en allmän dansk resp. norsk regel om att beslut kräver absolut majoritet, dvs. att det måste biträdas av redare som tillsammans äger mer än hälften av fartyget. En generell regel av denna innebörd är jag dock inte beredd att föreslå i stället för den traditionella svenska regeln att relativ majoritet — mer än hälften av röstetalet för de vid sammanträdet företrädda andelarna — räcker för beslut. Den särskilda regeln om beslut i brådskande ärenden bör därför innehålla att sådant beslut kräver absolut majoritet.

*3.5.4 Rederidriften*

Varje partredare skall bidra till rederiets verksamhet i förhållande till storleken av sin andel. Nödgas han tillskjuta mer på grund av medredares försumlighet, har han rätt till åtta procents ränta på förskottet och till täckning av kostnaderna för försäkring av sin risk med anledning av förskottet. Han har rätt att avräkna sin fordran på utdelning som belöper på den försumliges andel och har legalpanträtt i den andelen till säkerhet för sin regressfordran. Vill han ej efter avslutad resa riskera sin andel i ny resa eller reparera fartyget ifall det skadats, kan han dra sig ur gemenskapen genom s. k. abandon — dvs. avstående utan lösen — av sin andel.

Enligt kommittéförslaget skall panträtt i medredares andel till säkerhet för driftsförskott ej längre förekomma. Detta harmonierar med att andelspanträtt även i övrigt är utesluten enligt sjölagsförslaget. Förskottsräntan bestäms enligt alla de nordiska förslagen till det officiella diskontot ökat med fyra procent men skall utgöra lägst sex procent. Försäkringskostnader blir inte längre ersättningsgilla. Rätten till avräkning på den försumlige medredarens utdelning skall däremot bestå. Kommittén har ansett detta vara tillräckligt till förskottsgivarens skydd.

Kommittéförslaget har i denna del inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen. Även jag biträder förslaget i sak.

*3.5.5 Räkenskap och redovisning*

Det är huvudredaren som svarar för rederiets räkenskaper och som redovisar för medredarna. Redovisning sker för kalenderår inom en månad från årets utgång. Den läggs fram vid allmänt sammanträde och får därefter klandras genom att talan anhängiggörs vid domstol inom sex månader vid äventyr av klanderrättens förlust.

Vinst som ej behövs för driften skall delas ut. Vinst eller förlust skall fördelas på partredarna efter andelsstorlek.

Kommittéförslaget går ut på att huvudredaren skall svara för att rederiets bokföring sker enligt lag och att redovisning kommer varje redare tillhanda senast två månader efter varje kalenderårs utgång. En

klanderfrist av sex månader skall räknas från redovisningens mottagande. Något allmänt sammanträde för redovisning behövs alltså inte.

Kommitténs förslag har inte mött någon erinran under remissbehandlingen. Jag biträder förslaget.

*3.5.6 Partredares lösningsrätt vid andelsövergång*

Partrederi får ej brytas för det att andel övergår i annans hand eller medredare blir omyndig eller försätts i konkurs. Medredarna har emellertid bl. a. rätt att lösa till sig andel, som genom annan försäljning än sådan som sker på offentlig auktion har kommit i utomståendes hand. Lösen skall motsvara köpeskillingen. Den som vill utöva lösningsrätt skall ge det tillkänna inom 14 dagar vid äventyr av lösningsrättens förlust. Vill flera utöva sådan rätt, fördelas den på dem efter deras resp. andelar i fartyget.

Kommittéförslaget utmönstrar förbudet att bryta rederiet och inför i stället bl. a. rätt till uppsägning på sex månader. Lösningsrätt skall kunna utövas även när andelen övergått till utomstående på annat sätt än genom försäljning. Men undantag föreslås gälla för det fall att förvärvaren är överlåtarens make, avkomling eller avkomlings make och för förvärv genom exekutiv försäljning eller inrop på offentlig auktion. I övrigt föreslås, att lösenbeloppet skall bestämmas av skiljemän, ifall tvist uppstår, och att därvid avtalat vederlag skall gälla om det inte befinns avsevärt avvika från det verkliga värdet.

Kommittéförslaget har inte mött någon erinran under remissbehandlingen. Också för egen del kan jag i huvudsak biträda förslaget.

Enligt min mening bör det dock fastslås, att lösen skall ges för andelens fulla värde. Vid bestämmande av detta värde kommer givetvis avtalat vederlag regelmässigt att bli av stor betydelse.

*3.5.7 Partrederiets upplösning*

Rätt att upplösa partrederi har alltid redare som är majoritetsdelägare. Den som är minoritetsdelägare har samma rätt för det fall att han kan visa att rederiet förvaltas på sådant sätt att hans rätt kränks. Därmed likställer SjöL de fall att huvudredaren skiljts från sin befattning av domstol eller att fartyget utan minoritetsdelägarens åtgärd eller samtycke förlorat svensk nationalitet och därför avförts ur fartygsregistret. För det sistnämnda fallet finns dessutom särskilda regler om tvångsinlösen av andel vars övergång i utländsk ägo medfört nationalitetsförlust. Reglerna finns upptagna i 1 kap. SjöL och gäller vid all samäganderätt i fartyg. Vid upplösning av partrederi säljs fartyget på offentlig auktion, varvid skiljemän i tvistiga fall bestämmer försäljningsvillkor och försäljningsort.

Kommittén föreslår en vidgning av upplösningsrätten, så att varje redare skall kunna begära upplösning med sex månaders varsel, om

inte rederiavtalet reser hinder däremot, exempelvis genom att vara slutet på bestämd tid. Meningen är att redare ej utan vidare skall behöva finna sig i en tidsobestämd bundenhet. Vidare skall minoritetsdelägare kunna begära upplösning av rederiet när medredare blivit ur stånd att fullgöra sina förpliktelser som partredare. Detta skall gälla oavsett om medredaren gått i konkurs eller inte. Fartygets försäljning vid rederiets upplösning skall enligt kommittéförslaget ske enligt lagen om samäganderätt i den mån redarna ej enats om annat. God man enligt samäganderättslagen skall bestämma försäljningsort vid rederiupplösning som äger rum medan fartyget är utomlands, ifall redarna inte kan enas om orten.

För att förebygga missbruk av upplösningsrätten berättigar kommittéförslaget partredare att lösa ut medredare som vill upplösa rederiet. Dessutom föreslås, att den senare skall kunna välja att, i stället för att begära upplösning, lösa ut medredare till vilken särskild upplösningsgrund hänför sig. Såvitt gäller partrederiförhållanden ersätter kommittéförslaget i den delen de nuvarande reglerna om tvångsinlösen av andel i fartyg för att återställa fartygs svenska nationalitet. För andra fall av samägande av svenska fartyg anser kommittén, att sådana regler om tvångsinlösen kan undvaras.

Kommittéförslaget har mottagits positivt under remissbehandlingen. Frånsett en detaljanmärkning, som jag återkommer till vid min behandling av de enskilda bestämmelserna, har påpekats att lösningsrätt vid andelsövergång och utlösningsrätt kan komma att konkurrera, att upplösningsrätt och utlösningsrätt kan sammanträffa samt att utlösningsrätten i sådana fall bör ta över upplösningsrätten, även om det föreligger ett majoritetsbeslut om rederiets upplösning.

Kommittéförslaget överensstämmer nära med motsvarande danska och norska texter. Reglerna om upplösning har enligt min mening fått en i huvudsak ändamålsenlig utformning. Det är också rimligt, att den som vill bevara rederiet får möjlighet att göra det genom att lösa ut medredare som begär upplösning eller till vilken upplösningsgrund hänför sig. Om utlösningsrätten skall vara effektiv, bör den tydligen ta över upplösningsrätten. Jag kan dock inte dela uppfattningen att en minoritet genom att utöva utlösningsrätt skall kunna sätta sig emot flertalets beslut att upplösa rederiet.

Om andel i fartyget övergått till utlänning och fartyget som en följd därav förlorat svensk nationalitet, föreligger tydligen en situation då redares rätt att begära upplösning av partrederiet enligt kommittéförslaget kan sammanträffa med den rätt att lösa till sig den övergångna andelen som redare också tillerkänns. Därtill kommer, att annan redare kan lösa ut den vars förvärv givit upphov till fartygets nationalitetsförlust. Den sistnämnda konkurrensen är i själva verket åsyftad med förslaget. Men den förstnämnda situationen kan och bör förebyggas ge-

nom att rätten att påkalla rederiets upplösning med anledning av nationalitetsförlust begränsas till de fall då lösningsrätten förfallit eller av annan orsak inte kan utövas.

## 3.6 Sjöpanträtt och skeppshypotek

### *3.6.1 Sjöpanträtt i fartyg*

#### 3.6.1.1 Sjöpantfordringarna

Sjöpanträtt i fartyg är en s. k. tyst legalpanträtt. Den är alltså enligt lag knuten till vissa sjöfordringar och manifesterar sig ej utåt. De i 1926 års sjöpanträttskonvention angivna fordringar som ger upphov till sjöpanträtt avser bl. a. vissa offentliga avgifter, ersättning för last- och resgodsskada och förbindelse som befälhavaren ingått för att bevara fartyget eller fortsätta resa. Härtill kommer fordran på skadestånd på grund av oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter. Sjöpanträtt för sådan fordran är dock ej föreskriven i konventionen.

Kommittéförslaget bygger, som nämnts, på 1967 års sjöpanträttskonvention. Det innebär i huvudsak att antalet sjöpanträtter minskas, främst genom att krav på ersättning för last- och resgodsskada samt på grund av s. k. befälhavarförbindelser utgår. Men som ny sjöpantberättigad fordran tillkommer krav på ersättning för avlägsnande av vrak. Den särskilda sjöpanträtten för skadestånd på grund av oriktiga eller ofullständiga konossementsuppgifter föreslås upphävd. Ingen ny nationell sjöpanträtt föreslås.

Kommittéförslaget har mottagits positivt och ej mött erinran på någon väsentlig punkt under remissbehandlingen. Det har anförts att förslaget är ägnat att stärka hypotekskredit i fartyg och som särskilt tillfredsställande har det noterats att sjöpanträtt för s. k. befälhavarförbindelser föreslås skola utgå.

Jag har redan förordat svenskt tillträde till 1967 års sjöpanträttskonvention. Mitt principiella ställningstagande till konventionsbetingade förslag rörande sjöpanträtt är därmed klart. Jag biträder de av kommittén föreslagna ändringarna beträffande de sjöpantberättigade fordringarna och finner inte heller för min del skäl att komplettera de konventionsbundna sjöpanträtterna med nationell sjöpanträtt eller annan sådan legalpanträtt. Den minskning av fartygs möjliga belastning med sjöpanträtt som särskilt avskaffandet av sjöpanträtt för befälhavarförbindelser innebär, är naturligtvis ägnad att stärka hypotekskrediten, som därigenom utsätts för minskad konkurrens av väl prioriterad, kort kredit. Men det hör till bilden att konkurrensproblemet delvis möter på nytt när det blir fråga om att ta ställning till vilken förmånsrätt som skall tilläggas retentionsrätt, främst retentionsrätt på grund av skeppsreparation. Jag återkommer härtill i det följande (3.6.3).

3.6.1.2 Pantobjektet

Sjöpanträtt gäller i fartyget och dess tillbehör samt i frakt och, på grund av föreskrift i 1926 års sjöpanträttskonvention, i vissa surrogat. Sjöpanträtt torde kunna uppstå i fartyg från och med sjösättningen. Under vissa förutsättningar har borgenär med sjöpanträtt för sin fordran rätt till försäkringsersättning.

Kommittéförslaget begränsar pantobjektet till fartyget och dess tillbehör sådana de bestämts i avsnittet om fartyg. Gränsen mellan fartyg och fartyg under byggnad drar förslaget i detta sammanhang uttryckligen vid sjösättningen.

Kommittéförslaget har inte mött erinran under remissbehandlingen och även jag ansluter mig till förslaget. Till frågorna om surrogation och försäkringsskydd återkommer jag i det följande (3.6.5).

3.6.1.3 Pantgäldenären

Sjöpanträtt uppstår även om fartyget drivs av annan än ägaren. Men om denne berövats förfogandet över fartyget genom rättsstridig handling förutsätts god tro hos borgenären för att panträtt skall erkännas.

Enligt kommittéförslaget skall sjöpanträtt uppstå i fartyget oavsett om gäldenären i fordringsförhållandet är fartygets ägare, redare eller befraktare eller någon som helt eller delvis har hand om fartygets drift i redarens ställe, t. ex. en självständig restauratör ombord. Ingen motsvarighet föreslås till nuvarande regel om att borgenären måste vara i god tro med avseende på det rättsenliga förfogandet över fartyget, om hans kontrahent är någon annan än ägaren själv. Kommittén har utgått från att en sådan regel inte skulle vara förenlig med den nya konventionen.

Under remissbehandlingen har det ifrågasatts, om kravet på god tro hos borgenären med avseende på gäldenärens rättsenliga förfogande över fartyget kan undvaras, och har framhållits att man utan sådan godtrosförutsättning kommer till uppenbart orimliga resultat. Som exempel har anförts att hamnplats upplåtits till någon som, hamnförvaltningen veterligen, rättsstridigt har berövat fartygsägaren förfogandet över fartyget.

Det är en av konventionen föreskriven och enligt min uppfattning också ändamålsenlig ordning att sjöpanträtts uppkomst i fartyget ej är beroende av om gäldenären i fordringsförhållandet är fartygets ägare eller redare eller i annan egenskap helt eller delvis har hand om dess drift. Jag ansluter mig alltså till kommitténs tolkning av konventionens bestämning av gäldenärskretsen. Det råder f. ö. nordisk enighet på denna punkt.

Jag delar vidare kommitténs uppfattning att den nya sjöpanträttskonventionen inte förutsätter god tro hos fordringsägaren med avseen-

de på gäldenärens rättsenliga förfogande över fartyget för att sjöpanträtt skall uppstå. Någon sådan förutsättning kan i vart fall ej antas i fråga om utomobligatoriska sjöfordringar. Men naturligtvis kan, såsom remissbehandlingen visat, fall tänkas då det med hänsyn till omständigheterna vid tillkomsten av en fordran, som i och för sig är sjöpantberättigad, och till borgenärens kännedom om dessa omständigheter skulle kunna strida mot tro och heder att göra gällande sjöpanträtt i fartyget. Det bör enligt min mening kunna överlämnas åt rättstillämpningen att i sådana och liknande fall närmare bestämma i vad mån eljest giltig sjöpanträtt skall underkännas med stöd av allmänna rättsgrundsatser.

### 3.6.1.4 Förmånsrätt

Sjöpanträtt har bästa förmånsrätt, om den är sådan som föreskrivs i 1926 års sjöpanträttskonvention. Sjöpanträtt i fartyg på grund av ersättningskrav med anledning av oriktiga konossementsuppgifter, som ej beror av föreskrift i konventionen, står däremot tillbaka för både hypotek och retentionsrätt.

Enligt kommittéförslaget, som ej tar upp andra sjöpanträtter i fartyg än dem som föreskrivs i den nya sjöpanträttskonventionen, skall sjöpanträtt ha bästa förmånsrätt. Detta har ej mött erinran under remissbehandlingen. Jag biträder förslaget.

### 3.6.1.5 Panträttens upphörande

Sjöpanträtt upphör genom exekution i fartyget, genom fartygets försäljning efter kondemnation eller genom preskription. Dessutom kan sjöpanträtt upphöra genom förverkandeförklaring i samband med att fartyget förverkas på grund av brott.

Enligt kommittéförslaget skall sjöpanträtt upphöra endast genom exekution eller preskription. De föreslagna reglerna om preskriptionsavbrott innebär konventionsenligt att endast kvarstad eller utmätning åtföljd av exekutiv försäljning bryter preskription. Å andra sidan skall preskriptionstiden ej löpa medan borgenären — t. ex. på grund av att fartyget vunnit exekutionsrättslig immunitet — är lagligen förhindrad att göra sin rätt gällande. Eftersom konventionen inte kan göra anspråk på tillämplighet utom ramen för civil- och processrätten har kommittén ansett sig kunna bevara förverkandeförklaring i samband med fartygets förverkande på grund av brott som grund för upphörande av sjöpanträtt. Kommittéförslaget tar upp en särskild regel härom.

Under remissbehandlingen har reglerna om preskriptionsavbrott bedömts som stränga men godtagbara som pris för att Sverige skall kunna tillträda konventionen. Det har ifrågasatts, om det behövs någon särskild regel om sjöpanträtts upphörande på grund av förverkande.

Utan tvivel är det till fördel för hypotekskrediten att de konventions-

bundna preskriptionsreglerna gör sjöpanträtt kortlivad. De stränga kraven på vad som skall godkännas såsom avbrott i preskription är naturligtvis i motsvarande mån ofördelaktiga för sjöpanträttshavaren. Inte minst gäller det, om han ej har vunnit exekutionstitel genom dom på sin fordran utan — för den händelse fartyget inte blir föremål för exekution från annan borgenärs sida — måste tillgripa kvarstad på fartyget för att genom efterföljande process och exekution bryta preskriptionen av panträtten. Han kan nämligen då bli tvungen att ställa säkerhet för skada som kvarstaden kan medföra för motparten. Det gäller sålunda enligt svensk rätt. För exempelvis en ombordanställd kan detta ställa sig bekymmersamt, om han inte skulle få behövligt ekonomiskt stöd av sin fackliga organisation.

För ombordanställda på svenska fartyg torde emellertid en varaktighet av ett år för sjöpanträtten vara tillräcklig med hänsyn till fordringens speciella karaktär. Därtill kommer det skydd som lagen om statlig lönegaranti vid konkurs erbjuder. Problemet är därför inte väsentligt från praktisk synpunkt. Som antytts under remissbehandlingen måste f. ö. den föreslagna preskriptionsordningen godtas, om man vill vinna de fördelar som konventionstillhörigheten i övrigt får antas erbjuda. Jag anser för min del att frågan inte bör hindra ett svenskt tillträde till konventionen.

Att sjöpanträtt konventionsenligt i övrigt endast skall upphöra genom fartygets exekutiva försäljning innebär ändring i förhållande till nuvarande ordning. I nordisk rätt upphör sjöpanträtt även när fartyget frivilligt säljs efter att ha kondemnerats men panträtten går då i stället över i köpeskillingen. Som jag har framhållit redan i avsnittet om fartyg i anslutning till förslaget att fartygsägaren själv skall kunna utverka exekutiv försäljning av sitt kondemnerade fartyg (3.3.5) är den nya ordningen i själva verket till fördel för sjöpanträttsborgenären. Hans rätt skall ju bestå i fartyget om det säljs frivilligt och om det säljs exekutivt får han möjlighet att bevaka sin rätt.

Konventionen torde inte hindra att sjöpanträtt förklaras förverkad i straffrättslig ordning och därigenom upphör att gälla. Någon regel därom utöver 36: 4 brottsbalken anser jag inte vara behövlig.

*3.6.2 Sjöpanträtt i last*

Sjöpanträtt i last är en legalpanträtt som till sin typ och konstruktion väsentligen svarar mot sjöpanträtt i fartyg. I stort sett är sjöpanträtt i last knuten till fordran på bärgarlön och haveribidrag, fordran på grund av förbindelse eller utlägg som befälhavaren eller redaren med stöd av sin legalfullmakt för lastägaren vidtagit för lastens behov, lastägares fordran på ersättning för gods som sålts för annan lastägares räkning, fraktfordran och fordran på ersättning för överliggetid m. m. Sjöpanträttshavarna är alltså bl. a. befälhavare, redare eller last-

ägare. Panträtten gäller så länge godset är i redarens vård och upphör, utom för det fall att godset säljs under resan för fartygets eller lastens behov, genom att godset lämnas ut till behörig mottagare eller genom exekution eller preskription.

Kommittéförslaget innebär endast en lätt modernisering av denna sjöpanträtt. Den viktigaste ändringen går ut på att fordran på frakt och liknande skall vara förenad med sjöpanträtt bara i den mån fordringen kan göras gällande mot den som kräver godsets utlämning. Mottagaren behöver alltså inte finna sig i att panträtt görs gällande i godset utan att han också svarar för pantfordringen. En annan nyhet är att sjöpanträtten skall upphöra även om godset lämnas ut till obehörig mottagare. På den punkten har förslaget förebild i dansk och norsk rätt. I övrigt har bestämmelserna om sjöpanträtt i last väsentligen jämkats efter vad som föreslagits i fråga om sjöpanträtt i fartyg så att nuvarande rättsparallellitet bevaras.

Förslaget har rönt ringa uppmärksamhet under remissbehandlingen, som dock givit en remissinstans anledning att ifrågasätta huruvida bestämmelser i ämnet alltjämt är praktiskt motiverade.

Det är sannolikt att bestämmelser om sjöpanträtt i last numera inte har samma praktiska funktion att fylla som förr. De vilar för övrigt inte på något internationellt fördrag utan har annat ursprung. Bestämmelser om förmånsrätt i inlastat gods fanns redan i 1864 års SjöL. Jag är dock inte beredd till slutsatsen att bestämmelser i ämnet skulle vara praktiskt betydelselösa och vill inte förorda deras upphävande, så mycket mindre som kommittéförslaget överensstämmer med vad som föreslagits i de övriga nordiska länderna. Jag godtar den modernisering av bestämmelserna som kommittén har föreslagit och biträder förslaget utan ändring i sak.

*3.6.3 Retentionsrätt*

Retentionsrätt är en laga befogenhet att till säkerhet för fordran hålla kvar annans lösa egendom som man har i sin besittning. Denna rätt är närmast inriktad på att framtvinga betalning av ägaren genom att denne nödgas vara av med egendomen. Retentionsrätt är dock i vissa fall förenad med realisationsrätt enligt lagen om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats. Sådan retentionsrätt står därigenom handpanträtten mycket nära. Gränsen mellan dessa båda säkerhetsrättigheter är i själva verket inte klart dragen i svensk rätt. En skillnad föreligger emellertid i att retinenten ej kan fordra lösen för att lämna godset ifrån sig vid utmätning. Han får alltså lämna ut det och nöja sig med utdelning i köpeskillingen. Retentionsrätt ger förmånsrätt närmast efter sjöpanträtt och har därmed i allmänhet samma prioritet som handpanträtt. Konkurrerande fartygshypotek går likväl före retentionsrätt.

Någon allmän regel om retentionsrätt finns ej i svensk lag. Den retentionsrätt som har intresse i detta sammanhang har man tidigare brukat härleda ur bestämmelserna i 17: 3 handelsbalken om hantverkares förmånsrätt i gods som han har kvar i sin besittning. Numera gäller förmånsrättslagen.

Rätt att innehålla eget gods för att tvinga fram en prestation av annan har vissa likheter med retentionsrätt. Sådan rätt betecknas stundom som detentionsrätt.

Kommittéförslaget innebär, att uttryckliga regler införs i SjöL om rätt för den som har annans fartyg i sin besittning med reparations- eller ombyggnadsuppdrag att hålla kvar fartyget till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Samma rätt föreslås fartygs tillverkare få i den mån det bygge han har i sin besittning tillhör annan. Kommittéförslaget vilar, utom på gällande svensk rätt, på regler i sjöpanträttskonventionen om byggnads- och reparationsvarvs legalpanträtt eller retentionsrätt i fartyg och byggen. Jag hänvisar till art. 6: 2 i konventionen.

Den retentionsrätt kommittén föreslår skall liksom legalpanträtt uppstå omedelbart på grund av lagreglerna och, till skillnad från retentionsrätt i allmänhet, inte kunna stiftas genom avtal. Den är besittningsbunden och skall upphöra om egendomen rättsenligt kommer ur varvets besittning. Den skall likaså upphöra, om fartyget eller bygget säljs exekutivt. Realisationsrätt förutsätts föreligga på samma sätt som för hantverkares retentionsrätt.

Kommittén har karakteriserat den föreslagna retentionsrätten som delvis en rättspolitisk kvarleva av sjöpanträtt för befälhavarförbindelser, eftersom sådana ofta avser just fartygsreparation. Vid valet av förmånsrätt för denna retentionsrätt — som enligt sjöpanträttskonventionen kan prioriteras närmast före eller efter hypoteket — har kommittén ställt retentionsrätt för fartygsreparation i förgrunden. Frågan om dess prioritering har vid kommitténs remiss av konventionen visat sig vara mycket kontroversiell.

Kommittén har erinrat om de synpunkter som brukar föras fram vid diskussioner i denna fråga. Därvid har kommittén bl. a. på den ena sidan pekat på att redaren i brådskande reparationskrävande lägen kan behöva fria händer men på den andra sidan betonat att retinentens företräde framför hypotekshavaren skulle motverka konventionssyftet att stärka långtidskrediten. Kommittén har fäst avgörande vikt vid att reparation typiskt sett är ägnad att bevara fartyget eller rentav höja dess värde till fördel för alla borgenärer, att en jämförelse med den näraliggande detentionsrätten talar för bästa förmånsrätt, att en prioritering framför fartygshypoteket skulle ställa den i bredd med retentionsrätt i allmänhet och att nordisk rättsenhet skulle uppnås med en sådan prioritering.

Det är förslaget om retentionsrättens prioritering framför hypoteket som föranlett att den föreslagna retentionsrätten enligt kommittén ej bör kunna stiftas genom avtal. Det skulle nämligen strida mot grunderna för pantsättningsförbudet i 10: 7 handelsbalken om en så panträttsliknande säkerhetsrätt kunde stiftas genom avtal. Enligt kommitténs mening bör retinenten exekutionsrättsligt jämställas med handpanthavaren genom att ha rätt att kräva full lösen vid utmätning i den kvarhållna egendomen, dock ej gentemot bättre prioriterade borgenärer.

Under remissbehandlingen har uppmärksamheten koncentrerats till frågan om retentionsrättens prioritering. Frånsett varvsindustrin, vars önskemål om retentionsrättens företräde framför hypoteket tillgodoses enligt kommittéförslaget, har endast Sveriges advokatsamfund uttalat sig positivt. Samfundet har därvid lagt avgörande vikt vid reparationens typiskt sett värdehöjande effekt.

På kreditgivarnas sida har man vänt sig mot förslaget och samma reaktion har detta föranlett på försäkringsgivarhåll. Det påpekas, att konkurrens mellan retinenten och hypotekshavaren endast aktualiseras då reparationskostnaderna står i ofördelaktigt förhållande till fartygsvärdet, vilket emellertid inträffar mången gång. Det betonas, att det är dessa situationer som förtjänar lagstiftarens beaktande. Förslaget innefattar, enligt vad som framhålls, en felaktig avvägning mellan den långa och den korta kreditens motstridiga intressen. Om det vidhålls, antas därför kreditgivarna komma att avtalsvis förbehålla sig inflytande över reparation och ombyggnad av pantsatta fartyg. De synpunkter som lett till avskaffandet av sjöpanträtt för befälhavarförbindelser åberopas. Att reparationsavtal kan behöva träffas i brådskande lägen bör enligt kritiken ej tillmätas vikt med hänsyn till moderna kommunikationer och till att intecknade fartyg regelmässigt också är försäkrade så att redaren har försäkringsskydd för reparation. Jämförelsen med detentionsrätt underkänns med hänvisning till att fartygskredit normalt ges först sedan sådan rätt upphört.

Jag anser det liksom kommittén lämpligt att på grundval av sjöpanträttskonventionen ge uttryckliga regler i SjöL om retentionsrätt för reparation och ombyggnad av fartyg, något som också överensstämmer med gällande rätt. Varvets retentionsrätt i annans fartyg, som det har under tillverkning, kan ses som en praktisk konsekvens av att skeppsbyggnadsavtalet kan lägga äganderätten till ett bygge i beställarens hand enligt mitt förslag (jfr 3.4.5).

Det är beklagligt, att sjöpanträttskonventionen lämnat prioriteringen av retentionsrätten öppen och därigenom inbjuder till olika lösningar i olika konventionsstater. Brytningen mellan lång och kort kredits intressen hade eljest kunnat vara på det hela taget utagerad med avskaffandet av sjöpanträtt för befälhavarförbindelser. Frågan ställs här på sin

spets på ett mycket olyckligt sätt. Ty det råder intet tvivel om att de syften som bär upp den nya konventionen bäst infrias om retentionsrätt för bl. a. skeppsreparation tvingas stå tillbaka för hypotek. Men samtidigt kan det anföras vägande rättspolitiska skäl mot att en sådan lösning väljs. Synpunkten att reparation och väl i viss mån även ombyggnad typiskt sett bevarar säkerhetsobjektet till gemensam fördel för alla borgenärer har åtminstone principiellt en påtaglig tyngd som skäl för retentionsrättens företräde. Och i den mån retinenten annars skulle nödgas konkurrera med redaren tillkommande ägarhypotek på grund av inteckning föreligger också praktiska skäl för sådant företräde. Ett visst skäl för samma prioritering kan det också sägas vara att byggnadsvarvets retentionsrätt rimligen bör gå före hypotek i fartyget. Sådan retentionsrätt förutsätter nämligen beställarens äganderätt och därmed principiellt också dennes fria sakrättsliga rådighet över bygget, en rådighet som han ej bör utan vidare kunna utnyttja i strid med tillverkarens behöriga intresse. Slutligen kan mot hypotekets företräde framför retentionsrätten anföras, att de nordiska sjölagskommittéerna enats om att ge retentionsrätten företräde och att denna ståndpunkt godtagits i de danska och norska propositionerna i ämnet. För min del lägger jag till sist avgörande vikt vid det praktiska värdet av nordisk rättslikhet i denna fråga och biträder alltså kommitténs förslag om prioritering av retentionsrätten framför hypoteket.

Att retentionsrätten ges förmånsrätt framför hypoteket leder, som kommittén framhållit, till att den inte kan tillåtas bli stiftad genom avtal. Därtill står den för nära handpanträtt, som ju inte får stiftas i inteckningsbara fartyg enligt 10: 7 handelsbalken. Detta kommer naturligtvis bara att gälla retentionsrätt i skepp eller skeppsbygge. Båt eller båtbygge kommer ej att kunna intecknas enligt mitt förslag.

Liksom kommittén menar jag att den föreslagna retentionsrätten skall vara förenad med realisationsrätt enligt lagen om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats. Det bör uppmärksammas att det står parterna fritt att avtala om sådana förutsättningar för realisationsrätt som de själva finner lämpliga (jfr prop. 1950: 77).

### *3.6.4 Skeppshypotek*

#### 3.6.4.1 Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning

I fartyg upplåts panträtt genom inteckning enligt lagen om inteckning i fartyg. Inteckning beviljas på grundval av skuldebrev i svensk eller främmande valuta, försett med fartygsägarens inteckningsmedgivande (2 § lagen om inteckning i fartyg). Panträtten stiftas genom inteckningsbeslut och är i princip accessorisk till pantfordringen. Skuldebrevet är i allmänhet ställt till innehavaren och pantförskrivet genom omslagsre-

vers. Inteckningen har då i viss mån karaktär av lös pant. Skiljs den från omslagsreversen, har den som i god tro förvärvar inteckningshandlingen rätt att göra den gällande i fartyget efter sin lydelse och alltså helt utan samband med omslagsreversen. Ägarhypotek har ej utvecklats såsom i fastighetsrätten.

Fartyg är inteckningsbart, om det är infört i fartygsregistret och håller en viss minsta dräktighet, nämligen tre nettoregisterton eller i vissa fall tio bruttoregisterton (1 § lagen om inteckning i fartyg). Endast helt fartyg kan intecknas och motsvarighet till fastighetsrättens eller lufträttens gemensamma inteckningar i flera pantobjekt finns inte i sjörätten (1 § andra stycket nämnda lag). Fartygsinteckning gäller naturligtvis även i tillbehör, från vilka uttryckligen undantas driftsförnödenheter. Fartyg under byggnad kan intecknas först i ett så sent byggnadsskede att det är registreringsbart som fartyg, dvs. när det s. k. mätdäcket lagts och dräktigheten alltså kan beräknas. Det krävs f. ö. att den blivande dräktigheten uppgår till minst 100 registerton.

Kommittéförslaget efterbildar JBs ordning för panträttsupplåtelse. Det betyder, att inteckning skall beviljas på ansökan av fartygsägaren och att borgenären inte får någon självständig roll i det sammanhanget. Inteckning skall kunna beviljas i valfritt mynt eller i s. k. Poincaréfrancs, en konstruerad myntenhet som tillämpas för begränsning av sjö- och lufträttslig ansvarighet. På grundval av inteckningen utfärdar registermyndigheten ett inteckningsbevis, kallat pantbrev. Detta utgör ingen fordringshandling utan representerar så att säga en del av fartygets förmögenhetsvärde. Panträtt upplåts genom att pantbrevet, med iakttagande av handpanträttsliga regler, av fartygsägaren läggs som säkerhet för en fordran mot honom eller annan. Pantfordringen behöver inte manifestera sig i en fordringshandling men den föreslagna ordningen inbjuder dock till bruk av omslagsrevers. För panträtt på grund av inteckning fordras därmed en giltig fordran för vilken ett pantbrev lagts som säkerhet av den som i egenskap av rätt ägare till fartyget är behörig att upplåta panträtt däri. Det blir borgenärens sak att förvissa sig om att han har att göra med behörig panträttsupplåtare, vilket normalt förutsätts ske genom kontroll av att denne är inskriven som ägare. I den mån pantbrev ej utgör säkerhet för giltig pantfordran skall ägarhypotek föreligga.

Föremål för panträtt på grund av inteckning kan enligt kommittéförslaget vara fartyg eller bygge, som är infört i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Andelsinteckning föreslås alltjämt vara förbjuden och detsamma gäller gemensam inteckning i flera fartyg.

Eftersom registrering i princip utgör enda inteckningsförutsättning, kan skeppsbygge enligt kommittéförslaget intecknas redan innan bygget påbörjats. Panträtt kan därigenom komma att gälla i byggnadsmaterial, förutsatt att märkning eller liknande identifieringsmetod an-

vänts. Jag erinrar om mitt förslag rörande tillbehör till registrerade skeppsbyggen (3.3.3). Båtar ställs utanför den nya ordningen för panträtt på grund av inteckning och kommer därmed, som framgått av vad jag sagt tidigare, att vara underkastade allmänna regler om pantsättning av lösöre.

Under remissbehandlingen har förslaget att forma det nya skeppshypoteket efter fastighetsrättslig förebild mottagits positivt. En remissinstans har därvid förordat, att erfarenheter av den nya ordningen inom fastighetsrätten i görligaste mån tas till vara innan motsvarande ordning sätts i kraft inom sjörätten. Det har också kraftigt understrukits att registermyndigheten måste organiseras och utrustas så att den kan åstadkomma fullgod service och snabb handläggning; bl. a. har det pekats på behovet av kommunikation genom telex.

Det har vidare ifrågasatts om inteckning bör få beviljas i valfritt mynt men ansetts välbetänkt att, om valfrihet behålls, denna också omfattar Poincaréfrancs. Det har i det sammanhanget påpekats, att spekulation i inteckningsvaluta skulle möjliggöras om fastställt inteckningsbelopp fick konverteras till annat mynt och att det bör klargöras att så inte kan få ske. Det har också ansetts böra övervägas ytterligare att tillåta gemensam inteckning i flera fartyg.

Jag biträder förslaget att det sjörättsliga hypoteket även framdeles skall efterbilda det fastighetsrättsliga. I grundläggande hänseenden bör man enligt min mening såvitt möjligt undvika att på den sjörättsliga sidan införa andra avvikelser än som är betingade av de särskilda förhållanden under vilka skepps- och skeppsbyggnadshypoteken skall fungera. Jag förordar alltså, att panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge skall ha sin grund i en genom inteckning etablerad, mot skeppet eller bygget som sådant riktad säkerhetsrätt och stiftas genom att bevis om inteckning, i form av pantbrev, pantförskrivs för borgenärens fordran.

Som kommittén påpekat lägger den nya ordningen principiellt risken för obehörig panträttsupplåtelse på borgenären. Jag erinrar om att nyligen genomförts ändring i JB för att minska de praktiska olägenheterna härav (1971: 1209). Av skäl, som jag skall ange i ett följande avsnitt (3.6.4.3), vill jag inte föreslå motsvarande ändring i kommitténförslaget. De under remissbehandlingen försporda önskemålen om snabb handläggning och i övrigt fullgod service hos inskrivningsmyndigheten är utan tvivel mycket väl motiverade. Kostnaderna för att så organisera och utrusta registermyndigheten att den kan tillfredsställa högt ställda krav på rättssäkerhet och service beräknar jag bli måttliga redan av den anledningen att det rör sig om en enda, under alla förhållanden liten myndighet. Enligt min mening måste målsättningen vara att myndigheten skall kunna avgöra och expediera ett ärende samma dag det tas upp, förutsatt att det då är i skick att avgöras. Så som jag tänkt mig

myndighetens organisation räknar jag med att denna målsättning skall visa sig vara realistisk.

Fastighetsinteckning kan till skillnad från fartygsinteckning bara beviljas i svenskt mynt. Men den är avsedd för bruk på den inhemska kapitalmarknaden. Det förhåller sig på annat sätt med skepps- och skeppsbyggnadshypoteken. De måste i betydande utsträckning finna sin användning på motsvarande internationella marknad. Därför bör sjörättens hittillsvarande valfrihet i fråga om mynt inte beskäras. Valfriheten bör i stället, så som kommittén föreslagit, utvidgas till att omfatta även den konstruerade, på guldvärde byggda Poincaréfrancen. Det är självklart, att ett inteckningsbelopp ej utan vidare får konverteras till ny valuta, eftersom det kan rubba efterföljande inteckningars rätt. Som kommittén föreslagit bör inteckningsbarhet helt enkelt knytas till registeringen.

Berättigade krav på enkelhet och reda i inskrivningsförhållanden talar enligt min mening för att, som kommittén föreslagit, skeppsandel inte skall kunna intecknas särskilt. Motsvarande hänsyn gör sig i viss mån gällande i fråga om gemensam inteckning i flera skepp. Det är sannolikt att en sådan ordning i och för sig skulle vara fördelaktig från kreditsäkerhetssynpunkt. Den har införts i lufträtten med den motiveringen. Om motsvarighet skulle introduceras i fråga om skepp, måste det såvitt jag förstår ske på principiellt samma förutsättningar som inom lufträtten. Det innebär, att gemensamt intecknade skepp eller skeppsbyggen måste utgöra en inskrivningsenhet med inbördes identisk inteckningsbelastning för de olika skeppen eller byggena och att deras panträttsliga ansvarighet på grund av inteckning måste vara primärt solidarisk så att pantfordringen i sin helhet kan realiseras i vilket av skeppen eller byggena som helst. Det ligger emellertid i öppen dag att detta inbjuder till praktiska komplikationer, ifall exempelvis flera skepp blir föremål för exekution ungefär samtidigt och kanske t. o. m. i olika delar av världen. Olägenheter av sådan art har visserligen, mig veterligen, inte försports i fråga om luftfartyg. Men problemet torde vara vida mer praktiskt för sjöfarten. Kommitténs förslag har också godtagits av så gott som alla remissinstanser, däribland kreditväsendets företrädare. Även jag ansluter mig därtill.

3.6.4.2 Panträttens innebörd

Nuvarande regler om panträtt på grund av inteckning finns främst i lagen om inteckning i fartyg, som jag nämnt förut. Panträtt på grund av inteckning stiftas genom inteckningsbeslutet. Den realiseras genom fartygets exekutiva försäljning. Utom när pantfordringen är förfallen till betalning har borgenären rätt att realisera sin intecknade panträtt i fartyget, om detta vanvårdas eller fördärvas så att säkerheten minskas väsentligt eller det kondemneras eller förlorar svensk nationalitet (28 §

lagen om inteckning i fartyg). Vid exekutionen har alla inteckningsborgenärer rätt till betalning utan hinder av att deras fordringar ej är förfallna till betalning. De är också skyldiga att ta mot sådan betalning. Betalningsrätten är oberoende av preskription. Den påverkas inte heller av att fordringen ej anmälts efter kallelse på okända borgenärer. Om borgenär har inteckning till högre belopp än pantfordringen får han ändå utnyttja säkerheten fullt ut, om det fordras för att tillgodose hans rätt. Ägarhypotek har ej utvecklats för fartygsinteckning. I vad mån ränta och andra biförpliktelser skall betalas beror i första hand på pantförskrivningens innehåll. Men ränta och andra utgifter på grund av fordringsförhållandet torde omfattas av pantförskrivning utan att detta anges uttryckligen, förutsatt att det är fartygsägaren som är gäldenär. Eljest torde säkerheten ej omfatta mer än pantförskrivningen uttryckligen anger. Vid exekutionen får ränta inte krävas ut med förmånsrätt för längre tid än tre år (16 § lagen om inteckning i fartyg).

Kommittéförslaget efterbildar här JB i dess lydelse av december 1970 (994). Balkens regler om innebörden av panträtt på grund av inteckning m. m. har som nämnts nyligen ändrats efter framställning av kreditinstitutionerna (1971: 1209). Enligt kommittéförslaget ger alltså panträtt på grund av inteckning rätt att i den mån giltig pantfordran föreligger få betalt ur medel som myndighet fördelar mellan fartygets rättsägare vid exekution eller i andra fall. Betalningen skall utgå efter den företrädesrätt som fastställts för inteckningen och intill pantbrevets belopp. Därutöver kan för ränta och vissa biförpliktelser tas i anspråk ett tillägg om femton procent på pantfordringens kapitalbelopp till den del detta senare faller inom pantbrevsbeloppet. Betalningsrätten skall inte påverkas av att fordringen preskriberats eller ej anmälts efter kallelse på okända borgenärer.

Har borgenären mer än ett pantbrev som säkerhet för sin fordran, skall han inte få utnyttja tillägget på någotdera utan att hans fordran överstiger pantbrevens sammanlagda belopp. Dessa betraktas alltså som en sammanhållen säkerhetsenhet. Förutsättningen för det är dock att pantbreven har samma förmånsrätt eller förmånsrätt i följd omedelbart efter varandra. Meningen med kommittéförslaget på denna punkt är bl. a. att borgenären inte, genom att utnyttja tillägg på ett pantbrev innan det andra tas i anspråk, skall kunna försämra efterföljande borgenärers rätt.

I den mån pantbrev inte ligger som säkerhet för giltig pantfordran skall ägarhypotek gälla.

Kommittéförslaget har endast mött den erinringen under remissbehandlingen att bestämmelser om borgenärstillägg måhända inte väl lämpar sig för tillämpning vid utlandsexekution och att det därför borde överlämnas åt borgenären att lösa problemet genom väl tilltaget pantbrevsbelopp.

Jag menar för min del, att de grundläggande reglerna i sjörätten om innebörden av panträtt på grund av inteckning inte bör avvika från fastighetsrättens.

Det är knappast sannolikt att bestämmelser om borgenärstillägg skall ge upphov till tillämpningssvårigheter utomlands. Enligt sjöpanträttskonventionen skall hypoteks sakrättsliga verkan bedömas enligt inskrivningsstatens lag. Detta torde också vara en gängse princip i den internationella privaträtten. Jag ämnar låta utarbeta förslag till tillämpningsföreskrifter, som tillgodoser behovet av information till bl. a. utländska exekutionsmyndigheter rörande svensk rätts innehåll i relevanta delar. Panträtt på grund av inteckning bör alltså enligt min mening ge rätt till borgenärstillägg även i sjörätten.

Sedan kommittéförslaget avgavs har, som jag nyss erinrade, ändring gjorts bl. a. i JBs bestämmelser om borgenärstillägget av innebörd att tillägget räknas på pantbrevets belopp och att tillägget får tas i anspråk för pantfordringen utan att skillnad skall göras på kapitalfordran och biförpliktelser. Med motsvarande jämkning biträder jag kommittéförslaget.

### 3.6.4.3 Panträttsupplåtelse i vissa fall

Nuvarande bestämmelser om vem som är behörig att upplåta panträtt i fartyg finns i 6 och 7 §§ lagen om inteckning i fartyg. Den som är inskriven i fartygsregistret såsom fartygets ägare har rätt att medge inteckning i fartyget. I inteckningsärendet skall emellertid prövas att hans rätt kan härledas till fartygets tillverkare eller dess förste svenske ägare, ifall han ej själv är identisk med denne. Överlåter den inskrivne ägaren fartyget och söks därefter inteckning på hans medgivande, utgör överlåtelsen inte hinder mot att inteckning beviljas. Måhända skall det därvid tillika förutsättas att inteckningssökanden är i god tro. I andra fall är inteckning ogiltig, om den beviljas på grund av medgivande av annan än rätt ägare till fartyget.

Konkurrens mellan äganderätts- och panträttsförvärv behandlar kommittéförslaget i huvudsak på samma sätt som JB. Behörighet att upplåta panträtt på grund av inteckning i fartyg eller bygge tillkommer alltså i princip dess rätte ägare. Av hänsyn till omsättningsintresset skall dock inskriven ägare som överlåtit fartyget såtillvida vara behörig att borgenär som i god tro inlåter sig på pantförskrivning med honom, innan nye ägaren sökt inskrivning, skall vara skyddad i sitt förvärv. Vid succession på borgenärssidan skall nye borgenären vara skyddad, om han var i god tro vid sitt förvärv, oberoende av eventuell ond tro hos förste borgenären.

På motsvarande sätt löser kommittéförslaget panträttsbehörigheten för fall av dubbelföryttring. Överlåtaren förblir behörig i förhållande

till borgenär i god tro tills ny inskrivning söks av någon av de båda förvärvarna. Vilken av dessa som övertar behörigheten beror på vem som får företräde enligt bestämmelserna i 2 kap. sjölagsförslaget om verkan av registrering och inskrivning.

Av grundsatsen om rätt ägares panträttsbehörighet beror kommitténs förslagets ståndpunkt att upplåtelse av panträtt i fartyg, som frångår upplåtaren på grund av klander, i princip är utan verkan. Om upplåtarens förvärv av fartyget återgår som ogiltigt eller hävs av överlåtaren, skall upplåtelsen också vara utan verkan. Från denna princip gör kommittéförslaget undantag av innebörd att sådana panträttsförvärv likväl skall bestå, som gjorts i god tro från den som var eller därefter blev inskriven som ägare. Även vid succession på borgenärssidan skall detta gälla så att nye borgenären blir skyddad om han själv var i god tro vid sitt förvärv. Till skillnad från JB låter kommittéförslaget dessa godtrosförvärv av panträtt på grund av inskrivning stå sig även om bristen i upplåtarens förvärv var särskilt djupgående, såsom när han grundat sitt förvärv på svek eller förfalskning. Motiveringen är här som vid godtrosförvärv av äganderätt — som jag behandlat i det föregående (3.4.8.3) — den internationella marknadens behov av omsättningstrygghet.

Under remissbehandlingen har det uppmärksammats att kommittéförslaget lägger den principiella risken för obehörig panträttsupplåtelse på borgenären. Den frågan har väckts vid vilket tillfälle behörighetskontrollen skall sättas in, när pantbrev överlämnas någon tid innan ett beviljat lån betalas ut. Jag erinrar här om de remissynpunkter som framförts rörande inskrivningsmyndighetens resurser för att tillhandagå med information om registrens innehåll (2.7.4.3). De hänför sig även till denna del av kommittéförslaget. I övrigt har detta lämnats utan erinran i förevarande delar.

Den av kommittén efter fastighetsrättslig förebild föreslagna grundsatsen att rätt ägare skall vara behörig att förfoga över skepp eller skeppsbygge kan synas naturlig nog. I den mån emellertid med rätt ägare endast skall förstås den som genom ett i och för sig klanderfritt fång förvärvat skepp eller skeppsbygge, är satsen likväl inte lika självklar för sjörättens vidkommande som för fastighetsrättens. En väsentlig skillnad föreligger nämligen mellan på den ena sidan fastighetsköparen och på den andra skeppsköparen eller den som beställt skepp genom byggnadsavtal. Fastighetsköparen är redan genom förvärvsavtalet skyddad mot överlåtarens borgenärer medan varken skeppsköpet eller skeppsbyggnadsavtalet skänker köparen eller beställaren en motsvarande ställning. För att hans förvärv skall stå sig mot överlåtarens borgenärer fordras enligt mitt förslag att han söker inskrivning. Först genom inskrivningsansökningen och den inskrivning som denna föranleder vinner han sakrättsskydd.

Om skeppsköparen eller beställaren berättigas att med full verkan upplåta panträtt i den förvärvade egendomen innan han sålunda vunnit sakrättsskydd, skulle upplåtelsen ge upphov till besvärande konkurrens ifall överlåtaren, likaledes dessförinnan, försatts i konkurs. Skeppet eller bygget skulle då dras in i konkursboet men konkursborgenärerna skulle som sådana nödgas vika för den förmånsrätt förvärvarens inteckningsborgenär kunde åberopa på grund av sin panträtt. Jag bortser då från konkursboets möjlighet till återvinning av panträttsupplåtelsen (jfr 29 § konkurslagen).

Skulle överlåtaren inte försättas i konkurs men i stället skeppet eller bygget tas i anspråk genom utmätning för skuld, som han har till annan än borgenär med pant- eller retentionsrätt i egendomen, uppstår en mer oskyldig konkurrenssituation. I de lägen som här avses måste förvärvaren företa panträttsupplåtelse med stöd av pantbrev på grund av inteckning som överlåtaren eller någon före honom i fångeskedjan utverkat. Som jag skall utveckla i det följande (3.6.4.7) kan nämligen endast den som sökt inskrivning av sitt förvärv få ut inteckning i den förvärvade egendomen. Utsökningsborgenärens situation är alltså den att han tar i anspråk ett skepp eller bygge, som redan är belastat med inteckning. Det gör inte stor skillnad för honom, om panträtt är upplåten på grund av inteckningen eller ej. Ty även om den är obelånad, får hans rätt på grund av utmätningen vika för det ägarhypotek på grund av inteckningen som skall föreligga enligt vad jag nyss angett (3.6.4.2). I konkursfallet förhåller det sig i stället så att ägarhypoteket skulle tillkomma konkursborgenärerna. För dem är det alltså en klar skillnad på det fall att panträttsupplåtelse skett på grund av inteckningen och det fall att pantbrevet är obelånat.

Det är uppenbarligen inte lämpligt att panträttsupplåtelse kan företas av förvärvare av skepp eller skeppsbygge med verkan att konkurrens uppstår mellan hans inteckningsborgenär och överlåtarens allmänna borgenärer. Och omvänt är det inte heller riktigt tilltalande att förvärvaren genom sådan panträttsupplåtelse kan ge en av sina borgenärer säkerhet i skeppet eller bygget innan det är åtkomligt för hans övriga borgenärer. Men det är vad en enbart på förvärvet grundad panträttsbehörighet skulle kunna föra med sig. Ty först sedan förvärvaren sökt inskrivning för sitt förvärv och därigenom utestängt överlåtarens allmänna borgenärer från möjlighet att ta egendomen i anspråk, kan förvärvarens övriga borgenärer göra gällande rätt till skeppet eller bygget.

De olika konkurrenssituationer jag här skisserat förebyggs enligt min mening bäst genom att ägarens behörighet att upplåta panträtt i sitt skepp eller skeppsbygge görs beroende av att han också sökt och vunnit inskrivning av sin rätt. Det finns ingen anledning att räkna med att ett sådant formkrav för panträttsbehörighet skall medföra beaktansvärda praktiska olägenheter för omsättningen av skepp och skeppsbyg-

gen och kreditgivningen mot säkerhet på grund av inteckning i sådan egendom. Jag förordar alltså, att för panträttsbehörighet skall förutsättas ej endast att upplåtaren är rätt ägare av egendomen utan även att han vunnit inskrivning av sin rätt.

Jag vill tillfoga, att ehuru pantsättningen antas ske genom ägarens tradition av pantbrevet förfarandet i praktiken troligen ofta kommer att bli det att borgenären med stöd av en redan företagen pantförskrivning och med fullmakt av skeppets eller byggets ägare söker inteckning på dennes vägnar och mottar pantbrevet direkt av registermyndigheten. Är ägaren då redan inskriven i registret, får den avgörande tidpunkten för panträttsupplåtelsen antas bli den då inteckningsansökningen görs. Om i stället både inskrivningsansökan och inteckningsansökan görs samtidigt, blir den avgörande tidpunkten tydligen den då inskrivningsansökningen beviljas.

Mitt förslag leder, liksom f. ö. även kommitténs, till att borgenären då panträttsupplåtelsen företas eller, om den företas i flera steg, åtminstone då den fullbordas, måste förvissa sig om att han har med behörig panträttsupplåtare att göra. Det kommer normalt att ske genom kontroll hos registermyndigheten av att gäldenären är inskriven som ägare utan villkor som inskränker hans panträttsliga rådighet över skeppet eller bygget. Enligt kommittéförslaget måste kontrollen också avse att ingen ny förvärvare sökt inskrivning av sin rätt. Kontrollkraven förutsätter i sin tur, med hänsyn till att inskrivningsdag skall hållas varje arbetsdag, att registermyndigheten, som jag tidigare berört, organiseras och utrustas så att myndigheten omgående kan tillhandahålla dagsaktuell information om registrens innehåll på ett ändamålsenligt sätt.

Kontrollproblemet blir särskilt accentuerat i olika fall av pantförskrivning till säkerhet för framtida fordran, t. ex. för byggnadskreditiv, checkräkningskredit och s. k. generella pantförskrivningar. I den mån det i sådana fall inte längre beror av borgenären om fordran kommer till stånd har naturligtvis en fullbordad panträttsupplåtelse skett genom pantförskrivningen. Men eljest måste borgenären när han medverkar till fordringens uppkomst förvissa sig om att upplåtaren alltjämt är behörig att företa panträttsupplåtelsen (jfr prop. 1971: 179 s. 33—39 och 57—62).

För att undanröja de praktiska olägenheterna av en sådan ordning har nyligen, efter framställning från kreditinstitutionernas sida, genomförts ändringar i JBs bestämmelser om godtrosskydd för pantborgenär (jfr prop. 1971: 179). Godtrosskyddet har utvidgats så att ny ägares lagfartsansökan ej utan vidare sätter punkt för överlåtarens panträttsbehörighet. Borgenären kan — i förlitan på ett ej helt nytt gravationsbevis — förbli i god tro tills han fått underrättelse om ägarskiftet. Därigenom lättas alltså kraven på dennes behörighetskontroll

betydligt. Frågan är nu om motsvarande ordning bör etableras för hanteringen av det sjörättsliga hypoteket.

Det kan genast sägas, att önskemål om rättslikhet mellan fastighetshypoteket och skeppshypoteket i och för sig talar för att fastighetsrätten efterbildas på denna punkt. Vissa praktiska fördelar skulle också stå att vinna på borgenärssidan på samma sätt som för fastighetskreditgivningen. Men det finns också skäl mot sådan efterbildning. Det skulle enligt min mening framstå som i viss mån anmärkningsvärt — om också teoretiskt lättförklarat — att den som förvärvat skepp och genom inskrivning vunnit skydd mot överlåtarens borgenärer inte genom samma inskrivning skulle vara skyddad mot överlåtarens obehöriga förfogande över skeppet genom panträttsupplåtelse, vare sig denna inletts före överlåtelsen av skeppet eller i sin helhet företagits därefter. Och den allmänna publicitetsverkan av registrering och inskrivning som jag förordat i ett tidigare avsnitt (3.4.8.4) och som utgör en logisk följd av inskrivningsprincipen skulle inte kunna upprätthållas. Det skulle i sin tur omedelbart förrycka grundvalen för det inskrivningsrättsliga beaktandet av skeppsomsättningens realiteter i form av förvärvsvillkor. Ty om tredje man tillåts åberopa god tro rörande själva omsättningen, måste han med så mycket större fog kunna göra gällande god tro med avseende på förvärvsvillkors förekomst och innehåll. Inskrivningsrättsligt beaktande och redovisning av sådana villkor skulle därmed på det hela taget reduceras till en fråga om god ordning i inskrivningsförhållanden. Inskrivning av rätt till skepp och skeppsbyggen skulle förlora åtskilligt av sin mening.

Som jag antydde redan i samband med frågan om publicitetseffekten finner jag att borgenärsbehovet av vidgat godtrosskydd inte är på långt när så praktiskt underbyggt här som i fastighetsrätten. Där rör det sig om masshantering och, i övervägande antalet fall, jämförelsevis måttliga värden. Och de fastighetsrättsliga inskrivningsmyndigheternas möjligheter att motsvara höga krav på snabb och i övrigt ändamålsenlig information är tillsvidare tämligen begränsade. Här är det fråga om ett relativt fåtal omsättningar som i stället ofta rör ytterst stora värden. Köpares och säljares intresse av att omsättningen redovisas rättvist och verksamt genom inskrivning kräver minst lika stort beaktande som kreditväsendets trygghetskrav. Därtill kommer att det, som jag antytt i det föregående, är jämförelsevis enkelt och föga kostnadskrävande att organisera och utrusta registermyndigheten så att den kan tillgodose det behov av information och annan service som aktsamhetskraven på borgenärerna föranleder. Jag finner det följaktligen varken orimligt eller opraktiskt att ställa höga aktsamhetskrav på borgenären vid hantering av skepps- och skeppsbyggnadshypotek. Aktsamheten torde f. ö. vara väl utvecklad redan under nuvarande

ordning. Jag biträder på grund av det angivna den lösning kommitté-förslaget i denna del innebär i sak.

Att den som ej är rätt ägare, emedan hans eller någon hans företrädares förvärv är behäftat med brist, i princip inte skall vara behörig att upplåta panträtt i egendomen är tämligen självklart. Ogiltigt förvärv kan alltså inte ge upphov till behörighet att råda över egendomen genom pantsättning. Ej heller har den förvärvare panträttsbehörighet vars förvärv ännu kan hävas av överlåtaren eller bringas att återgå på ett sätt som motsvarar sådan hävning. Jag erinrar om att jag redan i det föregående med förvärv under äganderättsförbehåll likställt förvärv som visserligen till formen är fullbordat men som är villkorat på ett sätt som i realiteten tjänar samma syfte som äganderättsförbehåll. Förvärvsvillkor som ger förvärvaren själv möjlighet att häva förvärvet eller bringa det att återgå bör däremot inte beaktas i detta sammanhang. Förvärvaren bör nämligen inte genom egen sådan åtgärd kunna utplåna pantförskrivning som han själv företagit. I enlighet härmed biträder jag kommitténs förslaget på förevarande punkt. Jag ansluter mig också i stort sett till kommitténs förslag om godtrosförvärv av panträtt på grund av inskrivning. Det är emellertid nödvändigt att, med avvikelse från vad kommittén föreslagit, kräva att upplåtarens rätt till egendomen är inskriven då han företar sin upplåtelse. Annars kommer ju, med den ordning jag förordar, överhuvudtaget ingen verklig panträttsupplåtelse till stånd. Vidare bör borgenärens panträttsförvärv vara underkastat samma ordning för godtrosförvärv vare sig upplåtaren saknade rätt att förfoga över egendomen på grund av att hans eller någon hans företrädares åtkomst till denna var behäftad med rättslig brist eller han väl varit rätt ägare till egendomen men före panträttsupplåtelsen överlåtit den till annan. Jag erinrar om att det korresponderar med motsvarande ordning för godtrosförvärv av äganderätt till skepp eller skeppsbygge (3.4.8.3).

Det bör inte förbises att förslaget om godtrosförvärv av panträtt också bör täcka det fall att panträtt upplåtits av någon som visserligen var rätt ägare och vunnit inskrivning av sin rätt men vars panträttsliga rådighet var inskränkt genom förvärvsvillkor (jfr prop. 1970: 20 Del A. s. 280). Förutsättningen är givetvis då att förvärvsvillkoret inte antecknats i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Annars kan borgenären inte vara i god tro.

### 3.6.4.4 Ägarhypotekets innebörd

Något ägarhypotek har ej utbildats på grund av fartygsinteckning. Kommittén föreslår emellertid att ägarhypotek införs så som i fastighetsrätten och lufträtten, bl. a. för att underlätta tillämpning av den exekutionsrättsliga s.k. täckningsprincipen. Ägarhypoteket formas efter förebild av JB. Detta skall sålunda föreligga i den mån pantbrev ej utgör

säkerhet för giltig pantfordran och ge rätt till betalning ur medel som myndighet fördelar mellan rättsägare i fartyg. Därvid skall det företräde gälla som fastställts för inteckningen.

Jag ansluter mig till kommitténs förslag, som ej mött erinran under remissbehandlingen. Det bör understrykas, att ägarhypotek kan föreligga på grund av ett helt obelånat pantbrev, likaväl som till följd av att en pantförskrivning på grund av amortering eller eljest endast täcker del av pantbrevsbeloppet. I båda fallen kan ägarhypoteket dessutom pantförskrivas. Ägaren av skeppet eller bygget kan inte fordra tillägg på grund av ägarhypotek.

3.6.4.5 Inteckнings företräde

Fartygsinteckning ger företräde i förhållande till andra inteckningar i fartyget efter ansökningsdag. Inteckningar som sökts samma dag har lika rätt, om de inte tilldelas viss inbördes rangordning på sökandens begäran. I förhållande till andra rättigheter i fartyget ger inteckning företräde framför retentionsrätt och likaså framför det s. k. löneprivilegiet i konkurs men efter sjöpanträtt.

Kommittéförslaget bevarar gällande ordning för inteckningars inbördes företräde. I förhållande till andra rättigheter föreslås, som framgått av det föregående (3.6.3), att inteckning skall stå tillbaka ej endast för sjöpanträtt utan även för retentionsrätt på grund av tillverkning, ombyggnad eller reparation. I övrigt föreslås oförändrad företrädesrätt. Inteckning i skeppsbygge skall enligt kommittéförslaget såsom skeppsbyggnadskonventionen föreskriver ha samma företräde som inteckning i färdigt skepp. Därigenom utsätts de varvsanställda — som i regel inte kan räknas som ombordanställda och åtnjuta sjöpanträtt för lönekrav — för en konkurrens som de för närvarande riskerar att utsättas för först i det sena byggnadsskede då bygget kan registreras och intecknas som fartyg. Kommittén har noga utvecklat skälen för att konkurrensproblemet i dessa fall inte bör tillmätas stor praktisk betydelse. Skeppsbyggens vanskliga förmögenhetsvärde spelar en väsentlig roll därvidlag. Ty för ett ofullbordat bygge kan det enligt kommittén vara svårt att finna köpare. Och genom beställarinskrivning kan bygget ändock dras undan konkursboet, som då får nöja sig med varvets villkorliga äganderätt till bygget eller, i fall av arbetsbeting enligt kommittéförslagets äganderättsregel, retentionsrätt. Kommittén har tillfogat, att det inte beror på skeppsbyggens förmögenhetsvärden att inteckning konventionsenligt skall kunna beviljas i dem utan på behovet av att från början kunna ordna kreditsäkerhetsförhållandena på ett bestående sätt.

Under remissbehandlingen har påpekats, att den statliga lönegarantin i arbetsgivares konkurs minskar betydelsen av konkurrensen mellan skeppsbyggnadsinteckning och löneprivilegium. På arbetstagarhåll har en viss tveksamhet försports men man har inte gått mot kommittéför-

slaget, tydligen av hänsyn till att det bottnar i ett internationellt fördrag.

Att inteckningars inbördes prioritet alltjämt följer ansökningsdagen eller, om de har samma ansökningsdag, är lika i den mån inte sökanden begär annat, finner jag ändamålsenligt. Jag har redan förut motiverat förslag att retentionsrätten prioriteras framför inteckning (3.6.3). Att löneprivilegiet måste stå tillbaka för inteckning i både skepp och skeppsbyggen är ett nödvändigt pris för att Sverige skall kunna tillträda både sjöpanträttskonventionen och skeppsbyggnadskonventionen. Något högt pris är det inte. Nyligen har jag efter samråd med företrädare för arbetsmarknadens berörda parter kommit till att den statliga lönegarantin, numera höjd till nivån av fem gånger basbeloppet enligt lagen om allmän försäkring, väl kompenserar för det intrång som skeppsbyggnadshypoteket åstadkommer i förmånsrättsordningen, sett från arbetstagarsynpunkt. Jag kan därför biträda kommittéförslaget.

3.6.4.6 Vissa bestämmelser om inteckning och pantbrevs giltighet

Inteckning upphör enligt nuvarande ordning, utom vid förverkandeförklaring på grund av brott, genom dödning, exekutiv försäljning när köpeskillingen ej täcker den intecknade fordringen, och frivillig försäljning efter fartygets kondemnation. Vid exekutiv försäljning överlåts fartyget i princip gravationsfritt. Men exekutivköparen kan överta ansvaret för intecknad fordran, om den täcks av köpeskillingen och således kan avräknas från denna.

Kommittéförslaget behandlar upphörande på grund av dödning bland regler om inteckningsförfarandet. I övrigt föreslås, att inteckning konventionsenligt skall upphöra vid exekutiv försäljning i den mån den ej tillåts innestå i fartyget i avräkning på köpeskillingen. Utlandsexekution tilläggs samma verkan, om den ägt rum i konventionsenlig ordning och enligt ortens lag. Kommittén har övervägt att låta exekutionen utplåna endast panträtt på grund av inteckningen, men låta själva inteckningen bestå. Det skulle ge fördelen att exekutivköparen genast och utan särskild kostnad kunde förfoga över användbara inteckningar. Men kommittén har avstått från att föreslå det, eftersom det skulle medföra vissa praktiska svårigheter, inte minst vid utlandsexekution. Det blir alltså själva inteckningen som enligt kommittéförslaget drabbas av exekutionens verkan. Kommittén förutsätter, att i stället nyinteckning efter exekution blir stämpelfri. Ej heller har kommittén förordat, att den fastighetsrättsliga ordningen, som medger att exekutivköpare utverkar förklaring om intecknings bestånd, efterbildas. Något sådant skulle ändock bara kunna praktiseras vid exekution i Sverige.

Kondemnation åtföljd av frivillig försäljning skall enligt kommittéförslaget ej längre medföra intecknings upphörande. Sjöpanträtt skall nämligen konventionsenligt ej upphöra i sådana fall och kommittén har inte funnit skäl att här skilja mellan de olika panträtterna. I stället har,

såsom redovisats i ett tidigare avsnitt (2.3.5), föreslagits rätt för fartygsägaren att själv låta sälja fartyget exekutivt.

Skulle fartyget förstöras, huggas upp eller gå förlorat, skall det avregistreras. Men det kan tänkas att inteckningsborgenärens nödvändiga samtycke uteblir. Eller pantbrevet är kanske borta så att det inte kan visas att det ej är pantförskrivet. I regel är fartyget i dessa fall värdelöst och det finns då ej något intresse av att det står kvar i registret. Därför föreslår kommittén, att inteckning i sådant fartyg skall upphöra att gälla tio år efter det avregistreringsgrunden antecknats i registret. Därigenom kan det undvikas att registret efter hand belastas med fartyg som inte bör vara registrerade. Men eftersom det dock kan förekomma, att ett avregistreringsmässigt fartyg har ett visst värde t. ex. emedan det småningom visar sig kunna bärgas, föreslår kommittén att ägaren och inteckningsborgenären skall kunna utverka förklaring om intecknings fortsatta bestånd. Det skall ske inom den nämnda tioårsfristen och därefter inom vart tionde år. Underrättelse om fristens förestående utgång skall lämnas av registreringsmyndigheten.

Kommittéförslaget tar också upp särskilda regler om intecknings upphörande på grund av förverkandeförklaring i samband med brott. De svarar mot nuvarande bestämmelser i ämnet, anpassade efter motsvarande brottsbalksreglers senaste lydelse.

Enligt kommittéförslaget är pantbrev, som utfärdats på grund av inteckning, underkastat samma rättsliga öde som inteckningen. Det blir alltså automatiskt utan verkan i den mån inteckningen blir det.

Kommittéförslaget har i dessa delar rönt ringa uppmärksamhet under remissbehandlingen. På ett håll har dock uttalats tvivel på att det finns skäl att inteckning i förolyckat, upphugget eller eljest förstört fartyg skall kunna bevaras efter utgången av tioårsfristen.

Bestämmelserna om exekutiv försäljnings verkan på inteckning finner jag ändamålsenliga. Exekutivköparens behov av att relativt billigt kunna nyinteckna sitt skepp torde redan vara tillgodosett genom den ändring i 12 § stämpelskatteförordningen (1964: 308) som genomfördes förra året (1971: 453). Jag delar också uppfattningen att kondemnation med åtföljande frivillig försäljning lika litet skall gå ut över panträtt på grund av inteckning som över sjöpanträtt.

Vad beträffar förolyckade, upphuggna eller eljest förstörda skepp är det naturligtvis ett önskemål att de i minsta möjliga omfattning belastar skeppsregistret. De representerar i regel inte heller sådana förmögenhetsvärden, i den mån de alls existerar, att det finns skäl att bevara dem som registrerade av hänsyn till inteckningsborgenärerna. Dessa blir vanligen förnöjda försäkringsvägen. Om skeppet i undantagsfall likväl representerar sådant värde, bör en tioårig fortsatt giltighet av inteckningen egentligen erbjuda borgenären fullgod frist att göra sin rätt gällande i detta värde. Till bilden hör att jag — såsom jag vill utveckla i ett

följande avsnitt (3.6.5) — föreslår att panträtt på grund av inteckning skall omfatta även försäkringsersättning och annan ersättning som utgår på grund av skada på skeppet. Jag vågar dock inte helt utesluta att panträtten stundom skall visa sig representera ett ekonomiskt värde även efter lång tid. Därför vill jag inte frångå kommitténs förslag på denna punkt. Ordningen kan lämpligen vara den att inteckningen förfaller med tioårsfristens utgång, om den inte förnyas dessförinnan på skeppsägarens eller borgenärens begäran.

Att pantbrev delar inteckningens rättsliga öde överensstämmer med JBs motsvarande ordning och möter ingen invändning från min sida.

Med den reservationen att uttrycklig bestämmelse om att inteckning upphör ifall den förklaras förverkad är obehövlig vid sidan av 36: 4 brottsbalken ansluter jag mig till kommittéförslaget i dessa delar.

3.6.4.7 Inteckningsförfarandet

Det nuvarande inteckningsförfarandet följer det fastighetsrättsliga mönstret med avvikelser som beror av att registrering och äganderättsinskrivning är lagda på annan myndighet än inteckningsdomstolen. Det är principiellt förutsatt att borgenären söker inteckning med stöd av ägarens medgivande. Klandertalan mot ägaren, dennes konkurs och för inteckningsdomstolen känd utmätning av fartyget utgör formella inteckningshinder. Motsvarighet finns till fastighetsrättens inteckningsåtgärder i form av dödning, nedsättning och innehavsanteckning.

Enligt kommittéförslaget är de allmänna reglerna om inskrivningsförfarandet i 2 kap. sjölagsförslaget tillämpliga även i inteckningsärenden. Såsom enligt JB skall ägaren, i betydelsen den som senast sökt inskrivning av sin rätt, vara behörig att söka inteckning. Beror fullbordan av hans förvärv av villkor, skall han dock vara inteckningslegitimerad endast i förening med sin fångesman. Brist i legitimationen skall föranleda avvisning. Förvärvsvillkor som inskränker förvärvarens rådighet över egendomen beaktas så att de utgör inteckningshinder, om de avser hans panträttsliga rådighet över fartyget. Blir fartyget avregistreringsmässigt, upphör det också att vara inteckningsbart. Förhållandet föreslås vara inteckningshinder. Fartyget kan ju stå kvar i registret enbart på grund av att innehavare av tidigare upplåten panträtt motsatt sig avregistrering. Rättegång om bättre rätt till fartyget skall också föranleda avslag på inteckningsansökan. Detsamma gäller ägarens eller delägares konkurs. Någon möjlighet till vilandeförklaring såsom enligt JB föreslås ej men om ansökan om inskrivning av inteckningssökandens förvärv uppskjutits, skall inteckningsansökningen uppskjutas på motsvarande sätt.

En speciell avslagsgrund utgör utmätning. Enligt sjöpanträttskonventionen får endast konventionsenlig sjöpanträtt och retentionsrätt ges företräde framför hypotcket. Utmätnings företräde framför inteckning så

som föreskrivs i 9 § tredje stycket förmånsrättslagen är konventionsstridig enligt kommitténs bedömning. Endast om utmätning gavs karaktär av inskrivet hypotek kunde dess företräde förenas med konventionen. Och den lösningen vill kommittén inte förorda, eftersom den inte kan efterbildas i lufträtten enligt den internationella konvention som gäller där. Enligt kommittén bör nämligen rättslikhet mellan sjö- och lufträtt eftersträvas i dessa stycken.

Anmälan om förklaring att inteckning skall bestå — inteckningsförnyelse enligt den benämning jag föreslår — i avregistreringsmässigt fartyg efter den tioårsfrist som jag behandlat i närmast föregående avsnitt skall enligt kommittéförslaget göras av pantbrevets innehavare eller fartygsägaren, den sistnämnde legitimerad på grund av inskrivning. Iakttas det ej, skall anmälan inte föranleda sådan förklaring. Eljest skall den bifallas. Någon materiell prövning skall alltså inte företas i ärendet.

Kommittéförslaget tar också upp motsvarighet till JBs bestämmelser om utbyte, nedsättning, dödning och innehavsanteckning. Såsom innehavare av pantbrev skall alltid subsidiärt antecknas fartygsägaren själv. Det föreslås till efterlevnad av sjöpanträttskonventionens formella regler. Konventionen föreskriver nämligen som förutsättning för att ett hypotek skall erkännas bl. a. att registret visar vem som är rättighetshavare eller att hypoteket är ställt till innehavaren. Kommittén utesluter att innehavsanteckning blir obligatorisk men anser, att anteckning av ägaren i de fall borgenären inte ser till att han blir antecknad kan försvaras med hänsyn till bestämmelserna om ägarhypotek.

Om inteckning blir utan verkan, skall det antecknas i registret. Kommittéförslaget tar också upp regler enligt vilka inteckning i skeppsbygge som förs över till skeppsregistret skall jämte bygget föras över *dit utan ändring*.

Under remissbehandlingen har det kritiserats att kvarstad ej tagits med bland inteckningshindren. Det har påpekats, att förslaget inte löser frågan om verkan av inteckning meddelad i strid med utmätning som ännu ej anmälts till registermyndigheten. Det har förordats, att exekutionsmyndigheterna åläggs underrätta registermyndigheten om utmätning genom telefon- eller annat telemeddelande och att borgenär som i god tro mottar pantbrev på grund av sådan inteckning skall vara skyddad i sitt förvärv.

Jag finner kommittéförslaget i stort sett ändamålsenligt. Behörigheten att söka inteckning kan dock lämpligen närmas något mer till JBs ordning genom att den som senast sökt inskrivning behandlas som legitimerad även när fullbordan av hans förvärv är villkorad. Förvärvsvillkoret kan i stället beaktas på det sättet att överlåtarens medgivande fordras för att inteckningsansökan skall kunna bifallas. Rättegång om bättre rätt till skeppet skall, enligt vad jag ämnar föreslå vid min be-

handling av de enskilda bestämmelserna i 2 kap. sjölagsförslaget, inte föranleda avslag på inskrivningsansökan utan i stället uppskov till dess saken slutligt avgjorts. Frågan bör då behandlas på motsvarande sätt här.

Särskilda problem är förknippade med utmätning som inteckningshinder. Utmätningen har karaktär av rådighetsinskränkning och det är inte väl förenligt med den att det utmätta skeppet intecknas, i varje fall inte om inteckningen går före utsökningsborgenärens rätt. Skulle inteckning likväl meddelas, får den enligt 9 § tredje stycket förmånsrättslagen sämre prioritet än sjöpanträttskonventionen föreskriver. Ty enligt det lagrummet står inteckning tillbaka för utmätning vid konkurrens dem emellan. Samtidigt finns ingen garanti mot att information till registermyndigheten om företagen utmätning undantagsvis dröjer något, t. ex. vid utmätning utomlands. Skeppsägaren kan själv temporärt vara ovetande om att utmätning ägt rum.

Förmånsrättsproblemet kan i och för sig lösas genom att skepps- och skeppsbyggnadsinteckning — inteckning i luftfartyg också f. ö., eftersom motsvarande problem föreligger olöst där — undantas från bestämmelsen i 9 § tredje stycket förmånsrättslagen. Ifall inteckning felaktigt tillkommer under utmätning och ej undanröjs efter besvär av t. ex. utmätningsborgenären, kunde man med eller utan uttrycklig reglering räkna med att skeppsägaren inte skulle få göra ägarhypoteket gällande till nackdel för utsökningsborgenären. Han skulle inte få dra fördel av sitt eget rättsstridiga förfogande över det utmätta skeppet. Detsamma skulle gälla tredje man, som haft eller bort ha kännedom om utmätningen, men det oaktat inlåtit sig på pantförskrivning med utsökningsgäldenären. Däremot skulle tredje man kunna göra sin panträtt gällande, om han förvärvat den i god tro. En sådan lösning lägger risken för felaktig inteckning och pantförskrivning på utsökningsborgenären. Lagtekniskt kan även andra vägar tänkas leda till detta resultat.

En annan lösning kan vara att ej ändra den nyssnämnda bestämmelsen i förmånsrättslagen utan tillåta att inteckning, som felaktigt tillkommer under utmätning och ej undanröjs besvärsvägen, står tillbaka för utmätning så som fastighetsinteckning gör i motsvarande situation. I förhållande till konventionen måste denna lösning då försvaras med att felaktigt tillkomna inteckningar ej behöver åtnjuta konventionens skydd. Detta kan kanske stödjas på konventionens artikel 1 a). Inteckningsborgenärens rätt är med den utgångspunkten tillgodosedd redan genom att han över huvud taget kan grunda rättsanspråk på en principiellt felaktig inteckning. Denna lösning lägger alltså risken på inteckningsborgenären. Det är ej ägnat att stärka skepps- och skeppsbyggnadshypotekets ställning. Jag finner den vara i och för sig föga tillfredsställande. Och någon verklig förbättring står knappast

att vinna genom att knyta inteckningshindret till upplysningen om utmätningen. Ty det skulle inte medföra ändring i den grundläggande principen att utsökningsgäldenärens rådighet över det utmätta skeppet är inskränkt så att han ej är berättigad att utnyttja möjligheten att vinna inteckning under utmätning innan upplysning om denna nått registermyndigheten.

Såvitt jag förstår har förevarande problem mer teoretisk än praktisk räckvidd. Problemet hänger nära samman med frågor om rådigheten över utmätt egendom och annat som lagberedningen överväger i sitt arbete på revision av utsökningslagen. Detta arbete kan beräknas bli slutfört tämligen snart efter det att förevarande lagförslag hunnit träda i kraft. Problemet kan alltså utan nämnvärd praktisk olägenhet uppskjutas för att finna en ändamålsenlig lösning i sitt rätta sammanhang. Jag finner mig därför böra tillsvidare godta kommittéförslaget i föreliggande skick utan att föreslå några ändringar vare sig där eller annorstädes som kan föregripa lagberedningens arbete. Vad som däremot kan göras är att vidta åtgärder för att säkerställa snabb information till registermyndigheten om utmätning i skepp. Jag kommer att föreslå ändring i SjöLs befälhavarekapitel i det syftet (4.4). Dessutom bör i administrativ ordning utfärdas föreskrifter om snabb kommunikation mellan exekutionsmyndigheterna och registermyndigheten.

Med denna ståndpunkt kommer alltså konkurrens mellan utmätning och felaktigt tillkommen inteckning tillsvidare att få lösas med tillämpning av 9 § tredje stycket förmånsrättslagen, dvs. utmätningen får företräde. Hänsyn till utsökningsborgenären behöver följaktligen ej hindra ägaren av skeppet eller bygget från att åberopa sitt ägarhypotek på grund av sådan inteckning, ej heller inteckningsborgenären från att göra sitt panträttsförvärv gällande. God eller ond tro blir utan betydelse i sammanhanget. Jag vill inte underlåta att tillfoga, att problemets praktiska räckvidd ytterligare minskar när man beaktar att utsökningsborgenären i regel torde ha fordran med bättre förmånsrätt än utmätningen ger. Han går då redan i kraft därav före var och en som grundar sitt anspråk på nyinteckning under utmätningen.

Kvarstad och skingringsförbud är också rättsliga åtgärder, som medför inskränkning i ägarens rådighet över den egendom åtgärden avser. Jag delar den under remissbehandlingen antydningsvis framförda uppfattningen att sådan åtgärd bör utgöra inteckningshinder enligt SjöL. Kvarstad och skingringsförbud bör därför jämställas med utmätning i detta hänseende. Inteckning i strid med kvarstad eller skingringsförbud medför, i den mån den ej undanröjs besvärsvägen, enligt allmänna grundsatser ingen rätt för ägaren av skeppet eller bygget att mot den som vunnit handräckningen åberopa ägarhypotek, ej heller rätt för ondtroende inteckningsborgenär att göra sitt panträttsförvärv gällande. Däremot bör en borgenär vara skyddad i sitt förvärv, om han var

i god tro. Denna ståndpunkt bör kunna följa analogiskt av mitt förslag om godtrosförvärv av panträtt på grund av inskrivning (3.6.4.3).

Med de ändringar jag sålunda har angett biträder jag kommitténs förslag.

*3.6.5 Surrogation och försäkringsskydd*

På sjörättens område gäller ingen erkänd allmän panträttslig surrogationsprincip. Sjöpanträtt gäller endast i begränsad omfattning i surrogat. Inteckning i fartyg är inte förenad med panträtt i vare sig försäkringsersättning eller annan ersättning på grund av fartygsskada. Retentionsrätt torde däremot, i överensstämmelse med rättspraxis utom sjörätten, gälla i surrogat.

Enligt 54 § lagen om försäkringsavtal gäller presumtion för att retinent och inteckningsborgenär är medförsäkrade på grund av sådan försäkring som tagits utan angivande av intresse. För sjöpanträttshavare gäller samma presumtion, om hans fordran gäller mot pantägaren personligen. Dessa regler är dispositiva. Försäkringsbranschens egna standardvillkor innebär, att kaskoförsäkring av fartyg gäller till förmån för den som har panträtt på grund av inteckning i fartyget, dock utan att denne får bättre rätt mot försäkringsgivaren än annan försäkringshavare. Det torde emellertid vara vanligast att försäkringspolisen pantförskrivs till inteckningsborgenären. I fråga om sjöpanträtt och retentionsrätt tiger villkoren. Beroende på om villkoren tolkas som en uttömmande reglering eller ej, är det alltså en öppen fråga om innehavare av sådana rättigheter är medförsäkrade enligt dessa villkor.

Kommittéförslaget förstärker sjörättens negativa hållning till panträtt i surrogat genom att utvidga den för fartygsinteckningen gällande ordningen till sjöpanträtt i fartyg och last. Nordisk enighet föreligger om en sådan lösning beträffande sjöpanträtt. Den anses ha visst stöd i den nya sjöpanträttskonventionen. Däremot lämnas utrymmet helt öppet för surrogation i fråga om retentionsrätt. Sjöpanträttshavare föreslås vidare ej få ställning som medförsäkrad. Kommittén menar, att han ej är det för närvarande, eftersom gängse försäkringsvillkor endast erkänner inteckningsborgenären som medförsäkrad och är avsedda att uttömmande reglera medförsäkringsfrågan. Under alla förhållanden måste förutsättningarna för sjöpanträttshavares ställning som medförsäkrad enligt kommittén jämkas med beaktande av att redaren numera i regel har ett personligt fordringsansvar medan han vid tiden för försäkringsavtalslagens tillkomst svarade med sin s. k. sjöförmögenhet.

Dessa spörsmål har rönt ringa uppmärksamhet under remissbehandlingen. Frånsett att på ett håll ifrågasatts om inteckningsborgenären lämpligen bör vara betagen panträtt i surrogat har kommittéförslaget lämnats utan erinran.

De surrogat som det här är fråga om är försäkringsersättning och annan ersättning för fartygsskada, t. ex. haveribidrag eller skadestånd på grund av sammanstötning. Surrogation och försäkringsskydd har ett intimt inbördes samband. Vare sig rätten till försäkringsersättning ges karaktär av panträtt däri eller grundas på regler om tredjemansförsäkring, närmast 54 § lagen om försäkringsavtal, är det fråga om identiska rättspolitiska mål. Skillnaden mellan de båda vägarna dit är i viss mån oklara. Men hittills har man dock inom sjörätten (jfr bl. a. Fogelklou i Arkiv for Sjørett, Band 2 s. 1 ff), liksom under förarbetena till försäkringsavtalslagen, räknat med sådan skillnad. Och det är i varje fall tydligt att det är redaren som i egenskap av avtalsslutande försäkringshavare disponerar över försäkringsskyddet för tredje man medan en lagfäst panträtt i försäkringsersättningen inte behöver stöd av försäkringsavtalets innehåll. Panträtt ger borgenären en självständig rätt att, så länge försäkringen gäller, realisera sin fordran i den ersättning för skada som redaren kan vara berättigad att få av försäkringsgivaren. Rättstekniskt är det alltså fråga om skilda anspråk och jag vill i det följande hålla dem åtskilda inbördes av det skälet. Så förefaller visserligen inte ha skett inom lufträtten. Jag erinrar om 18 § första stycket lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Att sjöpanträtt gäller i vissa surrogat men ej i andra har sin närmsta grund i uttryckliga regler i 1926 års sjöpanträttskonvention. Att fartygsinteckning inte gäller vare sig i försäkringsersättning eller annan ersättning för fartygsskada motiverades på sin tid, såvitt gäller försäkringsersättning, med att inteckningsborgenären själv kunde trygga sig mot faran för sådan skada och inte borde dra fördel av en försäkring som redaren bekostade samt, i fråga om annan skadeersättning, med behovet att undgå invecklade rättsförhållanden till följd av att samma panträtt kunde göras gällande särskilt i skilda objekt.

Under förarbetena till lagen om försäkringsavtal gjorde sig liknande synpunkter gällande. I fråga om sjöpanträtt lades det särskild vikt vid att redaren själv borde få avgöra huruvida hans försäkring skulle gälla till förmån för panthavaren eller ej.

När surrogationsfrågan behandlades i samband med 1955 års lufträttslagstiftning anlades inte motsvarande synpunkter. Starka skäl ansågs tala för panträttslig surrogation. Med fartygsinteckningen som dominerande förebild för det lufträttsliga hypoteket och med åberopande av inteckningsborgenärens försäkringsskydd valde lagstiftaren emellertid, låt vara med tvekan, att ej tillåta panträttslig surrogation, men inteckningsborgenären hänvisades till den försäkringsrättsliga möjligheten att få ersättning. Samma hänvisning gavs luftpanträttshavare. I övrigt medgavs luftpanträttshavare panträttslig surrogation på samma sätt som sjöpanträttshavare.

Enligt min mening bör det vara naturligt för modern rättsuppfattning

att ta som utgångspunkt att pant- och retentionsrätt skall omfatta även försäkringsersättning och annan ersättning som utgår för skada på säkerhetsobjektet, om det inte finns vägande skäl mot det.

Beträffande sjöpanträtt — som ju under alla förhållanden har en särskilt privilegierad ställning — kan jag se ett visst berättigande i att, som kommittén föreslår, utesluta surrogation. Ty denna panträtt är tyst och dess existens alltså svår att konstatera, inte minst för en utomstående. Ovisshet om förekomst av sjöpanträtt kan därmed onödigt fördröja skaderegleringar. Kommittéförslaget torde också ha ett visst stöd i grunderna för den nya sjöpanträttskonventionen. Det kan visserligen invändas, att ståndpunkten kan tänkas gå ut över skadelidande passagerare eller ombordanställda med utestående löneanspråk. Avgörande vikt fäster jag emellertid vid att kommittéförslaget har stöd i nordisk överenskommelse och att motsvarande lagförslag redan antagits i Norge och kan väntas inom kort bli antaget i Danmark. Det skulle nämligen vara opraktiskt att hävda en avvikande svensk ståndpunkt i denna fråga.

Om det således finns vägande skäl för att avskära sjöpanträttshavare från surrogation, är detta knappast fallet i fråga om retinent och inteckningsborgenär. Den förre har antagligen sådan rätt redan nu. Och vad den senare beträffar erinrar jag om den tveksamhet med vilken luftfartygsinteckning delvis avskars från surrogation med sjörättslig förebild. Det finns f. ö. här en viss begränsad förebild i fastighetsrätten som ju berättigar inteckningsborgenär till del i brandförsäkringsersättning. Retinent och inteckningsborgenär bör enligt min mening behandlas lika i detta sammanhang, och båda bör ges surrogationsrätt.

De synpunkter jag här anlagt på panträttslig surrogation gör sig på väsentligen motsvarande sätt gällande i fråga om försäkringsskyddet enligt 54 § lagen om försäkringsavtal.

Jag biträder alltså kommitténs förslag att sjöpanträtt varken skall omfatta försäkringsersättning och annan skadeersättning eller ge rätt till försäkringsskydd enligt lag. Jag ansluter mig också till den ståndpunkt kommittéförslaget innebär i fråga om retentionsrätt, nämligen att sådan rätt skall omfatta även försäkringsersättning och annan skadeersättning och tillika berättiga till försäkringsskydd enligt lag. Däremot biträder jag inte kommitténs förslag i fråga om panträtt på grund av inteckning. Sådan skall alltså enligt mitt förslag berättiga till samma surrogation och försäkringsskydd som retentionsrätt. Jag erinrar om att 54 § lagen om försäkringsavtal är dispositiv och att det därför ytterst är försäkringsavtalets parter som råder över försäkringsskyddet för tredje man.

*3.6.6 Lagkonflikter*

Fråga vilken lag som skall tillämpas på visst rättsförhållande är av uppenbara skäl viktig i sjörättsliga sammanhang. Lagvalet dikteras i

olika länder av särskilda konfliktnormer, som hos oss bildar den svenska internationella privat- och processrätten. Variationerna är här stora mellan olika rättssystem, men vissa gemensamma drag kan någotsånär fastställas. Till dem hör att äganderätt till och hypotek i fartyg i stor utsträckning följer lagen i registreringsstaten, med en viss förenkling kallad flagglagen. Sjöpanträtt följer ofta andra lagar, t. ex. lagen i den stat där fordringen stiftades. Retentionsrätt följer vanligen lagen i den stat där egendomen befinner sig. På olika moment av en rätt, såsom dess uppkomst, bestånd, omfattning, förmånsrätt osv., kan tillämpas olika lagar. Domstolslandets lag gör sig gällande, inte bara i procedurfrågor utan ofta även i sakfrågor såsom supplerande eller rentav korrigerande normsystem.

Kommittéförslaget tar upp uttryckliga regler i detta ämne. Bestämmelserna i sjölagsförslaget skall såsom lex fori tillämpas när sjöpanträtt i fartyg åberopas inför svensk myndighet. Därmed blir, som sjöpanträttskonventionens artikel 12: 1 föreskriver, konventionslag tillämplig på alla fartyg oavsett vilken flagg de för. Retentionsrätt i fartyg eller bygge på grund av reparations- eller byggnadsuppdrag skall prövas enligt lagen i den stat där egendomen finns men får därvid inte ges företräde framför sjöpanträtt som är föreskriven i sjöpanträttskonventionen. Ej heller får den strida mot andra regler i den konventionen, t. ex. regeln att retentionsrätten skall vara besittningsbetingad. Annan legalpanträtt, t. ex. sjöpanträtt som föreskrivs i flagglagen men ej erkänns av sjöpanträttskonventionen, skall prövas enligt fartygets flagglag eller lagen i den stat där bygget utförs men får därvid inte ges företräde framför hypotek eller tillåtas strida mot sjöpanträttskonventionen på annat sätt.

Främmande hypotek skall enligt kommittéförslaget erkännas i Sverige på de förutsättningar sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna anger. Sådana hypoteks inbördes företräde skall prövas enligt flagglagen. Detsamma gäller deras sakrättsliga verkan i övrigt i den mån det ej strider mot kommittéförslagets bestämmelser om sjöpanträtt, retentionsrätt och annan legalpanträtt, dvs. i den mån det ej strider mot de regler i svensk lag som grundas på sjöpanträtts- och skeppsbyggnadskonventionerna.

Eftersom skeppsbyggnadskonventionen anvisar byggnadslandets lag som sakrättsstatut medan sjöpanträttskonventionen gör anspråk på generell tillämpning på fartyg, måste en gräns dras mellan byggen och färdiga fartyg för att konflikt säkert skall kunna undgås. Kommittéförslaget drar — efter noggrann analys av de båda inbördes möjligen formellt motstridiga konventionernas berörda regler — den gränsen vid sjösättningen.

Remissbehandlingen har gett upphov till kritik i endast ett remissyttrande. Kommittéförslaget betecknas där som på en gång alltför kom-

plicerat och förenklat i sin syn på problemen. Registreringslandets lag förordas som allmänt sakrättsstatut med de avvikelser som konventionshänsyn kan föranleda. Det påpekas, att man därigenom undgår prioritetsproblem, som kommittéförslaget för med sig, genom att flera lagar tillämpas parallellt. Behovet av enhetlig behandling i fråga om säkerhetsobjektets omfattning understryks. Det dras också i tvivelsmål att retentionsrätts prioritet kan aktualiseras här i landet, om det ej är här som egendomen hålls kvar. Hålls den kvar utomlands, blir det enligt vad som påpekas där som exekution äger rum medan möjligen exekution i surrogat kan ske här i landet. I den delen anses kommittéförslaget böra omarbetas med mer nyanserad syn på problemen.

Sjöpanträttskonventionens regler gör anspråk på generell tillämpning. Såvitt gäller sådan sjöpanträtt som konventionen förcskriver infriar kommittéförslaget detta anspråk på enklaste sätt, nämligen genom att sjölagsförslaget av svensk myndighet skall tillämpas i dess egenskap av konventionslag. Den lösningen har fördelen att vara lättillämpad. Innehållet i främmande lag behöver ej utredas. Som påpekats under remissbehandlingen riskerar man på den andra sidan att få tillämpa olika materiella regler jämte varandra. Det kan sålunda bli oundvikligt med hänsyn till konventionens krav att registreringslandets lag skall tillämpas som sakrättsstatut för hypotek och att främmande nationell legalpanträtt skall erkännas under vissa förutsättningar. Jag erinrar här om art. 2 och 6 i sjöpanträttskonventionen. Emellertid kommer även andra lösningar att drabbas av samma invändning. Ty främmande lag kan lika väl vara konventionsstridig som konventionsenlig och man måste då vara beredd att sätta in korrektiv, kanske med hjälp av just myndighetslandets lag.

Valet av myndighetslandets lag har träffats i nordisk enighet. Det har vissa praktiska företräden. Jag finner inte skäl att frångå det. I själva verket kan det anföras skäl för motsvarande val i fråga om den retentionsrätt sjöpanträttskonventionen delvis reglerar och som är rättspolitiskt nära släkt med sjöpanträtt. Visserligen talar allmänna grundsatser i den internationella privaträtten för att lagen i det land där det kvarhållna fartyget finns skall tillämpas som sakrättsstatut. Men för det fall att detta land är Sverige råder intet tvivel om att svensk myndighet skall tillämpa svensk lag. Och för de speciella undantagsfall då utomlands stiftad retentionsrätt på grund av reparations- eller byggnadsuppdrag kan tänkas bli sakrättsligt prövad här i landet torde svensk lag kunna tillämpas utan olägenhet. Detta gäller så mycket mer som det i varje fall måste bevakas att retentionsrätten i fråga ej erkänns i strid med sjöpanträttskonventionens regler. Jag vill därför för enkelhets skull förorda samma lagval för båda dessa fall. F. ö. vill det synas som om valet väl kan förenas med de danska och norska

lösningarna. I de danska motiven uttalas, att lex fori skall tillämpas och den norska texten ger utrymme för samma tolkning.

När det gäller verkan av hypotek måste, som jag redan angett, registreringslandets lag tillämpas som sakrättsstaut. Det gäller enligt både sjöpanträttskonventionen och skeppsbyggnadskonventionen, låt vara med olika formuleringar. Men hypotek får ej tillerkännas verkan, som strider mot sjöpanträttskonventionen. Det följer av art. 2 och kan såvitt gäller prioritetsverkan härledas ur art. 7 i skeppsbyggnadskonventionen.

Vad beträffar sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt som sjöpanträttskonventionen inte föreskriver men som den erkänner på vissa villkor ligger det i detta sammanhang närmast till hands att, som kommittén föreslagit, tillämpa registreringslandets lag. Konventionshänsyn föranleder därvid att rättigheten i fråga inte får ges företräde framför konventionsbetingad sjöpanträtt eller konventionsenligt hypotek eller på annat sätt komma i konflikt med konventionen, dvs. den får bl. a. inte hindra exekution för konventionsbunden sjöpanträtt. Reservationen kan lämpligen vidgas därhän att sådan nationell rättighet överhuvudtaget inte får ge dess innehavare bättre rätt än konventionsbunden rättighet medför enligt svensk lag. Nationell sjöpanträtt bör exempelvis inte här i landet förenas med panträttslig surrogation, eftersom vi inte ger konventionsbunden sjöpanträtt sådan verkan. Ej heller bör den erkännas i den mån den skulle ha varit preskriberad enligt de svenska bestämmelserna om konventionsbunden sjöpanträtt.

Jag biträder kommitténs förslag att gränsen mellan fartyg under byggnad och färdigt fartyg i förevarande hänseenden skall dras vid sjösättningen. Från och med denna skall alltså väljas samma sakrättsstatut som för färdiga fartyg. För tiden dessförinnan skall konventionsenligt gälla byggnadslandets lag. Huruvida denna lag överensstämmer med skeppsbyggnadskonventionen eller ej, behöver ej undersökas ty denna konvention gör inte som sjöpanträttskonventionen anspråk på generell tillämpning.

*3.6.7 Inskrivning av certeparti*

Att ett fartyg ger jämn och god avkastning är uppenbarligen något som både redaren och hans kreditgivare har intresse av. Det håller fartygets värde vid makt. Det ger tillika möjlighet till pantförskrivning av frakt. Frågan om sakrättsligt skydd för certepartier har också uppmärksammats under det internationella sjörättsliga arbetet, dock utan att leda till beaktansvärt resultat. Enligt dansk och norsk lag kan certepartier registreras, men möjligheten lär inte utnyttjas i nämnvärd omfattning. Enligt de nya norska bestämmelserna skall certepartier inte kunna registreras framdeles.

Kommittén har övervägt en lösning av problemet för svensk del.

Därvid har skisserats följande huvuddrag. Befraktaren skulle tvingas godta ombyte på bortfraktarens sida, eventuellt inom ramen för en genom avtalet bestämd krets. Tredje man skulle förutsättas känna till inskrivet certeparti och därför vara skyldig att respektera dess bestånd vid överlåtelse av fartyget. Vid exekutiv försäljning av fartyget skulle förbehåll kunna göras för beståndet av inskrivet certeparti, åtminstone i den mån det inte länder inteckningsborgenär till förfång. Kommittén har dock funnit att en sådan ordning skulle avvika så från allmänna svenska rättsgrundsatser att den bör godtas endast på tungt vägande skäl. Kommittén har ansett, att en svensk reglering av frågan skulle få begränsat värde, eftersom denna har internationell räckvidd och en internationell lösning tillsvidare inte förefaller uppnåelig. Dessutom har kommittén beaktat den norska kommitténs förslag att inskrivning av certepartier ej längre skall tillåtas. Något förslag om skydd för certepartier har kommittén följaktligen ej avgett.

Under remissbehandlingen har kommitténs ståndpunkt blivit föremål för vitt skilda bedömningar. Det har på den ena sidan framhållits, att sakrättsskydd för certeparti genom inskrivning endast med svårighet skulle kunna infogas i svensk rättsordning och att en isolerad svensk lösning ändock inte skulle bli användbar för kreditgivarna. Bl. a. har därvid påpekats, att befraktaren skulle undvika att vid redarens obestånd dirigera fartyget till svensk hamn om han riskerade att där bli bunden vid en ny och för honom okänd redare. Det har på befraktarhåll hävdats, att rätt till inskrivning av certeparti skulle gå ut över behöriga befraktarintressen och ej inbjuda till sådana befraktningsavtal som kunde bli föremål för inskrivning.

På den andra sidan har det erinrats om fraktens betydelse som föremål för pantförskrivning och den försvagning av denna säkerhet som frånvaron av sakrättsskydd för certepartiet utgör. Med hänsyn till avkastningsvärdets betydelse för kreditvärdet har denna brist bedömts som helt otidsenlig. Det har erinrats om de värderingar som bär upp bestämmelserna om tillbehör till industrifastigheter och om underlaget för företagsinteckning. En isolerad svensk lösning har ansetts vara berättigad bl. a. emedan inskriven rätt vanligen respekteras utomlands. Det har gjorts gällande, att utlandsexekution av svenska fartyg är ovanlig och att skydd mot frivillig överlåtelse till utlandet kan beredas genom avregistreringsspärr. Argumentet att sakrättsskydd på grund av inskrivning av certeparti skulle avvika från allmänna svenska rättsgrundsatser har bemötts med hänvisning till lufträtten och fastighetsrätten.

Vad som närmast föranleder intresset av sakrättsskydd för certepartier är den förstärkning av fartygets kreditvärde som säkerhet i frakten utgör. Från denna utgångspunkt måste fartygets varaktiga sysselsättning under ett certeparti vara viktig och fraktens relation till fraktmarknaden oviktig. Denna relation är emellertid av omedelbart intresse för befraktnings-

avtalets parter själva och därmed också väsentlig för fartygets försäljningsvärde, om certepartiet skulle bestå efter fartygets försäljning. Från försäljningsvärdet kan kreditgivaren naturligtvis i sin tur inte helt bortse. Han måste alltid räkna med möjligheten av försäljning exempelvis på grund av att kreditgivare med bättre förmånsrätt än han själv realiserar sin rätt i fartyget. En värdering av certepartiet blir därför betydelsefull från denna utgångspunkt. Det hör till bilden att inskrivning av certeparti enligt sjöpanträttskonventionen inte kan erkännas med företräde framför vare sig sjöpanträtt eller hypotek (jfr art. 5: 1).

Certepartiets värde beror i första hand av befraktarens vederhäftighet som sådan och av fraktens relation till fraktmarknaden. Är befraktaren god så är frakten säker. I motsatt fall är certepartiet inte pålitligt och frakten inte säker. När certepartiet ger hög frakt i förhållande till fraktmarknaden är det såsom högfraktcerteparti värdefullt för redaren och i motsvarande mån ogynnsamt för befraktaren. Ett lågfraktcerteparti är i stället en relativ förlustkälla för redaren men en värdefull tillgång för befraktaren. Om bilden kompletteras med möjlighet till sakrättsskydd för certeparti blir detta spekultativa inslag i värderingen förstärkt. Ett högfraktcerteparti, som kan bevaras vid överlåtelse, måste bli gynnsamt inte bara för avkastningsvärdet utan även för försäljningsvärdet medan ett lågfraktcerteparti får motsatt verkan under motsvarande förutsättning. Att befraktaren skulle reflektera på ett certeparti vid vilket han skulle bli bunden gentemot ny, kanske för honom okänd redare även om det utvecklats till högfraktcerteparti, kan inte förutsättas utan vidare. Det kan i vart fall inte väntas utan att han samtidigt kan räkna med att binda den nye redaren vid certepartiet, även om det blivit ett lågfraktcerteparti. Men som framgått av remissbehandlingen kan det ifrågasättas om något allmänt befraktarintresse kan påräknas ens under sådana förhållanden.

I själva verket ligger det närmast till hands att anta, att certepartier som kan beredas sakrättsskydd vid överlåtelse av fartyget inte skall visa sig särskilt attraktiva från befraktarsynpunkt. En reform som introducerar sådant sakrättsskydd riskerar i så fall att alldeles förfela sitt syfte.

Härutöver kunde man ha haft anledning förmoda, att möjligheten att redaren binds vid ett lågfraktcerteparti med åtföljande risk för förlustbringande försäljning i samband med exekution eller konkurs skulle verka dämpande på kreditgivarnas intresse för ett lagreglerat sakrättsskydd för certepartier. Men denna sida av problemet tillmäts tydligen ringa vikt. Det är intressant, att ett motsvarande sakrättsskydd kan fungera i lufträtten. Det vilar där på 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Svensk lag skyddar dock sådan rätt endast om den gäller främmande luftfartyg.

Såvitt jag förstår måste det under alla förhållanden vara omistligt för

en ordning med sakrättsskydd för certeparti att skyddet också vinner ett tämligen vidsträckt erkännande utomlands. Sådant erkännande förutsätter att nationell rätt känner sakrättsskyddet i fråga och därför har det lagtekniska instrument som fordras för ändamålet. Instrumentet kan naturligtvis också finnas enbart på grund av internationellt åtagande såsom fallet är med 3 § lagen i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg. Erkännande kan alltså knappast påräknas endast för det att sakrättsskyddet grundar sig på inskrivning. Redan i Norge, vars stora handelsflotta f. ö. i högre grad än vår sysselsätts i certepartifart, skulle erkännande av ett sådant skydd komma att utebli. Norges exekutionsrättsliga regler kommer nämligen, enligt de nya norska bestämmelserna, ej att medge certepartiets bestånd efter exekutiv försäljning. Det internationella arbetet på detta område har hittills misslyckats och torde för närvarande ligga nere. Intet tyder såvitt jag vet på att det snart skulle kunna tas upp igen med framgång.

Mot bakgrund av vad jag nu har sagt har jag inte kunnat finna det rättspolitiskt motiverat att introducera svenskt sakrättsskydd för certepartier på grund av inskrivning. Jag är därför i likhet med kommittén inte beredd att nu föreslå några bestämmelser i det ämnet.

### 3.7 Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.

Efter fastighetsrättslig förebild (18: 4—7 och 19: 19 JB) har kommittén föreslagit att staten skall svara för rättsförluster som kan uppkomma till följd av att de föreslagna reglerna om inskrivning av rätt till skepp eller skeppsbygge i vissa hänseenden tillerkänner skepps- och skeppsbyggnadsregistren vitsord och för förluster till följd av handläggningsfel i registerärenden. De rättsförluster som åsyftas är rätt ägares förlust då annan gör godtrosförvärv av äganderätt eller panträtt på grund av inskrivning. Skadeståndsansvaret skall även omfatta rättsförlust på grund av officialrättelse i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, oavsett om fel eller försummelse föreligger. Skadestånd skall kunna jämkas på grund av medvållande. Staten skall genom ersättning inträda i den skadelidandes rätt mot tredje man. Staten skall företrädas av sjöfartsverket, om inte Kungl. Maj:t för visst fall utsett annan myndighet. Den som vill kräva ersättning av staten, om han förlorar rättegång mot annan, skall instämma staten i målet eller underrätta staten om rättegången. Kommittéförslaget följer i dessa delar nära den fastighetsrättsliga förebilden.

Kommittéförslaget i denna del har i allmänhet mottagits positivt och på kreditgivarhåll betecknats som omistligt för förslagets funktion i övrigt. Endast sjöfartsverket har uttalat tvekan och anfört att frågan bör lösas i ett större sammanhang.

Det förslag till skadeståndslag som nyligen framlagts för riksdagen (prop. 1972: 5) kommer, om det antas, att lösa spörsmålet om ersättning för sådan förlust som beror av fel eller försummelse vid myndighetsutövning, bl. a. vid handläggning av registerärenden, ärenden om officialrättelse däri inbegripna, och vid utfärdande av pantbrev och andra bevis i registerärenden. Därutöver bör som kommittén föreslagit införas ett ansvar för staten för rättsförlust på grund av officialrättelse i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret oberoende av om fel eller försummelse föreligger. Jag ansluter mig alltså till det förslaget.

På grund av skepps- eller skeppsbyggnadsregistrets vitsord kan enligt förslaget rättsförlust drabba bl. a. rätt ägare till skepp eller skeppsbygge. Denne får nämligen genomgående vika för den som gör godtrosförvärv av äganderätt eller panträtt på grund av inskrivning. Ett statligt skadeståndsansvar för sådan rättsförlust är uppenbarligen nödvändigt för att de föreslagna rättsverkningarna av registrens vitsord skall kunna godtas. Det innebär ett statligt risktagande som får bedömas med hänsyn till bl. a. de blivande registreringsenheternas antal och värden. Skeppsregistret kan komma att innehålla mellan 3 000 och 4 000 skepp och skeppsbyggnadsregistret mellan 100 och 200 skeppsbyggen, kanske knappt det. Skeppens maximivärden ligger ibland mycket högt över vad som är vanligt på fastighetsmarknaden. Men långtifrån alla skepp representerar så stora värden. Skeppsbyggenas beställningsvärden kan på motsvarande sätt vida överstiga fastighetspriserna men även för dem kan genomsnittet antas komma att ligga betydligt lägre. En viktig synpunkt i sammanhanget är att de objekt som representerar stora kapitalvärden omsätts med iakttagande av stor omsorg och att skriftlig form därvid är regel. Inom småsjöfarten sker kanske omsättningen ej med samma utpräglade försiktighet men i gengäld är det där relativt måttliga värden som står på spel. Jag har kommit till att det statliga risktagandet till stöd för skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vitsord kan bedömas som rimligt och jag biträder därför kommittéförslaget även i den delen.

Det finns enligt min mening inte skäl att i lagen bestämma vilken myndighet som skall företräda staten i ersättningsmål av förevarande slag. I stället bör det liksom i fastighetsrätten (se 18: 5 JB) överlämnas åt Kungl. Maj:t att utse denna myndighet. I övrigt godtar jag kommittéförslaget såvitt gäller frågan om förfarandet i mål om ersättning av staten.

---

I enlighet med vad jag har anfört i det föregående har inom justitiedepartementet upprättats förslag till lag om ändring i SjöL samt till lagstiftning om sådana följdändringar i andra lagar som sjölagsförslaget föranleder. Lagförslagen torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 4*. Eftersom förslaget innefattar betydande om-

disponeringar inom ramen för SjöL, ger bilaga 4 ingen god vägledning för jämförelser mellan nuvarande lydelse och föreslagen lydelse. Som *bilaga 5* till protokollet torde därför få fogas en uppställning över bestämmelser i sjölagsförslaget och deras innehållsmässiga motsvarigheter i SjöL.

## 4 Sjölagsförslagets enskilda bestämmelser

### 4.1 Första kapitlet

1 §

Sedan tillkomsten av SjöL innehåller denna paragraf (1 § i kommitténförslaget) de bestämmelser som rör nationalitetsvillkoren för svenska fartyg. Hur dessa bör utformas har behandlats utförligt i den allmänna motiveringen (3.3.1). Reglerna har placerats i paragrafens *första stycke*. De innebär, att fartyg är svenskt om det till mer än hälften ägs av svenskt rättssubjekt och att Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, sjöfartsverket kan medge att fartyget skall anses som svenskt för den händelse dess drift står under avgörande svenskt inflytande utan att det föreskrivna villkoret är uppfyllt. Dessutom tar stycket upp uttrycklig erinran om svenska fartygs rätt att genom att föra svensk flagg utåt markera sin nationalitet och därigenom det folkrättsliga skydd och de rättigheter som sammanhänger med den svenska nationaliteten. Flaggföringen styrker givetvis inte nationaliteten. Det sker genom nationalitetshandling. Därför är det knappast skäl att, såsom ifrågasatts under remissbehandlingen, knyta sanktion eller annan rättsverkan till bestämmelsen om flaggföring. Om fartyg, som ej uppfyller lagens villkor för att vara svenskt, likväl skulle föra svensk flagg, kan det visserligen sägas innefatta missbruk av flaggen. Men ett sådant missbruk påkallar knappast inskridande från lagstiftarens sida. Jag vill tillägga, att uttrycket "flagg" i stället för "flagga" är gängse inom sjöfartsnäringen. De båda orden är likvärdiga i korrekt svenska. Jag har funnit det naturligt att föredra termen "flagg" i ett lagförslag som detta.

Paragrafens *andra stycke* bemyndigar Kungl. Maj:t att utfärda särskilda föreskrifter om nationalitetshandling för svenska fartyg.

2 §

I denna paragraf (2 § första och andra styckena i kommitténförslaget) tar förslaget i *första stycket* upp bestämmelser som definierar begreppen *skepp* och *båt* så att med det förstnämnda förstås ett fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter och med det sistnämnda fartyg som är mindre än så. Begreppen bör såsom legaldefinitioner kunna användas även utom ramen för SjöL, t. ex. i utsökningslagen.

Med skrovets största längd avses det mått som med direkt översättning av en engelsk term brukar betecknas som "längd över allt". Vid beräkning av skrovmått skall hänsyn inte tas till bogspröt och avvisare. Även roder och roderskädda skall lämnas ur räkningen. De torde f. ö. inte höra till skrovet.

Katamaranfartygs och andra flerskroviga fartygs bredd beräknas så att skrovens och mellanliggande däcks eller andra konstruktionsdelars sammanlagda breddmått beaktas.

I paragrafens *andra stycke* föreskrivs, att det skall föras ett skeppsregister över svenska skepp, ett båtregister i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer och ett skeppsbyggnadsregister för registrering av skepp under byggnad i Sverige. I *tredje stycket* ges föreskrift om registermyndigheten. Den skall förestås av en lagfaren inskrivningsdomare; jfr 19: 2 JB.

Jag vill fästa uppmärksamheten vid att meningen är att båtar som står under tillsyn av sjöfartsverket skall vara registreringspliktiga (jfr 3.3.2). Registreringsplikt i detta hänseende bör alltså omfatta båtar med vilka yrkessjöfart drivs, t. ex. passagerarfart eller fiske. Båtregistret bör också erbjuda möjlighet för båtar som nu kan registreras i fartygsregistret att erhålla nationalitetshandling på grundval av registrering. Frågan i vad mån båtregistret framdeles skall användas som fritidsbåtregister får prövas när ställning tas till fritidsbåtutredningens blivande förslag i ämnet.

3—5 §§

Dessa paragrafer (7 och 8 §§ i kommittéförslaget) behandlar tillbehör till fartyg och fartyg under byggnad. Som jag har anfört i den allmänna motiveringen (3.3.3)har de fastighetsrättslig förebild; jfr 2 kap. JB. Detta gäller dock inte den redaktionella utformningen. Under remissbehandlingen har nämligen försports önskemål om en mer lättillgänglig avfattning. Eftersom det knappast kan förnekas, att sådana önskemål har visst fog för sig, innefattar departementsförslaget en betydande omredigering av kommittéförslaget.

I departementsförslaget har reglerna disponerats så att i 3 § anges vad som utgör tillbehör i yttre mening till fartyg och fartyg under byggnad och därefter i 4 § slås fast i vad mån annan än fartygets eller byggets ägare kan göra gällande äganderätt till sådana tillbehör. I den mån så ej kan ske föreligger alltså tillbehör i privaträttslig mening. Att det offentligrättsliga tillbehörsbegreppet måste vara mer omfattande är självklart. I 5 § ges bestämmelse som rör det fall att föremål upphör att vara tillbehör genom överlåtelse.

Enligt *3 § första stycket* hör till fartyg, utom styrinrättningen, skrovets fasta inredning och annan utrustning varmed fartyget försetts för stadigvarande bruk. Därtill kommer vissa reservdelar. Jag vill fästa upp-

märksamheten vid att detta innebär en avvikelse från förslagets fastighetsrättsliga förebild som jag inte har berört förut. Dubletter och reservdelar till fastighetstillbehör är nämligen uteslutna från tillbehörskretsen. Men för fartyg föreslås alltså en annan ordning. Vad som är avsett att ersätta fartygstillbehör skall också räknas som tillbehör under förutsättning att det varaktigt förvaras ombord. Det kan gälla så dyrbara ting som reservaxel och reservpropeller. Kravet på varaktig förvaring ombord hindrar naturligtvis inte att reservdelen tillfälligt förs iland, t. ex. för översyn, och likväl bevarar sin karaktär av tillbehör. Jag vill här betona, att kravet på förvaring ombord inte gäller andra fartygstillbehör även om sådan förvaring naturligtvis är ägnad att utåt klart markera tillhörigheten. Det har sin särskilda betydelse när det gäller fiskefartygs fångstredskap, eftersom sådana kan ha säsongmässigt begränsad användning och därför tidvis förvaras iland. Har de användning endast för ett bestämt fartyg och inte för andra, måste det enligt min uppfattning vara riktigt att utan hinder av sådan säsongmässig förvaring iland betrakta dessa redskap som fartygstillbehör. En annan sak är att tillhörigheten kan behöva bevisas t. ex. genom märkning.

Jag vill tillfoga att churu departementsförslaget, som jag förut angivit (3.4.1), inte lagfäster någon definition av fartygsbegreppet ger de föreslagna tillbehörsreglerna likväl viss utgångspunkt för en sådan begreppsbestämning. Av formuleringen "utom styrinrättningen, skrovets fasta inredning och annan utrustning" kan nämligen slutas att skrov — med eller utan mätbar dräktighet — och viss konstruktionsmässig manöverförmåga är nödvändiga förutsättningar för att ett fartyg skall föreligga.

Enligt *3 § andra stycket* skall till fartyg under byggnad först och främst höra väsentligen detsamma som utgör fartygstillbehör. Reglerna om fartygstillbehör får alltså motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad. Därtill kommer i fråga om skeppsbyggen den på art. 8 i skeppsbyggnadskonventionen grundade regeln att byggnadsmaterial, maskineri och annan utrustning räknas som tillbehör, om det befinner sig på tillverkarens område och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsett för bygget.

Enligt *4 §* får annan än fartygets eller byggets ägare inte göra gällande äganderätt till föremål som utgör tillbehör enligt 3 §. Leverantör av tillbehör blir alltså avskuren från att göra gällande t. ex. äganderättsförbehåll, sedan levererat föremål tillförts fartyget eller bygget av dettas ägare, varmed förstås att fartyget eller bygget försetts därmed i ägarens intresse. Skeppsbyggnadstillbehör tillförs registrerat bygge redan genom att levereras till varvets område och t. ex. märkas. Departementsförslaget avskär leverantören från varje rätt till det levererade föremålet. Till skillnad från vad som gäller enligt den fastighetsrättsliga förebilden (se 2: 5 JB) och kommittéförslaget får han alltså inte ens mot fartygets eller byggets ägare åberopa att han bara hyrt ut föremålet till honom,

vilket emellertid ej utesluter att han kan ha rätt till skadestånd av fartygets eller byggets ägare på grund av dennes förfogande över föremålet. I fastighetsrätten gäller denna ordning endast i fråga om sådana hyresavtal och liknande som egentligen syftar till att äganderätten till tillbehöret till slut skall övergå från leverantören till fastighetens ägare. Departementsförslaget utgår från förutsättningen att bevarad rätt för leverantören knappast är särskilt praktisk, åtminstone ej i sjörätten. Denne måste ändå komma att dra sig för att lämna ut tillbehör vartill han bara kan göra gällande äganderätt i den mån inte tredje man är berörd.

Från denna princip gör departementsförslaget liksom kommittéförslaget undantag för sådan utrustning som tjänar till radiosamband eller navigering. Med navigering åsyftas här navigering i verklig mening, dvs. val av väg, till skillnad från manövrering, som är sättet att följa den valda vägen. Roder och propeller är sålunda ej utrustning för navigering medan t. ex. Decca Navigator är det. Denna typ av utrustning skall alltså kunna tillföras fartyg eller bygge av leverantören med bevarad äganderätt vare sig det är fråga om leverans under äganderättsförbehåll eller verkligt hyresavtal.

Slutligen innehåller *5 §* departementsförslaget liksom 2: 7 JB den i och för sig självklara regeln att överlåtelse av tillbehör ej blir sakrättsligt verksam förrän tillbehöret i fråga skiljts från fartyget eller bygget så att det inte längre kan räknas som tillbehör enligt huvudregeln i 3 §.

6 §

Departementsförslaget tar här upp bestämmelserna om namnskick för skepp (3 § första och andra styckena i kommittéförslaget). Kommittéförslaget har — utom sådan jämkning i sak som jag angett i den allmänna motiveringen (3.3.4) — underkastats en viss redaktionell bearbetning bl. a. med hänsyn till vad som förekommit under remissbehandlingen. Namnskick för båtar omfattas ej av förslaget. Det förefaller ej heller behövligt att reglera ett sådant i annan ordning.

I *första stycket* slås fast, att registrerat skepp skall ha namn och att namnet bestäms av ägaren. Därtill ställs — med beaktande av skilda synpunkter under remissbehandlingen — det positiva kravet, att varje skeppsnamn skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret, vare sig de är namn på registrerade skepp eller namn vars bruk förbehållits viss redare genom inskrivning ( jfr 15 § sjölagsförslaget). Kravet skall ej uppfattas såsom sådant krav på särskiljningsförmåga som immaterialrätten känner. Å andra sidan får det naturligtvis inte medföra att anspråken på olikhet utan vidare skall anses tillfredsställda genom så enkla medel som t. ex. avvikande stavning.

Vidare får skeppsnamn inte gripa in i särpräglat namnskick som brukas av annan skeppsägare. Därmed åsyftas bl. a., att man inte kan

få sitt skepp registrerat under ett namn som, ehuru olikt alla andra registrerade skeppsnamn, dock förmedlar intrycket att skeppet hör till en grupp av skepp, förenade bl. a. av ett gemensamt namnskick. Jag har behandlat detta vid sjölagsförslagets 2 kap. (3.4.7).

I *andra stycket* föreskrivs särskilda skäl för namnbyte så länge skeppet är i samme ägares hand, närmare bestämt så länge det inte till mer än hälften övergått i ny ägares hand.

Under remissbehandlingen har patent- och registreringsverket förordat, att registrerade skepps namn skall offentliggöras genom kungörelse. Jag har emellertid med hänsyn till det föreslagna namnskickets begränsade rättsverkningar för min del funnit, att publicering av Sveriges skeppslista — som nu sker genom sjöfartsverkets försorg och framdeles bör anförtros den nya registermyndigheten — bör vara tillräcklig som information för tredje man. Skeppslistan bör alltså även i fortsättningen redovisa skeppsnamn.

7 §

Denna paragraf (3 § tredje stycket i kommittéförslaget) tar upp de i den allmänna motiveringen behandlade bestämmelserna om hemort för svenska fartyg.

Enligt *första stycket* skall svenskt fartyg ha hemort i Sverige. Orten behöver inte ha hamn utan kan ligga i inlandet. Detta sammanhänger med att hemorten är ett rent rättsligt begrepp, vartill knutits vissa rättsverkningar.

Om ägaren inte givit besked rörande hemorten genom anmälan till registermyndigheten, skall enligt *andra stycket* hans hemvist anses som fartygets hemort enligt förslaget. Har han inte hemvist i Sverige, skall Stockholm anses som fartygets hemort. Detsamma skall gälla, om fartyget tillhör flera utan att hemort anmälts.

8 §

I denna paragraf (4 § i kommittéförslaget) tar förslaget i *första stycket* upp de bestämmelser om fartygs igenkänningssignal, som jag har berört i den allmänna motiveringen under 3.3.4. För skepp skall den bestå av signalbokstäver, valda ur den för Sverige internationellt reserverade serien SAA-SMZ. Jag erinrar om att denna signal enligt min mening bör ges utvidgad användning så att den i görligaste mån blir universalkod för identifiering av fartyg i registren, i signaltrafiken, till sjöss och i skeppshandlingar m. m.

I *andra stycket* bemyndigas Kungl. Maj:t att ge ytterligare föreskrifter om fartygs identifiering. Därmed åsyftas, utom bestämmelsen om igenkänningssignal, främst regler om märkning av registrerade fartyg.

9—10 §§

I dessa paragrafer (9 och 10 §§ i kommittéförslaget) tar förslaget upp de bestämmelser om fartygs behöriga skick och dess kondemnation som jag motiverat i det föregående under 3.3.5. De svarar mot 5 a § och 6 § SjöL med tillägg, som berättigar fartygsägare att på eget initiativ sälja fartyget exekutivt (10 § andra stycket).

Det är skäl att här erinra om att departementsförslaget liksom kommittéförslaget genomgående (jfr även 6 §) använder formuleringen att fartyg hålls i drift i stället för det hävdvunna uttryckssättet fartyg "nyttjas till sjöfart". Anledningen är, som kommittén framhållit, att uttrycket "nyttjas till sjöfart" orsakat onödiga tolkningssvårigheter. Sålunda har med sjöfart stundom förståtts endast befordran av gods eller passagerare, varigenom bl. a. fiske uteslutits. 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. 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.

### 4.2 Andra kapitlet

11 §

I denna paragraf (11 § i kommittéförslaget) regleras frågan för vilken egendom registreringsplikt resp. registreringsrätt föreligger.

*Första stycket* slår fast den grundläggande principen att varje svenskt skepp är registreringspliktigt. Undantag görs, så som utvecklats i den allmänna motiveringen, för icke-kommersiella statsskepp. Det bör uppmärksammas, att det här är fråga om statsägda skepp, ej om t. ex. statsbefraktade sådana. Departementsförslaget knyter undantaget till den användning för vilket skeppet är avsett. Detta torde närmast innebära ett förtydligande av kommittéförslaget.

*Andra stycket* gör skeppsbyggen registreringsberättigade. Med skeppsbygge förstås bygge av något som i färdigt skick blir skepp enligt definitionen i 2 §. Men bygget behöver ej ha påbörjats utan är registreringsbart redan i kontraktsskedet. Även ett av varvet planerat bygge i spekulation kan registreras. Departementsförslaget föreskriver uttryckligen att det blivande bygget skall kunna identifieras på betryggande sätt genom byggnadsnummer och ritning eller annorledes. Eftersom rätt

skall kunna skrivas in på grundval av registreringen, bör rättsobjektets identitet vara klar.

Såsom ett nytt *tredje stycke,* som ej har motsvarighet i kommitteförslaget, tar departementsförslaget på grundval av den särskilda arbetsgruppens förslag upp de från identifieringssynpunkt viktiga bestämmelserna om registerbeteckning. Skepp skall sålunda registreras under sin igenkänningssignal. Jag erinrar om att denna så långt det är möjligt skall fungera som universalkod för skeppets identifiering (jfr 3.3.4). För att göra det möjligt att föra över skeppsbygge från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret, när det färdigställts, utan att ändring behöver göras i fråga om identifieringskoden föreskriver departementsförslaget, att skeppsbygge skall registreras under signalbokstäver som kan tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningssignal. Om bygget är intecknat, kommer alltså ett pantbrev som tar upp signalbokstäverna som enda identifieringskod att kunna förbli användbart och ej behöva bytas ut ifall bygget förs över till skeppsregistret. Självfallet får tilldelad registerbeteckning ej ändras så länge registrering består.

Kommitteförslaget innehåller en allmän bestämmelse att kapitlets regler om skepp och skeppsregister har motsvarande tillämpning på skeppsbyggen och skeppsbyggnadsregistret. Departementsförslaget har ingen motsvarighet. I stället anges genomgående i vad mån de enskilda bestämmelserna i kapitlet avser både skepp och byggen eller bara endera.

12 §

Denna paragraf (12 § första stycket och 13 § första stycket i kommitteförslaget) behandlar främst ansvaret för att registreringsanmälan görs.

*I första stycket* regleras anmälan av skepp för registrering. Det är här fråga om förvärv av färdiga skepp. Om nybyggen handlar andra stycket. Skyldighet föreligger för ägaren att anmäla skepp för registrering inom en månad från sitt förvärv. Utgångspunkt för fristen är sålunda förvärvsavtalet. Men om förvärvets fullbordan beror av villkor, räknas fristen från det förvärvet fullbordades eller — ifall det rör sig om ett till formen men ej till innehållet fullbordat förvärv — eljest upphörde att vara villkorat.

*Andra stycket* gäller nybyggen. Det tar sikte på svårigheterna att fastställa när skepp under byggnad i det enskilda fallet skall anses ha nått det skede av fullbordan att det ger upphov till registrerings- och anmälningsplikt. Denna tidpunkt behöver inte sammanfalla med att skeppet blir leveransgillt utan infaller ofta tidigare. Ett i och för sig registreringspliktigt skepp bör emellertid inte för obestämd tid kunna hållas i sjön. För att komma till rätta med denna svårighet föreskrivs, att nybygge i princip skall anmälas för registrering i skeppsregistret inom sex månader från sjösättningen. Då bör det normalt vara fullbordat. Anmälnings-

plikten vilar på ägaren, vare sig denne är beställare eller varvet självt.

Tidpunkten för sjösättning är i allmänhet lätt att fastställa. Därmed åsyftas även andra sätt att göra skepp vattenburna än sjösättning i traditionell mening, t. ex. genom vattenfyllning av torrdocka där bygget utförts.

Förslaget medger att registermyndigheten förlänger sexmånadersfristen, om det finns särskilda skäl till det. Syftet med uppskovsregeln är att motverka negativa verkningar av fristen. Det kan finnas många olika skäl för förlängning såsom att brand försenat bygget, att omfattande ändringar behövs för att göra det leveransgillt, att ny köpare måste sökas eller att ytterligare tid behövs för försäljning av spekulationsbygge. Och det är knappast särskilt angeläget att varvet registrerar ett skepp som inom kort beräknas gå över i en förvärvares hand och kanske därigenom också förlorar svensk nationalitet. Det är ett hinder för registrering och därmed också ett avgörande skäl för uppskov med registreringsanmälan, att bygget är registrerat utomlands.

Skulle uppskov inte beviljas, består anmälningsplikten så som regeln föreskriver.

Paragrafens *tredje stycke* behandlar registreringsanmälan i fråga om skeppsbyggen. Registrering i skeppsbyggnadsregistret är frivillig. Skeppsbygge anmäls för registrering av den som är dess ägare, vilket enligt departementsförslaget kan vara varvet, beställaren eller rent av båda i förening. Det behöver inte vara byggets förste ägare som ser till att det blir registrerat. Även senare led i en fångeskedja disponerar över registreringen. En annan sak är att ägaren måste styrka sin rätt genom härledning till förste ägaren, vilken — frånsett fall av arbetsbeting — alltid är tillverkaren.

13 §

Med denna paragraf, som endast delvis har motsvarighet i kommittéförslaget (12 § tredje stycket andra punkten), inleder departementsförslaget bestämmelserna om inskrivning.

*Första stycket* uttalar den principen att inskrivning sker på grundval av registrering. *Andra stycket* slår fast, att kapitlets bestämmelser om skepp och skeppsbyggen har motsvarande tillämpning på andel i sådan egendom och att bestämmelserna om inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge har motsvarande tillämpning i fråga om förvärv av villkorlig äganderätt till sådan egendom, förutsatt att rätten i fråga blivit inskriven. Den sistnämnda bestämmelsen (jfr 3.4.4) tar närmast sikte på fall då den som genom ofullbordat fång förvärvat skepp eller skeppsbygge i sin tur överlåter sin rätt till egendomen — en villkorlig äganderätt — till annan. Men den blir naturligtvis också tillämplig vid eventuell succession på den förste överlåtarens sida.

14 §

Denna paragraf (12 § andra och tredje styckena i kommittéförslaget) upptar regler om inskrivningsplikt.

I *första stycket* slås fast, att den som med äganderätt förvärvar skepp är skyldig att inom en månad från förvärvet söka inskrivning för sitt fång. Detsamma gäller i princip den som förvärvat registrerat skeppsbygge.

Det är inte här fråga om ofullbordade förvärv. De behandlas i stället i tredje stycket. Eftersom skeppsbyggen ej är registreringspliktiga, måste inskrivningsplikt med avseende på dem vara beroende av om förvärvaren vill ha bygget registrerat eller ej. Han kan alltså välja att i stället för att söka inskrivning för sitt förvärv anmäla bygget för avregistrering i behörig ordning, förutsatt givetvis att hinder inte möter mot avregistreringen (jfr 17 §).

Inskrivningsplikt är alltid fullgjord genom registreringsanmälan. Förslaget tar upp en särskild bestämmelse om det.

*Andra stycket* saknar motsvarighet i kommittéförslaget. Det innebär, att dödsbo inte träffas av inskrivningsplikt redan vid dödsfallet utan först när det överlåter skeppet eller bygget. Fristen för att fullgöra inskrivningsplikten börjar i dessa fall löpa från överlåtelsen eller, om boupptecknigen då inte skulle ha blivit registrerad, från dagen för denna registrering. Att dödsbo har inskrivningsplikt för andra eventuella förvärv än det som dödsfallet medför följer av första stycket. Till denna bestämmelse har i departementsförslaget fogats en likalydes ny föreskrift som efter fastighetsrättslig förebild (20 kap. 1 § andra stycket JB) ålägger make inskrivningsplikt efter bodelning endast om skeppet eller bygget dessförinnan tillhörde andra maken.

Bestämmelserna i *tredje stycket* går ut från förutsättningen (jfr 3.4.4), att suspensivt villkorade förvärv inte blir inskrivningspliktiga men väl inskrivningsberättigade och att till formen resolutivt villkorade förvärv behandlas som suspensivt villkorade, ifall de efter sin rätta innebörd bör jämställas med sådana.

Inskrivningsrätt kan naturligtvis utövas endast på grundval av registrering. Det föreskrivs i 13 § första stycket. Därför kan den bara utövas i skepp, som är svenskt. Svensk redare, som genom ofullbordat förvärv köpt utländskt skepp, kan således inte vinna inskrivning i skeppsregistret för sin rätt på grund av förvärvet. Skeppet kan ju registreras först sedan förvärvet fullbordats och skeppet därigenom blivit svenskt. Möjligen kan han vinna sådan inskrivning i det utländska registret. En utlänning, som t. ex. under äganderättsförbehåll förvärvat svenskt skepp, kan på den andra sidan få inskrivning av sin rätt i skeppsregistret. Skeppet förlorar ju inte svensk nationalitet förrän förvärvet fullbordas.

Inskrivning för villkorat förvärv skall enligt 37 § förenas med anteckning i registret om förvärvsvillkoret. Inskrivningen ersätter ej inskrivningen av fångesmannens rätt, vilken alltså består med den begränsning som följer av den nya inskrivningen. Denna i sin tur kan därför inte befria från skyldighet att söka inskrivning enligt huvudregeln i första stycket, sedan förvärvet fullbordats eller eljest upphört att vara villkorat. När denna slutliga inskrivning sker, skall fångesmannens inskrivning avföras.

Departementsförslaget beaktar, att det villkorade förvärvet måhända inte leder till fullbordat eller eljest slutligt förvärv utan går åter. Överlåtarens ursprungliga, ograverade inskrivning måste då återställas genom att inskrivningen för det villkorliga förvärvet avförs. Det skall ske på hans eller förvärvarens ansökan. Jag återkommer till det vid 34 § första stycket.

För det fall att förvärvaren i sin tur överlåter sin rätt erinrar jag om 13 § andra stycket andra punkten departementsförslaget.

15 §

I denna paragraf (17 § i kommittéförslaget) reglerar departementsförslaget den inskrivningsmässiga behandlingen av reservation av skeppsnamn.

*Första stycket* anger förutsättningarna för namnreservation och föreskriver att den sker genom inskrivning av det eller de namn som reserveras. *Andra stycket* löser konkurrens mellan flera samtidiga ansökningar om namnreservation så att registermyndigheten då skall anställa en skälighetsprövning (jfr bl. a. 2.4.4.2). *Tredje stycket* anger när inskrivning skall avföras.

Förslaget har i denna del behandlats utförligt i den allmänna motiveringen (3.4.7).

16—17 §§

Dessa paragrafer (14—16 §§ i kommittéförslaget) reglerar avregistrering av registrerat skepp eller skeppsbygge. Hithörande frågor har behandlats utförligt i den allmänna motiveringen (3.4.6).

I *16 §* regleras dels avregistreringsgrunderna för både skepp och skeppsbyggen (3.4.6) dels ansvaret för avregistreringsanmälan. Det åligger ägaren att göra sådan anmälan. Anmälningsfristen är liksom fristen för registreringsanmälan en månad och räknas från det avregistreringsgrunden inträdde. I huvudsaklig överensstämmelse med kommittéförslaget föreskriver departementsförslaget tillika, att om skepp övergått i utländsk hand, förre ägaren är jämte den nye ansvarig för att det anmäls för avregistrering. Det bör inte förbises, att om övergången sker enligt villkorat förvärv, som efter en realitetsbedömning av villkoret skall anses ofullbordat (3.4.4), någon avregistreringsgrund ej

föreligger. I stället har förvärvaren inskrivningsrätt och det oavsett att skeppet kommer att förlora svensk nationalitet när det slutligt övergår i hans hand.

I *17 §* tar förslaget upp de spärregler mot avregistrering som motiveras av hänsyn till rättsägarna och till god ordning i registreringsförhållanden. Dessa frågor har behandlats uttömmande i det föregående (3.4.6).

18 §

Denna paragraf (18 § i kommittéförslaget) inleder bestämmelserna om rättsverkan av registrering och inskrivning. De har behandlats uttömmande i den allmänna motiveringen (3.4.8.1).

I *första stycket* föreskrivs att registrering ej innebär bindande ställningstagande till om den registrerade egendomen är vad registreringen förutsätter, dvs. skepp eller skepp under byggnad. Såväl dess karaktär av fartyg som dess karaktär av skepp eller blivande skepp kan alltså prövas i annan ordning. Förslaget slår i *andra stycket* efter fastighetsrättslig förebild (19: 16 JB) fast grundsatsen, att inskrivning ej konstituerar materiell rätt i annan mån än som följer av bestämmelserna i 19—22 §§ om sakrättsskydd och godtrosförvärv på grund av inskrivning m. m. I *tredje stycket* föreskrivs att rättsverkan enligt 19—22 §§, som vunnits genom inskrivning, ej upphör för det fall att skeppet eller bygget avregistreras.

19—21 §§

I dessa paragrafer (19—21 §§ i kommittéförslaget) regleras sakrättsskydd på grund av inskrivning (19 §) och godtrosförvärv på grund av inskrivning (20 §).

I 21 § *första stycket* föreskrivs, att den rättsverkan som förslaget knyter till ansökning om inskrivning upphör ifall ansökningen avslås. Skulle inskrivet förvärv visa sig vara ogiltigt eller ej kunna göras gällande av förvärvaren, förfaller enligt *andra stycket* inskrivningens rättsverkan.

22 §

Denna paragraf (22 § i kommittéförslaget) innehåller regler om att registrens innehåll får processuell verkan.

Den som enligt registret framstår som ägare till skepp eller skeppsbygge skall enligt förslagets *första stycke* vara legitimerad att svara för detsamma i mål om bättre rätt därtill. Detta gäller såväl vanlig klandertalan som talan om företräde vid dubbelföryttring, även om den inskrivne ägaren före rättegången överlåtit egendomen till annan. Legitimationen bryts i sistnämnda fall, om den andre före rättegången sö-

ker inskrivning för sitt förvärv (jfr de föreslagna bestämmelserna i 281 § andra stycket om inteckningslegitimation). 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 han skulle ha haft om förvärvet ägt rum under denna. Han kan alltså på de förutsättningar RB anger inträda som part eller intervenient i rättegången.

På motsvarande sätt regleras i *andra stycket* legitimationen att som ägare företräda skeppet eller bygget i mål om betalning ur detta för fordran som är förenad med sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning eller retentionsrätt. Om tvist rörande äganderätt är antecknad i registret, skall emellertid i stället den kunna sökas som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk. Att borgenär som har sjöpanträtt för sin fordran även kan vända sig mot befälhavaren, framgår av 258 § sjölagsförslaget.

23 §

Denna paragraf (23 § i kommittéförslaget) tar upp de bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadsregistrens publicitetsverkan som jag har behandlat i den allmänna motiveringen (3.4.8.4). Bestämmelserna förutsätter, att registermyndigheten får information om vissa förhållanden, bl. a. om äganderättstvist vid domstol. Detta får tillgodoses genom tillämpningsföreskrifter.

24 §

Denna paragraf (24 § i kommittéförslaget) innehåller bestämmelser om lagkonflikter, som såvitt gäller skeppsbyggen beror av art. 9 i skeppsbyggnadskonventionen. För konsekvensens skull har bestämmelserna gjorts på motsvarande sätt tillämpliga för fartyg. Att skilja mellan skepp och båt är meningslöst här, eftersom bestämmelserna inte gäller svenska fartyg.

När det gäller frågan vilket lands lag som reglerar sakrätt till fartyg under byggnad kan det vara tveksamt om ett allmänt erkänt statut finns. I första hand torde valet stå mellan lagen på den ort där egendomen finns, den s. k. lex rei sitae, och registerlandets lag. Dessa båda statuter sammanfaller som regel i fråga om skeppsbyggen. Registrering av byggen som utförs i annat land än registerlandet förekommer dock på vissa håll utomlands. 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.

Enligt skeppsbyggnadskonventionen art. 6 skall rättsverkan av inskrivning bedömas enligt byggnadslandets lag och enligt art. 9 skall äganderätt till bygge som inskrivits i fördragsslutande stat erkännas i övriga konventionsstater med den företrädesrätt äganderätten har enligt den statens lag. För tiden före sjösättningen kommer detta för vår del att innebära tillämpning av lex rei sitae och registerlandets lag, eftersom konventionen föreskriver att bygge endast får registreras i den stat där det utförs. Efter sjösättningen är regeln också förenlig med vad som i allmänhet gäller i fråga om färdiga fartyg. Förslaget innebär en för fartyg och byggen gemensam huvudregel i överensstämmelse med skeppsbyggnadskonventionens krav.

25 §

Denna paragraf inleder bestämmelserna om registrerings- och inskrivningsförfarandet.

*Första stycket* har viss motsvarighet i 25 § första stycket i kommittéförslaget och fastighetsrättslig förebild i 19 kap. 1 § andra stycket JB. Här definieras det grundläggande begreppet registerärende. Sålunda innebär bestämmelsen, att registerärenden är ärenden om registrering och avregistrering av skepp och skeppsbyggen, om inskrivning av äganderätt till skepp eller skeppsbyggen, om inteckning i sådan egendom, om inskrivning av skeppsnamn samt om annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker enligt lag eller annan författning. Med "annan införing" avses bl. a. anteckning som skall göras i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret på grund av föreskrift i SjöL eller annorstädes.

Att ett ärende är att anse som registerärende medför, att det — till skillnad från ärenden om båtregistrering, om utfärdande av nationalitetshandling och andra slag av ärenden som kommer att handläggas av registermyndigheten — skall tas upp på inskrivningsdag enligt andra stycket i denna paragraf och, som jag redan angivit (3.3.2 och 3.4.9), handläggas i en judiciellt präglad ordning.

*Andra stycket,* som saknar motsvarighet i kommittéförslaget, innehåller den grundläggande bestämmelsen om inskrivningsdagar. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 19: 5 JB.

I vårt land är handläggningen av fastighetsrättsliga inskrivningsärenden sedan gammalt intermittent, dvs. knuten till bestämda sessioner, efter 1932 års inskrivningsreform kallade inskrivningsdagar. Detta system har bevarats i JB och tillämpas f. n. också vid handläggningen av ärenden om inteckning i fartyg. Utmärkande för detta system är att såväl ansökan som beslut alltid hänförs till viss inskrivningsdag och att inskrivningsdagarna därför är avgörande för inträdet

av de med inskrivning förenade rättsverkningarna. I många andra länder förekommer däremot permanent handläggning, vilket innebär att ansökan kan göras och beslut fattas vilken arbetsdag som helst, varvid rättsverkningarnas inträde torde följa det faktiska händelseförloppet.

Departementsförslaget inför, som redan angivits (3.4.9), en ordning med intermittent handläggning av registerärenden genom att varje arbetsdag intill klockan tolv utgör inskrivningsdag. Jag vill betona nödvändigheten av att skepp och skeppsbyggen mellan två inskrivningsdagar befinner sig i ett statiskt rättsläge i alla de avseenden där materiell rättsverkan knutits till inskrivning. Det är särskilt viktigt att detta gäller inteckningsbelastning och äganderättsförhållanden. Den som vill inlåta sig på en rättshandling rörande visst skepp eller bygge kan då trygga sig mot överraskningar, om han före rättshandlingen skaffar upplysning om vad som förekommit intill den senaste inskrivningsdagens slut.

En förutsättning för att registerärenden skall kunna handläggas varje arbetsdag är att registermyndigheten ges sådan kapacitet att handläggningen kan ske snabbt och säkert. Jag har varit inne på detta i det föregående. En smidig och enkel registreringsteknik samt goda personella och materiella resurser blir nödvändiga. Jag kommer i ett annat sammanhang att söka tillgodose dessa krav och behov i anslagsäskanden och förslag till administrativa föreskrifter.

*Tredje stycket* i denna paragraf innehåller i första punkten en bestämmelse som gör tvistemålsreglerna subsidiärt tillämpliga i registerärenden. Jag har berört denna fråga i den allmänna motiveringen (3.4.9). I andra punkten, som med en mindre justering motsvarar 2 § tredje stycket i kommittéförslaget, ges en allmän hänvisning till tillämpningsföreskrifter, avsedda att meddelas av Kungl. Maj:t. De fastighetsrättsliga förebilderna finns i 19 kap. 3 § andra stycket resp. 23 § JB.

26 §

*Första och andra styckena* i denna paragraf (närmast 25 § tredje stycket och 26 § tredje stycket i kommittéförslaget) har förebild i 19: 6 och 7 JB och innehåller grundläggande föreskrifter om dagbokföring och aktbildning m. m. i registerärenden. Detaljreglering av dessa frågor får ske genom tillämpningsföreskrifter.

*Tredje stycket* (närmast 27 § tredje stycket i kommittéförslaget) har sin fastighetsrättsliga förebild i 19: 4 JB, och innehåller alltså bestämmelser om föreläggande och utdömande av vite. Jag har berört dem i den allmänna motiveringen (3.4.9) men skall här uppehålla mig ytterligare något vid de nyheter som departementsförslaget innebär.

I ett modernt registrerings- och inskrivningsförfarande kan vite inte undvaras som tvångsmedel. Departementsförslaget innehåller, i huvud-

saklig överensstämmelse med kommittéförslaget, flera bestämmelser om vite i registerärenden. Vissa allmänna bestämmelser om vite i rättegång meddelas i 9: 8 RB. Dessa bör gälla även i fråga om vite som förelagts av registermyndigheten. Men i likhet med vad som gäller enligt JB bör avvikelse göras på en punkt, nämligen beträffande föreskriften om maximum för vites belopp. Enligt RB får vite ej sättas högre än till 5 000 kronor eller, då fråga är om nytt föreläggande sedan vite utdömts, 10 000 kronor. Med tanke på de ytterst betydande förmögenhetsvärden som kan stå på spel i förevarande sammanhang skulle en beloppsbegränsning stundom kunna äventyra syftet med ett vitesföreläggande. Departementsförslaget tar därför upp bestämmelse om att vite får bestämmas till högre belopp än som annars gäller. Kommittéförslaget har ingen direkt motsvarighet därtill. Men enligt det förslaget skulle allmänna förvaltningsrättsliga regler ha haft subsidiär tillämpning i registrerings- och inskrivningsärenden och någon allmän förvaltningsrättslig regel, som begränsar vites belopp, finns inte.

Enligt olika bestämmelser i departementsförslaget föreläggs vite av registermyndigheten. Som jag har angett i den allmänna motiveringen (3.4.9) innebär förslaget dessutom, att registermyndigheten också skall döma ut vitet. Denna lösning har bl. a. fördelen att främja snabb handläggning av registerärenden. I detta sammanhang vill jag nämna att jag ämnar ta upp förslag om att genom tillämpningsföreskrifter förbehålla registermyndighetens inskrivningsdomare handläggningen av sådana frågor i den mån de är av invecklad beskaffenhet. Myndigheten bör självmant se till att meddelade förlägganden också iakttas. Frågan om vites utdömande skall därför tas upp utan att yrkande därom framställts. Den i 25 § tredje stycket departementsförslaget upptagna hänvisningen till RB medför enligt min mening ej att vite skulle kunna föreläggas i andra fall än dem som särskilt anges i lagen.

27 §

Denna paragraf (26 § första och andra styckena i kommittéförslaget) har delvis sin fastighetsrättsliga förebild i 19:12 JB.

*Första stycket* innehåller i sitt första led en uttömmande uppräkning av de beslut i registerärenden som skall föras in i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Först och främst måste uppenbarligen alla slutliga beslut föras in i registren. Slutliga beslut är beslut varigenom anmälan eller ansökan bifalles, avslås eller förklaras förfallen. Men också vissa förberedande beslut bör föras in i registren. Med hänsyn till de rättsverkningar som är knutna till anmälan om registrering och ansökan om inskrivning måste sålunda viss införing ske i registret den inskrivningsdag en anmälan eller ansökan första gången behandlas, även om beslutet endast innebär uppskov. Däremot finns det ingen anledning att i registret föra in förberedande beslut, som inte kan medföra någon

rättsverkan. Sådana beslut tas upp i dagboken eller akten enligt 26 § andra stycket. Normalt kommer införingen att utgöra hela beslutet i ärendet. Ty i fråga om beslut, som innebär bifall, behöver skälen överhuvudtaget inte redovisas. Men skälen för beslutet skall redovisas i dagboken eller akten, om beslutet innebär att anmälan eller ansökan ej bifalles. Detta har fått komma till uttryck i andra ledet av förevarande stycke.

*Andra stycket* reglerar den principiellt viktiga frågan om registrens vitsord i förhållande till de handlingar som ligger till grund för införing och till vad som i övrigt förekommit i ärendet. Såsom kommittén föreslagit och i likhet med vad som gäller inom det fastighetsrättsliga inskrivningsväsendet bör registren ha ett självständigt vitsord. Införing i register skall alltså utgöra den enda form vari det av registermyndigheten fattade beslutet framträder utåt. I enlighet härmed föreskrivs i detta stycke, att sådant beslut i registerärende som enligt första stycket skall föras in i register meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

Jag vill här också erinra om att departementsförslaget i 39 § tar upp bestämmelser om rättelse av införing.

28 §

Denna paragraf (27 § första stycket i kommittéförslaget) innehåller bestämmelser om skyldighet för registermyndigheten att lämna underrättelser angående vissa beslut. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 19:13 JB.

I likhet med vad som gäller inom fastighetsrätten bör huvudregeln vara att sökanden får skaffa sig kännedom om beslut i registerärende genom att lösa expedition i ärendet. Men för att förebygga att han försitter besvärstiden bör registermyndigheten vara skyldig att särskilt underrätta honom då beslut gått honom emot. Så är inte bara fallet när anmälan eller ansökan avslagits eller förklarats förfallen utan också när uppskov beslutats. De skäl som sålunda föranleder skyldighet att underrätta sökanden talar också för att annan som hörts i ärendet bör underrättas om beslut som gått honom emot.

Beträffande en särskild grupp av beslut, nämligen dem varigenom äganderätt skrivs in, har jag — som jag angett i den allmänna motiveringen (3.4.8.3) — funnit det påkallat att ålägga registermyndigheten en mer vittgående underrättelseplikt gentemot annan än sökanden. Den förut inskrivne ägaren bör sålunda alltid underrättas om sådant beslut för att skyddas mot rättsförlust främst till följd av bestämmelserna om godtrosförvärv. Genom en sådan ordning ges denne tillfälle att besvärsvägen få undanröjt beslut, varigenom någon som inte är rätt ägare skrivits in, t. ex. på grund av förfalskad åtkomsthandling.

Underrättelsen bör alltid innehålla själva beslutet sådant det framgår

av registret jämte besvärshänvisning. Har skälen för beslutet antecknats i dagboken eller akten, bör också de tas med i underrättelsen. Om sökanden anlitat ombud, bör underrättelse sändas till ombudet i stället för till sökanden enligt de regler som gäller beträffande ombud i rättegång.

Förenas uppskovsbeslut med särskilt föreläggande som genast tillställs sökanden, kan det vara lämpligt att underrättelsen om själva beslutet biläggs föreläggandet. Är detta avfattat så att det rymmer beslutet jämte fullföljdshänvisning, bör det vara tillräckligt att sökanden tillställs föreläggandet.

Bestämmelser om det sätt på vilket underrättelse skall ske meddelas lämpligen i form av tillämpningsföreskrifter.

29 §

Denna paragraf (27 § andra stycket i kommittéförslaget) reglerar besvärsförfarandet i registerärenden. Den fastighetsrättsliga förebilden finns i 19: 14 JB. Bestämmelserna avviker från kommittéförslaget i fråga om utgångspunkten för besvärstiden. Det beror på departementsförslagets system med inskrivningsdagar. Dessutom utpekar departementsförslaget inte Svea hovrätt som andra instans (jfr 3.4.9).

Enligt *första stycket* förs talan mot beslut i registerärende genom besvär i hovrätten, varvid besvärsinlagan inges till registermyndigheten.

Under remissbehandlingen har förordats att besvärstiden räknas från den dag sökanden eller annan fick del av beslutet. Enligt min mening tillgodoses emellertid rättssäkerheten på tillfredsställande sätt genom den förhållandevis långa besvärstid, fyra veckor från den inskrivningsdag beslutet hänför sig till, som föreskrivs i *andra stycket*. Även adressater utomlands bör därunder kunna nås utan att deras rådrum blir oskäligt kort. Jag räknar inte med att besvärstidens längd skall behöva medföra några väsentliga olägenheter. I likhet med vad som anses gälla inom fastighetsrätten bör nämligen ett inte lagakraftvunnet beslut om registrering eller inskrivning ha verkan intill dess beslutet blivit undanröjt eller åtminstone till dess besvär anförts.

Besvärstiden fyra veckor gäller endast i fråga om slutligt beslut. Beträffande andra beslut torde allmänna bestämmelser om besvärstid bli tillämpliga i den mån sådana beslut får överklagas särskilt. Jag erinrar om 52: 1 RB.

Av föreskriften att talan mot beslut i registerärende förs i hovrätten följer enligt 21 § RP att RBs bestämmelser om fullföljd av talan till hovrätt och högsta domstolen samt om rättegången där skall ha motsvarande tillämpning.

I *tredje stycket* har tagits upp bestämmelser rörande vissa anteckningar som skall göras i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret med anledning av besvär över beslut i registerärende. Registeranteckning skall göras om besvär över alla beslut som förts in i skepps- eller skepps-

byggnadsregistret. En sådan anteckning har inte någon rättsbildande betydelse utan är enbart en upplysning till tredje man. Anteckning om slutligt beslut med anledning av besvären skall ej göras förrän beslutet vunnit laga kraft. Av bestämmelserna i 52: 13 och 56: 13 RB följer, att högre rätt skall sända avskrift av sitt beslut till registermyndigheten, så snart beslutet vunnit laga kraft. Om innehållet i sådant beslut bör registeranteckning göras den inskrivningsdag då beslutet kommer in till registermyndigheten.

30 §

Paragrafen (28 och 31 §§ i kommittéförslaget) slår i *första stycket* fast, att anmälan eller ansökan i registerärende skall vara skriftlig.

I *andra stycket* ges registermyndigheten befogenhet att förelägga vite för fullgörande av registrerings-, avregistrerings- och inskrivningsplikt samt att självmant vidta åtgärder för avregistrering när avregistreringsgrund inträtt för skepp eller bygge enligt 16 §. Bestämmelsen har förebild i 20: 3 JB. Jag har behandlat den i den allmänna motiveringen (3.4.6). Jag vill erinra om att de betydelsefulla rättsverkningar sjölagsförslaget knyter till inskrivning (3.4.8) i sin mån kan antas komma att bidra verksamt till att åtminstone föreskriven inskrivningsplikt fullgörs av skeppsägare.

Vitesföreläggande kan inte komma i fråga, sedan genom dom avgjorts att förvärv är ogiltigt eller inte kan göras gällande eller om det eljest är uppenbart att anmälan eller ansökan skulle komma att omedelbart avslås.

Registermyndighetens befogenhet att självmant vidta åtgärder för avregistrering tjänar behovet att rensa i registren. Ett skepp, som t. ex. totalförlist eller huggits upp, bör inte stå kvar i skeppsregistret. Om ägaren inte medverkar, bör registermyndigheten antingen kunna förelägga honom vid vite att fullgöra avregistreringsanmälan i behörig ordning eller också själv skaffa den utredning — bl. a. behövligt borgenärssamtycke — som behövs för att verkställa avregistreringen.

Den här behandlade bestämmelsen tar endast sikte på sådana registrerings- och inskrivningsåtgärder som har grundläggande betydelse för registrens aktualitet och rättvisande innehåll. I tillämpningsföreskrifter får regleras skyldighet för ägare eller annan att till registermyndigheten anmäla uppgifter av sekundär natur och ändringar däri samt om vite och andra medel som myndigheten bör förfoga över för att registren fortlöpande skall kunna hållas aktuella i fråga om sådana uppgifter.

I *tredje stycket* tas vidare upp en motsvarighet till 20 kap. 4 § första stycket JB. Jag har varit inne något på detta i den allmänna motiveringen (3.4.5 och 3.4.9). Den som förvärvar skepp eller skeppsbygge av någon som själv ännu ej anmält skeppet eller bygget för registrering eller

sökt inskrivning för sitt förvärv har givetvis ett rättsligt betingat intresse av att sådan anmälan eller ansökan kommer till stånd, eftersom ansökan om inskrivning av äganderätt i regel ej får bifallas, innan fångesmannens förvärv skrivits in. Han ges därför, som jag angett i det föregående, rätt att göra anmälan eller ansökan för fångesmannens räkning. För att han skall kunna göra det måste han ha tillgång till dennes åtkomsthandling, om sådan upprättats, eller andra skriftliga bevis om fångesmannens förvärv. Ibland måste också andra handlingar företes, t. ex. fullmakter. Fångesmannen är alltså skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar. Fullgör fångesmannen inte frivilligt denna editionsplikt, kan förvärvaren i rättegång föra talan om åläggande för fångesmannen att tillhandahålla handlingarna. Förvärvaren har enligt förslaget rätt att göra registreringsanmälan eller inskrivningsansökan på företrädares vägnar även längre tillbaka i fångeskedjan.

31 §

Denna paragraf (32 § första stycket i kommitténs förslag) har sin fastighetsrättsliga förebild i 19 kap. 9 § andra stycket JB. Här ges bestämmelser om rätt för registermyndigheten att i vissa fall besluta om uppskov med avgörandet av ett registerärende och att därvid skaffa in muntlig och skriftlig utredning. Jag har berört dessa frågor i den allmänna motiveringen (3.4.9).

Att registermyndigheten kan bygga sina avgöranden på en säker grund är viktigt inte minst med hänsyn till de materiella rättsverkningar som förslaget knyter till registrering och inskrivning. Det är följaktligen väsentligt, att myndigheten har möjlighet att skjuta upp avgörandet av ett registerärende för att skaffa sig klarhet rörande de faktiska och rättsliga förutsättningarna för den begärda åtgärden.

Uppskov får enligt departementsförslagets *första stycke* förekomma bara i syfte att komplettera utredningen i ärendet. Institutet får alltså ej användas exempelvis för att bereda myndigheten ökat rådrum i ett rättsligt besvärligt ärende, om utredningen i och för sig är fullständig. Inte heller får uppskov avse obestämd tid. Det måste knytas till en viss senare inskrivningsdag, som i sin tur kan vara ställd i relation exempelvis till dagen för dom i rättegång varav ärendet beror.

Systematiken i departementsförslaget är uppbyggd så att i 33 och 34 §§ uttömmande anges de fall i vilka en anmälan eller ansökan skall avslås. Uppskovsinstitutet fyller i detta system funktionen att ge registermyndigheten möjlighet att i oklara situationer skaffa sig underlag för bedömning av om något av avslagsfallen föreligger. Enligt allmänna grundsatser kan registermyndigheten dessutom inhämta behövlig utredning direkt från annan myndighet, en möjlighet som enligt min mening bör begagnas så ofta det behövs.

Det bör i detta sammanhang framhållas, att uppskovsinstitutet i och för sig inte behöver lägga något hinder i vägen för att ofullständiga ärenden kompletteras under hand. På det sättet kan ofta brister botas på ett smidigt sätt. Men utrymmet för sådana kompletteringar är begränsat både med hänsyn till tiden och andra omständigheter.

I *andra stycket* tar departementsförslaget upp bestämmelser om komplettering av utredning. Såvitt gäller registerärenden vari sökanden inte skriftligen kan styrka åberopat förvärv skall här utvecklas hur förfarandet bör gestalta sig.

Att sökanden är ur stånd att styrka förvärvet skriftligen kan bero på att någon handling rörande förvärvet ej upprättats eller att upprättad fångeshandling kommit bort eller förstörts. I så fall bör sökanden i anmälningen eller ansökningen uppge, att han inte kan förebringa skriftlig utredning om förvärvet och anledningen till detta. Han bör också lämna en uttömmande redogörelse för omständigheterna vid förvärvet. Finner registermyndigheten anmälningen eller ansökningen tillfredsställande i dessa hänseenden, bör den uppgivne fångesmannen beredas tillfälle att yttra sig i ärendet inom viss förelagd tid. Vitsordar denne de uppgifter anmälningen eller ansökningen innehåller rörande förvärvet, kan ärendets förberedande handläggning i denna del i allmänhet anses avslutad. Skulle däremot anmälningen eller ansökningen, i förekommande fall efter föreläggande om skriftlig komplettering, ej innehålla så fullständiga upplysningar om förvärvet att den lämpar sig för kommunikation med fångesmannen, kan muntlig handläggning tillgripas. Därvid bör i första hand sökanden kallas till registermyndigheten — på kansliorten eller annan lämplig ort — för att redogöra för hur det gått till vid förvärvet eller komplettera anmälningens eller ansökningens innehåll på den punkten. Om fångesmannen före inställelsen är känd för myndigheten kan det vara ändamålsenligt att också kalla honom till förhör. Han får då tillfälle att omedelbart yttra sig över sökandens uppgifter. Eljest får hans yttrande över sökandens framställning inhämtas, sedan den kompletterats vid sammanträdet.

I fråga om förfarandet vid förhör inför registermyndigheten vill jag framhålla, att det ej är fråga om någon domstolsförhandling i vanlig mening. Man kan och bör gå enkelt och smidigt tillväga. Hänvisningen i 25 § tredje stycket till de allmänna tvistemålsbestämmelserna i RB för med sig, att protokoll skall föras över handläggning, som sker vid förhör inför myndigheten. Protokollet skall fogas till akten i ärendet. Däremot skall hänvisningen till tvistemålsreglerna ej tas till intäkt för regelrätta vittnesförhör med utomstående. Ändamålet med förhör inför registermyndigheten enligt departementsförslaget är nämligen inte att förekommande tvistefrågor skall utredas utan endast att konstatera bl. a. om tvist föreligger eller inte. Är det fallet, skall sökanden i allmänhet föreläggas att väcka talan vid domstol. Jag återkommer till det

vid 32 § sjölagsförslaget. Det muntliga förfarandets närmare form och frågan om ersättning för inställelsekostnader bör regleras i tillämpningsföreskrifter.

Om uppskovsbeslut meddelas för att ge sökanden tillfälle att komplettera utredningen, är det naturligt att beslutet förknippas med föreläggande för sökanden att förebringa utredningen senast den inskrivningsdag till vilken ärendet skjutits upp. Den lämpligaste påföljden för underlåtenhet att efterkomma sådant föreläggande bör i allmänhet vara att anmälan eller ansökan förfaller. Men även vite bör få användas som påföljd för underlåtenhet. Detta gäller särskilt i fråga om förvärv som är förenade med registrerings- eller inskrivningsplikt. Om sökanden eller annan föreläggs att personligen infinna sig för att höras i ärendet bör vite i regel föreläggas. Annan påföljd kan f. ö. uppenbarligen bara användas mot sökanden. I detta sammanhang vill jag fästa uppmärksamheten vid 9 kap. 8 § tredje stycket RB. Med stöd av denna bestämmelse kan registermyndigheten underlåta att döma ut vite i vissa fall.

Departementsförslaget föreskriver, att när ärende uppskjuts sökanden får föreläggas att förebringa behövlig utredning eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten samt att också annan än sökanden får höras och därvid kan föreläggas sådan inställelse. Vidare berättigar det myndigheten att i föreläggande sätta ut vite eller förklara anmälan eller ansökan förfallen, om sökanden inte rättar sig efter föreläggandet. Sökanden skall givetvis i föreläggandet erinras om förfallopåföljden.

32 §

Denna paragraf (32 § andra och tredje styckena samt 33 § första stycket 5 i kommitténförslaget) innehåller bl. a. bestämmelser om kommunikation i registerärende med annan än sökanden och om hur registermyndigheten skall förfara i olika fall då sökandens rätt befinns vara tvistig. De har fastighetsrättslig förebild i 19 kap. 10 § och 20 kap. 7 § 3 JB.

Bestämmelserna i *första stycket* reglerar kommunikationsfall. De nya reglerna om rättsverkan av inskrivning påkallar goda garantier mot tillkomsten av inskrivningar som skulle kränka annans rätt. Om registermyndigheten har anledning anta, att sökt registrerings- eller inskrivningsåtgärd på något sätt kan kränka annans rätt, bör myndigheten självmant bringa sådan anmälan eller ansökan till dennes kännedom samt höra honom, sökanden och annan som kan tänkas ha någon upplysning av vikt att lämna. Den som skall höras kan kallas till sammanträde inför registermyndigheten eller också kan viss tid föreläggas honom att yttra sig skriftligen. Att yttrande uteblir från den som fått till-

fälle att yttra sig eller att den som kallats att infinna sig till förhör inf kommer tillstädes, bör ej utgöra hinder för ärendets avgörande. I dc flesta fall torde man ha anledning att utgå från att vederbörande då inte har något att erinra mot bifall till anmälningen eller ansökningen. I föreläggande, som meddelas i samband med uppskov enligt detta stycke, bör vite eller förfallopåföljd få sättas ut enligt de grunder som jag antytt vid 31 §.

Andra och tredje styckena behandlar de fall då sökandens rätt är tvistig. Intresset av att registrering eller inskrivning stämmer med det materiella rättsförhållandet bör uppenbarligen medföra, att registrering eller inskrivning inte får ske, om sökandens rätt är på något sätt tvistig. Det kan framgå på olika sätt att så är fallet. I registret kan sålunda, enligt 38 § första stycket 1 i departementsförslaget, ha antecknats att rättegång pågår om hävning eller återgång av förvärv som åberopas i ärendet eller om bättre rätt till det skepp eller skeppsbygge ärendet angår. Eller också kan någon, som hörts i ärendet, ha gjort invändning mot anmälan eller ansökan. Även innehållet i skriftlig utredning som åberopas i registerärende kan ge vid handen att sökandens rätt är tvistig.

Att sökandens rätt är tvistig måste naturligtvis kunna föranleda, att hans anmälan eller ansökan avslås på den grund att han inte styrkt sitt förvärv. Men i vissa fall skulle det vara att onödigt äventyra en rätt, som han kanske har, genom att han går miste om det rättsskydd som följer med inskrivning räknat från inskrivningsansökningen. Pågår rättegång om hävning eller återgång av sökandens eget förvärv, kan tvisten antas bli rättskraftigt avgjord. Det bör då vara rimligt att ärendet uppskjuts i väntan på att det sker. På motsvarande sätt bör den situation behandlas som möter, då rättegång pågår om bättre rätt till det skepp eller bygge som ärendet angår. Detta, som är innebörden av bestämmelsen i *andra stycket,* svarar nära mot den fastighetsrättsliga behandlingen av lagfartsansökan, vilken i sådana fall skall förklaras vilande. Jag erinrar om 20 kap. 7 § 3 JB.

Registermyndigheten bör självmant ta upp ett på dessa grunder uppskjutet ärende till fortsatt handläggning, när målet avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft. Någon bestämmelse om det behövs inte. I 38 § första stycket 2 sjölagsförslaget föreskrivs, att det skall antecknas i registret, när målet avgjorts.

Om det fall att sökandens rätt befinns vara tvistig utan att tvisten är föremål för rättegång handlar *tredje stycket.* Då bör, i överensstämmelse med vad kommittén föreslagit och vad som gäller inom fastighetsrätten, registrering eller inskrivning på grund av det tvistiga förvärvet i regel inte få beviljas förrän sökandens rätt fastställts i rättegång. Ty förfarandet i registerärenden lämpar sig inte för utredning av tvistiga mellanhavanden. Däremot bör naturligtvis anmälan eller ansökan omedelbart kunna avslås, om det är uppenbart att det åberopade för-

värvet är ogiltigt eller inte får göras gällande. Till detta återkommer jag vid 33 §.

Om sökandens rätt i det nu behandlade fallet befinns tvistig bör han, som kommittén också föreslagit, föreläggas att väcka talan vid domstol inom viss tid. Sådant föreläggande bör kunna förenas med förfallopåföljd. Jag vill framhålla, att sökanden enligt denna bestämmelse ej är skyldig att visa att talan väckts. Registermyndighetens behov av underrättelse om detta får tillgodoses genom föreskrift för domstolen att sörja för det.

33 §

Denna paragraf (33 § första stycket i kommittéförslaget) innehåller bestämmelser om avslag på anmälan eller ansökan i vissa registerärenden. Den har sin fastighetsrättsliga förebild i 20: 6 JB.

Som jag tidigare nämnt skall anmälan eller ansökan i registerärende, om ärendet ej uppskjuts, antingen beviljas eller avslås. Avvisning eller vilandeförklaring skall inte förekomma.

I paragrafen anges de fall då anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av rätt därtill skall avslås. Jag vill fästa uppmärksamheten vid att dessutom särskilda grunder för avslag på anmälan av skepp och skeppsbygge för registrering på grund av förvärv från utlandet föreskrivs i 35 § departementsförslaget.

De avslagsgrunder som anges i förevarande paragraf är, så när som på två, desamma som kommittén har föreslagit. Registreringsanmälan eller inskrivningsansökan som avses här skall sålunda avslås, dels om anmälningen eller ansökningen inte gjorts skriftligen enligt 30 § första stycket (punkt 1) eller strider mot 11 §, dvs. om egendomen ej är registreringsbar (punkt 2). Detsamma gäller, om sökanden inte kan styrka sin rätt till egendomen (punkt 3).

Är skeppet eller bygget redan registrerat, skall avslagsbeslut meddelas, om fångesmannen ej är inskriven som ägare (punkt 4 a). Som en följd av ståndpunkten att förvärv genom exekutiv försäljning ej skall kunna slås ut av konkurrerande äganderättsförvärv föreskrivs dock undantag i den punkten för exekutiva förvärv. Avslag föreskrivs vidare för det fall att förvärvaren härleder sin rätt från någon, som på grund av ett mot honom gällande förvärvsvillkor ej haft rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelse (punkt 4 b). Slutligen skall avslag förekomma, dels då konkurrerande förvärv har företräde framför sökandens (punkterna 4 c och d), dels då det är uppenbart att dennes förvärv av annan grund är ogiltigt eller ej kan göras gällande (punkt 4 e).

Kommittéförslaget tar upp ytterligare en avslagsgrund, nämligen att talan väckts om bättre rätt till egendomen. I det fallet skall emellertid enligt 32 § andra stycket departementsförslaget ärendet i stället skjutas upp tills saken slutligt avgjorts.

34 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om avslag på vissa andra anmälningar eller ansökningar än som avses i 33 §.

*Första stycket,* som saknar motsvarighet i kommittéförslaget, behandlar avslag på ansökan om att inskrivning av villkorlig äganderätt, som inskrivits enligt 14 § tredje stycket, skall avföras. Sådan ansökan görs enligt samma lagrum, om villkorligt förvärv inte fullbordas eller om det går åter. Överlåtaren skall då ta initiativ till att inskrivningen av det villkorliga förvärvet avförs och hans egen inskrivning därigenom återställs sådan den var från början. Ansökningen skall naturligtvis avslås, om det inte visas att det villkorliga förvärvet rätteligen hävts eller återgått.

I *andra stycket,* som svarar mot 33 § tredje stycket i kommittéförslaget, anges avslagsgrunderna beträffande anmälan eller ansökan i vissa andra registerärenden, nämligen anmälan för avregistrering och ansökan om att ett eller flera skeppsnamn skall inskrivas eller avföras. I överensstämmelse med vad kommittén föreslagit skall sådan anmälan eller ansökan avslås, om förutsättningarna för den sökta åtgärden inte föreligger enligt tillämpliga bestämmelser i 15—17 §§. Sålunda kan anmälan av skepp för avregistrering uppenbarligen inte bifallas, om skeppet alltjämt är registreringspliktigt och alltså ingen laga avregistreringsgrund är för handen. Vidare kan hinder mot avregistrering föreligga enligt någon av de spärregler i 17 § som tillgodoser delägares eller panträttshavares intresse. Ansökan om inskrivning av skeppsnamn skall avslås bl. a. om sökanden inte visar sig ha behov av att ett eller flera skeppsnamn förbehålls honom.

Enligt såväl första som andra stycket skall anmälan eller ansökan också avslås om kravet på skriftlig form (30 § första stycket) ej iakttagits.

35 §

Denna paragraf (33 § andra stycket i kommittéförslaget) tar upp särskilda grunder för avslag på anmälningar av skepp och skeppsbyggen för registrering på grund av förvärv från utlandet. Reglerna beror av art. 3: 2 i sjöpanträttskonventionen och art. 10: 2 i skeppsbyggnadskonventionen. De är avsedda att förhindra överföring från register i en stat till register i en annan med åsidosättande av rättighetshavares intressen.

*Första stycket* tar i likhet med sjöpanträttskonventionen sikte på skepp som förvärvats från utländsk redare eller annan skeppsägare som inte tillverkat detsamma. För att registrering skall kunna företas här i landet måste då visas, att skeppet ej är registrerat i sitt förra hemland eller att det kommer att avföras ur register där den dag det registreras

här i landet. I allmänhet torde ingen osäkerhet råda om skeppets förra hemland. Förvärvshandlingarna ger normalt besked härom. Eljest får registermyndigheten utreda eller låta utreda frågan med utgångspunkt från överlåtarens nationalitet, hemvist och andra omständigheter som kan ge ledning i nationalitetsfrågan.

*Andra stycket* behandlar förvärv av nybyggen. Som skeppsbyggnadskonventionen föreskriver skall för registrering här i landet utredas att rätt till skeppet ej är inskriven i skeppsbyggnadsregister i byggnadslandet eller att sådan inskrivning kommer att avföras därur den dag skeppet registreras här i landet. Eftersom det inte kan uteslutas att nybygge i stället är registrerat som färdigt skepp i det främmande landet, måste den bevisning som avses i första stycket också krävas. Den kan naturligtvis i och för sig vara fullgjord genom att bevis om registrering eller inskrivning i skeppsbyggnadsregister förebringas i ärendet. På motsvarande sätt behandlar departementsförslaget det fall att ofullbordat bygge kommer i svensk hand och anmäls för registrering i det svenska skeppsbyggnadsregistret.

36 §

Paragrafen (36 § tredje stycket i kommittéförslaget) återger väsentligen kommitténs förslag om ett speciellt beslutsförfarande vid överföring från svenskt register till utländskt. Bestämmelsen, som i likhet med 35 § vilar på art. 3: 2 i sjöpanträttskonventionen och art. 10: 2 i skeppsbyggnadskonventionen, innebär att registermyndigheten för sådana fall på sökandens begäran skall, i stället för att företa omedelbar 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 verkan från dagen för nyregistreringen.

37 §

Denna paragraf (36 § andra stycket i kommitténs förslag) innehåller föreskrifter om anteckning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret rörande förvärvsvillkor. De villkor, som skall antecknas är — som jag redovisat i anslutning till förslaget om inskrivningsrätt för villkorliga förvärv (3.4.4) — enligt *första stycket* sådana som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed. På den punkten finns ingen fastighetsrättslig förebild. Det är genom anteckning av sådant villkor som inskrivningen rätt avspeglar det ofullgångna förvärvet och överlåtares och förvärvares inbördes rättsförhållande. Så länge detta förhållande består, är båda parters rådighet över skeppet begränsad genom att den andres medverkan krävs för sakrättsliga förfoganden. Tredje man informeras om det genom registeranteckningen (3.4.8.4). Den tjänar också som minnesanteckning för registermyndigheten själv.

*Andra stycket* avser liksom 20: 14 JB sådana villkor som enbart tar sikte på att begränsa förvärvarens rådighet över skeppet, och som alltså inte går ut på att betinga förvärvets fullbordan eller bestånd. Det kan vara fråga om villkor, som begränsar förvärvarens rätt att överlåta skeppet — t. ex. genom att han har viss hembudsskyldighet — eller att inskränka hans rätt att inteckna det och upplåta panträtt däri.

Förvärvsvillkor och deras innebörd skall iakttas självmant av registermyndigheten. Det betyder visserligen ej att registermyndigheten skall aktivt söka efter sådana villkor utan att ha särskild anledning att räkna med förekomst därav. Ett blankt köpebrev skall sålunda inte föranleda myndigheten att höra efter hos parterna om man förbisett att ta in villkor däri. Men en hänvisning i köpebrevet till kontrakt utgör däremot skäl att fordra in kontraktet för att utröna om det innehåller villkor av den typ som kräver inskrivningsrättsligt beaktande.

Ifall villkoret eller förbehållet inte framgår tydligt av kontrakt eller annan skriftlig utredning, bör överlåtaren eller förvärvaren eller båda ges tillfälle att yttra sig däröver. Skulle frågan visa sig tvistig, kan registermyndigheten enligt 32 § tredje stycket sjölagsförslaget förelägga sökanden att väcka talan vid domstol. Sådant föreläggande blir naturligtvis nödvändigt om det rör sig om ett villkor, som påverkar förvärvets fullbordan eller bestånd. Är tvisten redan föremål för domstols prövning, blir det i stället fråga om uppskov enligt 32 § andra stycket.

Villkor, varav ett förvärv beror, kan naturligtvis bara iakttas när förvärvet inskrivs. Har det ej bragts till registermyndighetens kännedom i inskrivningsärendet, kan det f. ö. ofta anses vara eftergivet helt eller delvis. Villkor, som endast går ut över förvärvarens rådighet över egendomen, t. ex. förbud mot inteckning utan visst samtycke, kan och skall antecknas närhelst registermyndigheten får kännedom om villkoret (jfr 20: 14 JB).

Inskrivningsrättsligt betyder anteckning av förvärvsvillkor bl. a. att anmälan eller ansökan skall avslås enligt 33 § 4 b sjölagsförslaget, om den står i strid med den antecknade inskränkningen. Anteckningens betydelse i inteckningshänseende har jag behandlat tidigare (3.6.4.7).

Upphör antecknat villkor eller förbehåll att gälla, bör anteckningen avföras. I fråga om anteckning av äganderättsförbehåll eller motsvarande förvärvsvillkor följer detta av att inskrivningen av förvärvet skall avföras enligt 14 § tredje stycket. I övrigt torde särskild föreskrift inte behövas utöver den som förslaget tar upp i 38 § tredje stycket och som innebär, att uppenbart betydelselösa registeranteckningar skall avföras.

38 §

Denna paragraf (37 § andra och tredje styckena i kommittéförslaget) innehåller bestämmelser om bl. a. förhållanden som skall antecknas i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Fastighetsrättslig förebild finns i 19: 20—22 JB.

I *första stycket* räknas upp en rad fall då anteckning skall göras i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Dessa fall är med få avvikelser desamma som kommittén föreslagit.

Punkterna 1 och 2 behandlar fall då mål om hävning eller återgång av skeppsförvärv eller om bättre rätt till skepp anhängiggjorts vid domstol resp. rättskraftigt avgjorts. Anteckningsplikten rörande hävning och återgång är en utvidgning i förhållande till kommittéförslaget. En betydelse av sådan anteckning har berörts vid 32 § andra stycket. En annan måste bli att det förvärv som rättegången avser inte kan styrkas i registerärende. Anteckningen kan naturligtvis ej undgå att få verkan på möjligheten till inteckning i skeppet eller bygget. Jag har tidigare berört detta (3.6.4.7).

I punkt 3 regleras det fall att ägaren till skepp eller bygge försatts i konkurs. Den anteckningsskyldighet som avses med punkt 4 gäller inte bara det av kommittén föreslagna fallet att skepp eller bygge utmätts utan också att skepp eller bygge blivit föremål för kvarstad eller skingringsförbud. Betydelsen härav har jag behandlat vid inteckningsförfarandet (3.6.4.7). Vidare har i denna punkt med skepp och bygge jämställts villkorlig äganderätt till sådan egendom. När beslut om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått, skall enligt punkten 5 anteckning göras om det. I punkterna 6 och 7 behandlas ett par specifikt sjörättsliga anteckningsgrunder, nämligen dels att skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt 16 § men hinder möter enligt 17 § mot att det avförs ur registret, dels att beslut meddelats enligt 36 § om avregistrering i anslutning till registrering i främmande stat.

De fall då anteckningsskyldighet kan bli föreskriven i annan författning har inte tagits med i uppräkningen såsom i kommitténs förslag utan behandlas i ett nytt *andra stycke*.

I *tredje stycket* innehåller denna paragraf en bestämmelse om att uppenbart betydelselösa anteckningar skall avföras ur registren.

Jag vill fästa uppmärksamheten vid att departementsförslaget inte, lika litet som kommittéförslaget, innehåller bestämmelser som ålägger domstol eller annan myndighet att underrätta registermyndigheten om beslut eller förhållanden som skall antecknas i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Sådana får ges genom tillämpningsföreskrifter eller i andra särskilda författningar.

39 §

Denna paragraf (38 § i kommittéförslaget) innehåller föreskrifter om rättelse av felaktiga införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Paragrafen har förebild i 19: 17 och 18 JB.

Med hänsyn till de viktiga rättsverkningar som är förenade med införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren bör förutsättningarna för

och förfarandet vid rättelse av fel i sådan införing klart slås fast i lag. Jag har i likhet med kommittén funnit det naturligt att därvid ta JBs reglering till förebild.

Enligt *första stycket* skall registermyndigheten rätta införing, som befinns innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat sådant förbiseende. Det är här fråga om sådana fall då införingen av misstag kommit att avvika från vad som var den beslutandes vilja. Beror oriktigheten däremot på annat förhållande, t. ex. att inskrivet förvärv är behäftat med materiell brist eller att en inskrivningsrättslig föreskrift åsidosatts, kan man bara komma åt felet genom besvär över beslutet eller genom annan rättegång. Rättelse enligt denna paragraf kan registermyndigheten vidta självmant eller efter påpekande av sökanden eller annan.

I första stycket ges vidare bestämmelser till skydd för allmänna och enskilda intressen som kan beröras av rättelse. Registermyndigheten ges här också befogenhet att efter skälighetsprövning fastställa det inbördes företrädet mellan förvärv som berörs av rättelse. Om berörd part är känd, skall tillfälle beredas honom att yttra sig. Den myndighet, som enligt 351 § sjölagsförslaget utsetts att företräda staten i frågor rörande ersättningsskyldighet för det allmänna, skall också beredas tillfälle att yttra sig, innan åtgärd vidtas för rättelse.

I *andra stycket* ges bestämmelser om förfarandet i samband med rättelse. Det är naturligt att beslut om rättelse meddelas genom att föras in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Från rättssäkerhetssynpunkt är det påkallat att skälen för sådant beslut alltid redovisas. Det skall ske genom att de antecknas i dagboken eller akten. Har den införing, som rättelsen gäller, återgetts i bevis eller handling, skall rättelsen också komma till uttryck däri. Registermyndigheten får därför fordra in sådan handling från den som innehar den och förfogar för detta ändamål över tvångsmedel i form av vite.

*Tredje stycket* berättigar den myndighet som skall företräda staten att föra talan mot beslut i rättelseärende.

### 4.3 Tredje kapitlet

40 §

Denna paragraf (40 § i kommittéförslaget) innehåller i *första stycket* den grundläggande definitionen av partrederiet i enlighet med vad jag har utvecklat i den allmänna motiveringen (jfr avsnitt 3.5.1).

Partrederiets ändamål skall vara att driva sjöfart med eget fartyg. Fartyget måste ha eller, i fall av beställning, i beställarens hand få svensk nationalitet för att svenska partrederiregler skall vara tillämpliga. Sjöfart i egentlig mening är samfärdsel till sjöss och omfattar alltså främst befordran av gods och personer. Detta hindrar ej att även fiske

och fångst, bogsering, bärgning och annan sådan verksamhet till sjöss — som f. ö. vanligen innesluter något befordringsmoment — räknas som sjöfart. All sådan verksamhet kan alltså drivas i form av partrederi.

I *andra stycket* läggs den delade ansvarigheten fast såsom partrederiets särskilda kännetecken. Den inträder, som jag förut angivit, från det att partrederiet anmälts till registermyndigheten enligt första stycket.

*Tredje stycket* ger uttryck för att lagreglerna om partredarnas inbördes förhållanden är dispositiva och alltså kan ersättas av andra regler genom rederiavtalet eller annan intern överenskommelse.

41—42 §§

I dessa paragrafer (41—43 §§ i kommittéförslaget) regleras frågor rörande huvudredare i partrederi och hans behörighet.

I *41 § första stycket* slås fast, att huvudredare normalt skall väljas i partrederi och att valet skall anmälas till registermyndigheten. De rättsliga konsekvenserna av underlåtenhet härvidlag begränsas till tredje mans rätt att välja vem han vill av redarna att processuellt svara för dem alla (jfr 42 § andra stycket).

Till huvudredare i svenskt partrederi skall enligt *41 § andra stycket* kunna utses även dansk, finsk eller norsk medborgare, som är bosatt i Sverige. Huvudredaren behöver, som nämnts i det föregående (3.5.2), inte själv vara delägare i fartyget. I regel kommer huvudredaranmälan att fullgöras genom anmälan till skepps- eller båtregistret. Ty så gott som alla partrederiägda fartyg kommer att vara registrerade och uppgift om huvudredare hör till de data som skall antecknas i dessa register. Därtill kommer — åtminstone teoretiskt — den möjligheten att partrederiet driver oregistrerat fartyg. I så fall blir det alltså fråga om särskild huvudredaranmälan.

I *42 § första stycket* regleras huvudredarens ställningsfullmakt och i *andra stycket* påföljden för underlåtenhet att utse huvudredare.

Förslaget tar ej upp någon föreskrift om verkan av att redarna inskränkt huvudredarens ställningsfullmakt genom särskild föreskrift. En sådan finns i 11 § andra stycket SjöL men har numera ingen självständig funktion att fylla vid sidan av 11 § lagen (1915: 218) om avtal och andra rättshandlingar på förmögenhetsrättens område.

43 §

I denna paragraf (44 § i kommittéförslaget) ges en ny föreskrift om huvudredarens skyldighet att hålla övriga redare underrättade om rederiverksamheten. Det skall ske på lämpligt sätt, ett krav som bl a. får anses innebära att det skall ske fortlöpande.

44 §

I denna paragraf (närmast 45 § första och andra styckena i kommittéförslaget) ges de regler om beslut i rederiangelägenheter vilka jag behandlat i avsnitt 3.5.3 av den allmänna motiveringen, dock ej omröstningsreglerna.

Enligt *första stycket* fattas beslut i rederiangelägenheter vid allmänt sammanträde, till vilket redarna kallats minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under senast kända adresser. Enligt *andra stycket* är beslut vid allmänt sammanträde bindande för redare som uteblivit därifrån. *Tredje stycket* medger att allmänt sammanträde underlåts i fråga varom samtliga redare är ense eller vars avgörande brådskar så att det inte kan anstå till dess allmänt sammanträde kan hållas. Det har ej motsvarighet i kommittéförslaget.

45 §

I denna paragraf (45 § tredje stycket i kommittéförslaget) föreskrivs, när protokoll skall föras över vad som förekommer av vikt vid allmänt sammanträde och att redare som uteblivit från sammanträdet skall underrättas om vad som därvid beslutats. Sådan underrättelse skall också ges redare utan vars medverkan de övriga träffat brådskande beslut.

46 §

Denna paragraf (46 § och 54 § första stycket i kommittéförslaget) behandlar omröstning till beslut. Bestämmelserna har behandlats i den allmänna motiveringen under 3.5.3. Paragrafen tar också upp föreskrift att beslut om rederiets upplösning kräver absolut majoritet. Den stämmer i sak såväl med gällande rätt som med vad kommittén föreslagit.

47 §

Denna paragraf (47 § i kommittéförslaget) behandlar huvudredarens skiljande från sitt uppdrag.

I *första stycket* slås fast, att huvudredaren, som jag förut berört, när som helst kan skiljas från sitt uppdrag genom beslut av redarna i föreskriven ordning eller, om styrkeförhållandena ej ger medredarna denna möjlighet, genom domstolsbeslut. Jag hänvisar till avsnitt 3.5.2 i den allmänna motiveringen.

I ett nytt *andra stycke* har genom departementsförslaget lagts till föreskrift att det skall anmälas till registermyndigheten om huvudredaren skiljts från befattningen. Det är följdriktigt med hänsyn till att valet av honom skall anmälas dit och till de konsekvenser det har att partrederiet saknar huvudredare.

48 §

Denna paragraf (48 § i kommittéförslaget) innehåller de bestämmelser om räkenskap och redovisning som jag behandlat i den allmänna

motiveringen (jfr under 3.5.5). Den innehåller också en ny, tämligen självklar regel om att redare har rätt att ta del av rederiets räkenskaper för att på så sätt kunna granska redovisning.

49 §

Denna paragraf (närmast 49 § första stycket i kommittéförslaget) reglerar redarnas skyldighet att bidra till rederiets verksamhet i förhållande till andel och rätt för redare, som förskotterat annans bidrag, att av den andres utdelning ta ut ränta på fordran. Jag har behandlat detta under 3.5.4 i den allmänna motiveringen.

50 §

Denna paragraf (49 § andra stycket och 50 § i kommittéförslaget) reglerar fördelning av vinst och behandlingen av redovisat överskott så som jag angivit i den allmänna motiveringen under 3.5.5. Den berättigar också den som förskotterat medredares driftsbidrag att lyfta den senare tillkommande utdelning i avräkning på sin fordran.

51 §

Denna paragraf (51 § i kommittéförslaget) reglerar den interna informationen rörande andelsövergång eller redares nationalitetsförändring. Information i dessa hänseenden fordras bl. a. för att lösningsrätt eller upplösnings- eller utlösningsrätt skall kunna utövas. Naturligtvis kommer sådana förändringar rörande andelsinnehavet att återspeglas i skepps- eller båtregistret för fartyg som är införda där. Men för ansökan om inskrivning i skeppsregistret eller anteckning i båtregistret måste gälla viss tidsfrist. Otvivelaktigt är det ett internt redarintresse att få snabb information om förändringar av detta slag i rederistrukturen. I överensstämmelse med kommittéförslaget krävs här ofördröjlig underrättelse till huvudredaren och övriga redare. Vid andelsövergång skall både överlåtare och förvärvare svara för underrättelsen.

Paragrafen gäller även i det fall att andel övergår till någon av medredarna.

52 §

Denna paragraf (52 § i kommittéförslaget) reglerar redares rätt att lösa till sig medredares andel, om den gått över i annans hand. Jag har behandlat hithörande spörsmål i avsnitt 3.5.6 av den allmänna motiveringen.

53 §

Denna paragraf (53 § i kommittéförslaget) reglerar de problem som hänger samman med en redares utträde ur rederiet och ny redares inträde. Jag har berört dessa i den allmänna motiveringen under 3.5.1.

Kommittéförslaget innebär, att redare som lämnar rederiet ej blir fri från ansvarighet gentemot medredarna för de förbindelser som åvilade rederiet då redaren frånhände sig sin andel. Det norska lagförslaget föreskriver detsamma.

Avfattningen avviker från nuvarande regel (21 § andra stycket första punkten SjöL), som går ut på att utträdande redare inte får till sitt fredande från ansvarighet i förhållande till medredarna åberopa sitt utträde förrän dessa underrättats om övergången och det visats att andelsförvärvaren godkänt övergången. Trots sin allmänna formulering torde emellertid denna regel syfta endast på sådana förpliktelser som uppkommit efter andelsövergången. Att en redare inte kan ensidigt och endast genom att överlåta sin andel till tredje man befria sig från ansvarighet för förbindelser, som uppkommit före övergången, torde ha ansetts så självklart att det inte behövt sägas ut i lagtexten. Den nu föreslagna formuleringen innebär endast ett förtydligande.

Departementsförslaget kompletterar kommittéförslaget med en uttrycklig regel om att utträdande redaren ej blir fri från internt rederiansvar med avseende på förpliktelser som uppkommit för redarna under tiden efter andelsövergången, förrän han underrättat de förutvarande medredarna om denna eller inskrivning sökts för andelsförvärvet. Bestämmelsen i 21 § andra stycket första punkten SjöL ersätts alltså med två regler, som tillsammans får väsentligen samma innebörd som den nuvarande. Att inskrivningsansökan i fråga om andelsförvärvet tilläggs samma verkan som om den utträdande redarens förutvarande medredare blivit underrättade om andelsövergången skall ses mot bakgrund av den publicitetsverkan som skeppsregistret får enligt departementsförslaget (jfr 23 § och avsnitt 3.4.8.4). Inskrivningsansökningen skall på motsvarande sätt utesluta att tredje man förblir okunnig om andelsövergången och den därav följande förändringen i redarkretsen. Först med tredje mans kännedom om andelsövergången upphör nämligen andelsöverlåtarens ansvarighet utåt. Att han förblir ansvarig — visserligen ej med den överlåtna andelen men såsom förut med sina övriga tillgångar — för tidigare förbindelser är en annan sak. Det sammanhänger, som jag förut berört, med att partrederiet saknar rättsförmåga.

54 §

Denna paragraf (54 § andra och tredje styckena i kommittéförslaget) reglerar upplösningrätten, som jag behandlat utförligt i den allmänna motiveringen under 3.5.7.

55 §

Denna paragraf (55 § i kommittéförslaget) reglerar rätten att lösa ut medredare som begärt rederiets upplösning enligt 54 § första stycket

eller föranlett upplösningsgrund enligt 54 § andra stycket. Den ändringen har gjorts i departementsförslaget att lösens storlek och prövning av tvist därom helt skall följa de regler som gäller för lösningsrätt enligt 52 §.

56 §

Denna paragraf (56 § i kommittéförslaget) reglerar fartygets försäljning som en följd av rederiets upplösning. Jag har behandlat spörsmålet i den allmänna motiveringen under 3.5.7.

Kommittéförslaget föreskriver, att försäljningsorten skall bestämmas av god man, som utsetts av domstol enligt lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt, ifall redarna ej enats i frågan. Förutsättningen är att fartyget befinner sig utomlands. Departementsförslaget gör ingen skillnad mellan det fall att fartyget är utomlands och det fall att det befinner sig i Sverige. I båda fall skall alltså tvist om försäljningsorten avgöras av god man utsedd enligt samäganderättslagen. Vad beträffar försäljningssättet föreskriver kommittéförslaget offentlig auktion enligt samäganderättslagen, ifall redarna ej enas om annat. Departementsförslaget innebär också, att försäljningen skall äga rum på offentlig auktion, ifall redarna inte kan enas om annat försäljningssätt. Det innefattar i förhållande till kommittéförslaget ett förtydligande av innebörd att samäganderättslagen förutsätts kunna få motsvarande tillämpning endast på försäljning i Sverige medan utomlands får följas där gällande regler om offentlig auktion. Bestämmelserna om försäljningsort och försäljningssätt tas i departementsförslaget upp i ett nytt *andra stycke*.

Enligt 18 § samäganderättslagen utses god man av domstolen i den ort där godset är. Skulle fartyget vara utomlands, saknas alltså bestämmelse om vilken domstol som skall utse god man att slita tvist om försäljningsort. Departementsförslaget går ut från att tingsrätten i fartygets hemort (jfr 7 §) i alla lägen kan vara lämpligt forum för dessa frågor. Föreskrift därom har tagits upp i ett nytt *tredje stycke*. Det är här fråga om allmän domstol utan begränsning till sådan som är behörig att uppta sjörättsmål.

57 §

Denna paragraf (57 § i kommittéförslaget) svarar utan saklig ändring mot 24 § SjöL.

### 4.4 Fjärde kapitlet

69 §

I 69 § SjöL åläggs fartygsbefälhavare att underrätta kända inteckningshavare, ifall fartyget tas i mät eller beläggs med kvarstad utomlands. Bestämmelsen fick sin nuvarande lydelse i samband med 1967 års

sjölagsändringar. Den anknyter till särskilda föreskrifter om att bevis om inteckningsåtgärder bör fogas vid fartygs nationalitets- och registreringscertifikat. Inskrivningsdomarens bevis om inteckningsåtgärd skall överlämnas till befälhavaren. Denne skall så snart det kan ske förete beviset hos sjöfartsverket eller notarius publicus eller svensk konsul för att fästas vid certifikatet under ämbetssigill.

I samband med nyssnämnda sjölagsändringar uppdrogs åt kommittén att överväga om befälhavare borde åläggas att också underrätta konsul vid långvarig kvarstad utomlands, med tanke särskilt på problem rörande besättningens underhåll m. m.

Kommittén har funnit det naturligt att frikoppla frågan om underrättelse till inteckningshavare angående kvarstad och utmätning från innehållet i skeppshandlingarna. Med det system för inteckning som kommittén föreslår är det sjöfartsverket som får bäst möjlighet att ombesörja dessa underrättelser. Med hänsyn även till det socialt betingade behovet att svensk konsul erhåller motsvarande underrättelse föreslår kommittén, att befälhavaren åläggs underrätta både sjöfartsverket och närmaste svenske konsul om kvarstad på eller utmätning av fartyget. Kommittén föreslår att vid underrättelsen om möjligt skall fogas utländsk myndighets bevis om åtgärden. Underrättelseplikt föreslås även gälla för den händelse kvarstaden eller utmätningen hävs.

Under remissbehandlingen har kommittéförslaget rönt ringa uppmärksamhet i denna del. Sjöfartsverket och Sveriges fartygsbefälsförening har dock uttalat sig, båda positivt. Verket har antagit, att förslaget naturligt följer av det nya inteckningssystemet, och har påpekat, att underrättelse till verket kan vara av intresse för sjöfartsinspektionens kontroll av fartyget från sjösäkerhetssynpunkt. Befälsföreningen finner det naturligt att ansvaret gentemot inteckningshavarna övertas av en myndighet iland och tillfredsställande att inteckningsbevis ej längre skall fästas vid nationalitets- och registreringscertifikat.

Jag delar uppfattningen att befälhavarens underrättelse om utomlands beslutad kvarstad på eller utmätning av svenskt skepp inte lämpligen bör ställas direkt till inteckningsborgenärerna. Han kan f. ö. inte förutsättas ständigt ha aktuella uppgifter om dem ens under nuvarande förhållanden. I stället bör intresset av information till inteckningsborgenärerna tillgodoses genom att registermyndigheten, som förfogar över de säkraste uppgifterna om inteckningsborgenärer i skepp, förmedlar informationen. Hur detta skall gå till får bestämmas genom tillämpningsföreskrift. Underrättelse till konsul — som jag i likhet med kommittén finner motiverad — behövs vare sig det är fråga om stort eller litet fartyg. Någon begränsning till skepp föreslås alltså inte i den delen.

### 4.5 Femte kapitlet

113 §

113 § tredje stycket SjöL hänvisar till 277 § samma lag beträffande verkan av att inlastat gods — som redaren enlig första stycket ej är skyldig att lämna ut förrän mottagaren betalt viss fordran — säljs exekutivt. Mot nuvarande 277 § svarar 253 § departementsförslaget. Bestämmelserna där innehåller emellertid, till skillnad från 277 §, ingen uttrycklig erinran om borgenärens rätt att vid exekutiv försäljning få utdelning ur köpeskillingen för godset. Detta följer likväl av exekutionsrättsliga regler. Hänvisningen i förevarande paragraf har följaktligen fått utgå i departementsförslaget.

### 4.6 Tionde kapitlet

233—243 §§

Detta kapitel har i överensstämmelse med vad kommittén föreslagit förskjutits från 254—263 §§ SjöL till 233—243 §§. Därvid har i 233 § utan ändring i sak upptagits bestämmelserna i 8 § SjöL om redarens ansvarighet för bl. a. befälhavarens och besättningens fel eller försummelse i tjänsten. Det norska förslaget tillfogar här en uttrycklig erinran om redarens ansvarighet för bogserarcs fel eller försummelse men det svenska kommittéförslaget innehåller ingen motsvarande ändring. Det gör inte heller den danska propositionen. Departementsförslaget utgår liksom kommittéförslaget från att det ej är påkallat att låsa rättstillämpningen genom en uttrycklig reglering svarande mot den norska. Att frågan hålls öppen medger att motsvarande ståndpunkt väljs i den mån det är motiverat. Liksom kommittén antar jag, att så i regel är fallet.

I samband med förskjutningen av kapitlet har i 234, 240 och 243 §§ tagits upp bestämmelserna i nuvarande 254, 260 och 263 §§ SjöL utan ändring medan 237, 238, 241 och 242 §§ återger innehållet i nuvarande 257, 258, 261 och 262 §§ SjöL utan andra ändringar än som föranleds av att vissa hänvisningar nu skall avse paragrafer, som omnumreras enligt förslaget och av att avfattningen av 241 § första stycket behöver jämkas för att stämma med motsvarande föreskrift i 244 § tredje stycket sjölagsförslaget. De nya 235 och 236 §§ återger innehållet i 255 och 256 §§ med viss omdisponering och med sådan ändring, som föranleds av att bestämmelserna om den s. k. Poincaréfrancen — en konstruerad myntenhet för beräkning av ansvarighetsbegränsning — förts över till 15 kap. SjöL.

Den enda paragraf som underkastats ändring i sak är 259 § SjöL, vilken utgör 239 § i förslaget. Paragrafen hänvisar dispasch rörande begränsningsbelopp i fråga om fartyg utan hemort i Sverige till dispaschö-

ren i Stockholm. Den reglerar också förfarandet vid dispasch rörande begränsningsbelopp enligt detta kapitel. Dispaschören i Stockholm har nyligen begärt och beviljats avsked från utgången av april 1972. Det finns numera knappast underlag för mer än en verksam dispaschör i Sverige. Enligt vad jag inhämtat av chefen för kommunikationsdepartementet kommer han ej att föreslå att efterträdare utses till dispaschören i Stockholm efter dennes avgång. Departementsförslaget utgår från att endast en verksam dispaschör kommer att finnas i Sverige när lagförslaget träder i kraft och någon kompetensfördelning blir därför inte behövlig.

Sedan bestämmelserna om dispasch för bestämning av redares begränsningsbelopp enligt 10 kap. SjöL översågs i samband med 1964 års sjölagsändringar, har bestämmelserna om generaldispasch m. m. i 7 kap. SjöL reviderats genom 1967 års sjölagsändringar. De ägnar sig nu för motsvarande tillämpning på dispasch enligt 10 kap. Departementsförslaget innefattar, liksom kommittéförslaget, ändring i paragrafen i detta syfte.

Frågan om mer än en dispaschör bör finnas i landet kan naturligtvis framdeles tas upp på nytt om det skulle visa sig motiverat.

### 4.7 Elfte kapitlet

244 §

Denna paragraf (244 § i kommittéförslaget) behandlar, dels de fordringar som ger upphov till sjöpanträtt i fartyg, dels den krets av gäldenärer som genom sådan fordran kan ådra fartyget sjöpanträtt. Departementsförslaget innefattar vissa redaktionella jämkningar i kommittéförslaget.

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. Departementsförslaget tar ej upp någon uttrycklig erinran att sjöpanträtt i fartyg gäller i fartygets tillbehör. Det är självklart, att tillbehör som avses i 3—4 §§ delar fartygets rättsliga öde.

Under *punkt 1* tar förslaget upp 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 berörts tidigare (jfr avsnitt 3.6.1.3), 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 gäller hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter. Under uttrycket "annan vattenvägsavgift", som är en översättning av konventionstexten, kan 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 (jfr SvJT 1968 s. 61 f). Personskador på rederikontor eller i biljettförsäljningslokaler iland 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 upphåller sig på kaj. Och båttransport från kaj till fartyget medan det ligger på redd faller 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.

Ingen begränsning görs med hänsyn till fordringens beskaffenhet av inom- 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 krav på samband med fartygets drift och rekvisitet skall också här ges en rimligt restriktiv tolkning. I förhållande till gällande rätt innefattar förslaget den konventionsenliga begränsningen att endast utomobligatoriska skadeståndsanspråk blir sjöpantberättigade. Detta uttrycks, i anslutning till konventionstexten, så att fordringen inte kan grundas på avtal.

Under *punkt 5* förs samman fordringar på bärgarlön och haveribidrag, f. n. upptagna i 267 § 3 SjöL, med en fordringsgrupp som avser ersättning för avlägsnande av vrak.

Denna sistnämnda fordringsgrupp 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 enligt kommittén 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 de gäldenärer som kan ådra fartyget sjöpanträtt (jfr andra stycket).

Att sjöpanträtt uppstår i det fartyg vars redare ådragit sig ansvar för att vraket avlägsnas har under remissbehandlingen kritiserats som en alltför utsträckt tolkning av konventionen medan det i stället hävdats att den som på myndighetens uppdrag skaffar undan vraket bör ha sjöpanträtt i detta. I det första fallet är det möjligen av intresse att även vrakägaren kan tänkas ha rätt att göra gällande sjöpanträtt i den ansvarige redarens fartyg, nämligen enligt punkt 4 för sin fordran på skadestånd för kollisionsskada. Detta behöver dock inte hindra att myndigheten gör gällande sjöpanträtt i samma fartyg för ett annat anspråk, nämligen fordran på ersättning för att myndigheten låtit avlägsna vraket i redarens ställe. Denne antas ju i exemplet rättsligen svara för detta, emedan hans fartyg föranlett behovet att undanskaffa vraket. Såvitt jag förstår kan detta speciella problem lämnas öppet för rättstillämpningen. I det andra fallet rör det sig om en fordran mot en helt annan (myndigheten) än någon av dem som kan ådra fartyget sjöpanträtt (jfr andra stycket). Sådan rätt är alltså konventionsenligt utesluten på den grund som här avses, trots att fordringen rättspolitiskt kunnat förtjäna beaktande.

Såsom påpekats under remissbehandlingen syftar förslaget inte till ändring i den praxis enligt vilken rättegångskostnader döms ut med den sjöpanträtt som är förenad med huvudfordringen .

Bestämmelsen i *andra stycket* innebär, att fordran på ersättning för atomskada undantas från reglerna i första stycket 3 och 4 (jfr sjöpanträttskonventionens art. 4: 2).

I *tredje stycket* föreskrivs, att sjöpanträtt uppstår även om gäldenären ej är redaren själv utan ägare, som ej är redare, eller en befraktare eller annan som handhar fartygets drift i redarens ställe. Föreskriften har behandlats i den allmänna motiveringen (3.6.1.3). Den kan jämföras med motsvarande regel i sjölagsförslaget 241 § om vilka som har rätt till begränsning av redareansvaret. Formuleringen omfattar även de fall då inte hela fartygsdriften utan endast del därav omhänderhas av annan.

245 §

Denna paragraf (245 § i kommittéförslaget) reglerar sjöpanträtters inbördes företrädesordning. Förmånsrätten i förhållande till andra rättigheter än sjöpanträtt följer av förmånsrättslagen (1970: 979). Departementsförslaget ersätter kommittéförslagets förmånsrättsregel med en hänvisning till den lagen och innefattar dessutom viss redaktionell bearbetning därav. Paragrafen följer art. 5 i sjöpanträttskonventionen.

Enligt huvudregeln har olika sjöpanträtter företräde i den nummerordning vari 244 § anger dem och sjöpanträtter under samma nummer har lika rätt. Som ett uttryck för uppfattningen att vissa sjöpanträtter härrör av åtgärder som är ägnade att bevara panten även 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, som kommittén utvecklat, upphov till ett särskilt tillämpningsproblem. Antag — såsom ett visserligen rätt teoretiskt exempel — 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 går åt till att förnöja de sjöpantberättigade borgenärerna. Bärgarlönekravet skall då ha företräde framför lönekraven från mars men stå tillbaka för lönekraven från maj och för hamnavgiften. På den andra sidan skall marslönerna och majlönerna konkurrera med lika rätt inbördes och de skall samtliga ha företräde framför hamnavgiften.

Att helt enkelt först dela ut 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. Detta kan lösas på följande sätt: 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, skiftas ut 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 anpassa resultatet till den praktiska verkligheten, som i regel innebär att bärgaren träder ut 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 tillämpa huvudregeln för sjöpanträtter under punkterna 1—4 fullt ut.

Sjöpanträttskonventionen innehåller i art 5: 4 vissa tolkningsregler om när fordran på bidrag till gemensamt haveri och på bärgarlön skall anses ha uppkommit. De torde överensstämma med allmänna svenska rättsgrundsatser.

Jag har antytt i det föregående (3.1.2) att sjöpanträtts konventionsenliga prioritering kan komma i konflikt med gällande bestämmelser om fördelning av belopp vartill redare har rätt att begränsa sin ansvarighet (236 § departementsförslaget). De senare ansluter till 1957 års internationella konvention om begränsning av redares ansvarighet, som Sverige tillträtt. Ifall den del av ansvarighetsbeloppet som är avsedd för krav på ersättning för personskada inte skulle förslå, får nämligen sådana ersättningskrav konkurrera proportionellt med fordringar på ersättning för egendomsskada i återstoden av ansvarighetsbeloppet. Denna ordning kan redan enligt gällande rätt ge upphov till konflikt mellan sjöpanträtts- och begränsningsreglerna. Det uppmärksammades i samband med 1964 års lagstiftning på grundval av begränsningskonventionen, varvid förutsattes att begränsningsreglernas föreskrift om proportionell konkurrens utan vidare skulle ta över sjöpanträttsreglernas prioritetsföreskrifter (jfr prop. 1964: 35 s. 82). Konfliktmöjligheten torde ha medverkat till att Sverige jämte de övriga nordiska länderna redan 1966 frånträdde 1926 års sjöpanträttskonvention.

Jag finner det knappast självklart från rättspolitisk utgångspunkt att problemet bäst löses genom att begränsningsreglernas fördelningsgrundsats tillämpas på bekostnad av sjöpanträtts prioritet. Men med hänsyn till Sveriges bundenhet av 1957 års begränsningskonvention torde konflikten knappast kunna lösas på annat sätt än genom att vi utnyttjar möjligheten att enligt sjöpanträttskonventionens art. 14: 2 förbehålla oss rätt att tillämpa begränsningskonventionen.

246 §

Denna paragraf (246 § i kommittéförslaget) reglerar sjöpanträtts ställning vid överlåtelse av fartyget.

*Första stycket* ger uttryck för grundsatsen att sjöpanträtt, såsom fullt utvecklad panträtt, häftar vid fartyget oberoende av växlingar i äganderätts- och registreringsförhållanden, med undantag visserligen för det fall att fartyget säljs exekutivt. Bestämmelsen går tillbaka på art. 7: 2 i sjöpanträttskonventionen.

*Andra stycket* tar sikte på ett speciellt problem. Fastän den i första

stycket angivna grundsatsen är allmänt erkänd, kan skifte av nationalitetsflagg 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 den bestämmelsen har tagits upp här. Regeln har därvid byggts ut till att omfatta även det fallet att överlåtelsen leder till sämre förmånsrätt för sjöpanträttshavaren. Den har också preciserats så att, om fartyget ägdes av flera, endast delägare som deltagit i eller samtyckt till överlåtelsen drabbas av påföljden. Denna skulle enligt kommittéförslaget vara identisk med den gällande rätt föreskriver. Som erinrats under remissbehandlingen är sanktionen sträng. Den blir inte mindre sträng, när den kan utlösas redan ifall sjöpanträttshavarens förmånsrätt försämras. Dess rättspolitiska motivering är inte så väl grundad som den en gång varit. Men den har motsvarighet i de danska och norska förslagen. Sanktionen har enligt departementsförslaget begränsats till ansvarighet för betalning som sjöpanträttshavaren ej kan få ur fartyget på grund av att sjöpanträttten upphört eller att dess förmånsrätt försämras.

247 §

Denna paragraf (247 § i kommittéförslaget) behandlar retentionsrätt för fordran på grund av tillverkning, reparation eller ombyggnad av fartyg (jfr avsnitt 3.6.3). Bestämmelserna går tillbaka på art. 6 i sjöpanträttskonventionen.

Departementsförslaget innefattar viss redaktionell bearbetning av kommittéförslaget. Det fogar till retentionsrättsregeln en erinran om att bestämmelserna i lagen om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats har motsvarande tillämpning för retinenten. Kommittéförslagets förmånsrättsregel ersätts, här som i 245 §, med hänvisning till förmånsrättslagen.

248 §

Denna paragraf (248 § i kommittéförslaget) behandlar preskription av sjöpanträtt (jfr 3.6.1.5). Bestämmelserna har sitt ursprung i art. 8 i sjöpanträttskonventionen.

Preskription avbryts genom kvarstad eller utmätning, förutsatt att åtgärden säkerställts. Den exekutiva försäljning som följer behöver således inte företas inom preskriptionstiden. Om emellertid försäljningen inte kommer till stånd, bortfaller kvarstads- eller utmätningsförrättningens preskriptionsavbrytande verkan.

Kommittéförslaget innehöll också en bestämmelse om sjöpanträtts

upphörande genom förverkande. Av skäl som har anförts i det föregående (3.6.1.5) har den bestämmelsen utgått i departementsförslaget.

249 §

Denna paragraf (249 § i kommittéförslaget) behandlar verkan på sjöpanträtt och retentionsrätt av fartygets exekutiva försäljning. Departementsförslaget innefattar viss redaktionell bearbetning av kommittéförslaget.

Enligt 270 § första stycket SjöL upphör sjöpanträtt i fartyg som säljs exekutivt och borgenären får i stället nöja sig med utdelning i köpeskillingen enligt utsökningslagen. 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 likställda sjöpanträttshavares inbördes konkurrens, som ju regleras av särskilda bestämmelser.

Retentionsrätt upphör vid exekutiv försäljning och retinenten får i stället hålla sig till köpeskillingen; jfr 71 § utsökningslagen.

Den nya sjöpanträttskonventionen ansluter väl till gällande rätt i det att de rättigheter som här är i fråga enligt art. 11: 1 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 rättsverkan inträder enligt förslaget under förutsättning att försäljningen blir bestående. Uttrycklig bestämmelse härom saknas i gällande rätt men man kan utgå från att den ståndpunkten som förslaget ger uttryck för likväl ej utgör någon nyhet i sak.

Formuleringen "att försäljningen blir bestående" hänger samman med att sjöpanträtt och retentionsrätt kan gälla även i båt. Exekutiv försäljning av båt vinner, till skillnad från exekutiv auktion av skepp, aldrig laga kraft. Enligt 200 § utsökningslagen gäller nämligen ingen frist för talan mot utmätningsmannens förfarande.

I *andra stycket* tar förslaget upp motsvarighet till nuvarande 271 § SjöL.

I *tredje stycket* regleras den rättsverkan som, såvitt gäller sjöpanträtt och retentionsrätt, här i landet skall tilläggas exekutiv försäljning av fartyg utomlands. Enligt art. 11: 1 i 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; det sistnämnda syftar närmast på art. 10 som bl. a. föreskriver förhandsunderrättelse till panträttshavare.

Förslaget överensstämmer nära med konventionsföreskriften. Avvikelse föreligger endast såtillvida som de konventionella förutsättningarna för erkännande av utländsk exekution ej begränsas till exekution i annan konventionsstat. Regeln ägnar sig nämligen för generell tillämpning. Har lex fori tillämpats och har försäljningen skett i sådan ordning som konventionen tänker sig, bör den alltså erkännas även om dessa förutsättningar uppfyllts av annan stat än konventionsstat.

250 §

Bestämmelserna i denna paragraf (250 § i kommittéförslaget) gör reglerna om sjöpanträtt i fartyg tillämpliga även på fartygsbyggen från och med sjösättningen. Detta problem har behandlats flerstädes i det föregående, senast i avsnittet om lagkonflikter under den allmänna motiveringen till detta kapitel (3.6.6). Här förtjänar dock erinras om att med sjösättning ej endast avses sådan i traditionell mening genom stapelavlöpning utan även de andra metoder att göra byggen vattenburna som tillämpas enligt modern skeppsbyggnadsteknik, t. ex. vattenfyllning av torrdocka vari bygget utförs.

251 §

Denna paragraf (251 § i kommittéförslaget) behandlar de fordringar som är förenade med sjöpanträtt i last (jfr 3.6.2).

252 §

Denna paragraf (252 § i kommittéförslaget) behandlar sjöpanträtternas inbördes företräde till betalning ur godset. Företrädet följer nummerordningen. Under samma nummer gäller lika rätt, dvs. proportionell fördelning. Men om fordringar under 1 eller 2 härrör av skilda händelser, står äldre fordran tillbaka för yngre. Det hänger samman med att de åtgärder som ger upphov till fordringarna, t. ex. bärgning, typiskt sett är ägnade att bevara panten även åt de övriga pantborgenärerna. Detta betraktelsesätt motsvarar det som ligger till grund för den inbördes prioriteringen av fordringar med sjöpanträtt i fartyg (jfr vad som anförts vid 245 §).

Förmånsrätten i förhållande till andra anspråk mot lasten följer av förmånsrättslagen. Kommittéförslagets regel i det avseendet ersätts enligt departementsförslaget, här som i 245 och 247 §§, av hänvisning till den lagen.

253 §

Paragrafen (253 § i kommittéförslaget) tar i *första och andra styckena* upp bestämmelser om sjöpanträtts upphörande genom utlämning

av godset, försäljning därav för fartygets eller lastens behov samt exekutiv försäljning (jfr 3.6.2). Departementsförslaget utmönstrar såsom obehövlig kommittéförslagets föreskrift att borgenären i fall av exekution har rätt till betalning ur köpeskillingen för godset.

*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. Ansvaret har dock begränsats till vad som till följd av utlämningen ej kan utgå ur godset; jfr 246 § andra stycket. Samma ansvar läggs även på mottagaren, om han kände till pantfordringen vid utlämningstillfället. Förslaget innefattar i övrigt endast den ändringen i förhållande till gällande rätt att ansvaret för oberättigad utlämning av gods inte läggs på befälhavaren utan skall drabba den som vidtar åtgärden. Denne kan t. ex. vara styrman eller linjeagent. Tillskyndas borgenären skada genom utlämningen, kan redaren bli ansvarig enligt 8 § SjöL (233 § departementsförslaget).

254 §

Denna paragraf (254 § i kommittéförslaget) behandlar preskription av sjöpanträtt i last.

Sjöpanträtt i last preskriberas enligt 283 § första stycket 5 och 6 SjöL efter ett år. Preskriptionstiden räknas för de sjöpanträtter som anges i 276 § 2 SjöL från det fordringen tillkom och för de övriga från det fordringen förföll till betalning. Preskription bryts genom att talan väcks, varmed likställs att fordringen kommit under dispaschörs behandling.

Förslaget 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 (jfr 248 §).

255 §

Denna paragraf (255 § i kommittéförslaget) behandlar 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. 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. 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 enligt JB ansvaret dem emellan in dubio efter fastighetsvärdena. 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. Det kan antas, att gällande svensk rätt har sådan innebörd, vilket skulle innebära likhet med dansk och norsk sjörätt. SjöL bör emellertid, som kommittén föreslagit, 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. Tiden för rättighetens uppkomst är enligt departementsförslaget avgörande för beräkningen av panternas inbördes proportionella ansvar.

Förslaget befattar sig härutöver med ett följdproblem. 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 betalning för hela bärgarlönen enbart ur fartyget, 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 §

Denna paragraf (256 § i kommittéförslaget) behandlar övergång av sjöpanträtt.

Övergång av sjöpanträtt har förut berett vissa problem i nordisk rätt. 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.

Enligt 3 § förmånsrättslagen består förmånsrätt, även om fordringen överlåts, tas i anspråk genom utmätning eller införsel eller eljest övergår till annan. Det har under remissbehandlingen ifrågasatts om inte förmånsrättslagens bestämmelse i själva verket också reglerar problemet om sjöpanträtts övergång och förordats, att förevarande bestämmelse i vart fall formas i överensstämmelse med den förstnämnda.

Förmånsrätt är en rätt för borgenär att vid exekution få betalt för en fordran med företräde framför vissa andra borgenärer. Denna rätt utgör ett omistligt inslag i panträtten — "följer med" sjöpanträtt, som det heter i förmånsrättslagen — men är ej identisk med denna. Det är väl möjligt att härleda satsen om panträttens övergång med pantfordringen ur allmänna rättsgrundsatser eller ur bestämmelsen om förmånsrätts motsvarande övergång. Men eftersom sjöpanträttskonventionen i art. 9 har en uttrycklig regel i ämnet, bör för tydlighets skull en motsvarande bestämmelse tas upp här, trots att den delvis täcker samma sak som förmånsrättsregeln. I departementsförslaget har formuleringen av denna paragraf rättats efter bestämmelsen om övergång av förmånsrätt. Någon anledning att begränsa dess tillämplighet till sjöpanträtt som regleras av konventionen föreligger ej. Departementsförslaget gäller alltså sjöpanträtt i både fartyg och last.

257 §

Denna paragraf (257 § i kommittéförslaget) behandlar, delvis med motsvarighet i kommittéförslaget, frågan om panträttslig surrogation i försäkringsersättning och annan ersättning för förlust av eller skada på egendom, som är föremål för sjöpanträtt eller retentionsrätt. Som redovisats tidigare (3.6.5) ger departementsförslaget retinent men ej sjöpanträttshavare rätt till sådan surrogation.

258 §

Denna paragraf (258 § i kommittéförslaget) tar utan saklig ändring upp bestämmelserna i nuvarande 282 § SjöL om sjöpantberättigad borgenärs rätt att, för att få betalning ur fartyget, för tids vinnande välja mellan att föra talan mot fartygsägaren eller mot 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 22 § sjölagsförslaget.

259 §

Denna paragraf svarar delvis mot både 259 och 260 §§ i kommittéförslaget. Den behandlar problem rörande vilken lag som skall tillämpas som sakrättsstatut i fråga om fartyg.

Bestämmelsen i *första stycket* ger i överensstämmelse med sjöpanträttskonventionen uttryck för att det i princip är lex fori som skall tillämpas i fråga om sjöpanträtt och retentionsrätt (3.6.6). *Andra stycket* anvisar registreringslandets lag för sådan nationell sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet som SjöL ej känner. Sådan rättighet skall stå tillbaka för konventionsbetingad sjöpanträtt och hypotek som stämmer med konventionen och i övrigt ej ges bättre rätt, t. ex. i fråga om surrogation, än den sjöpanträtt eller retentionsrätt i detta kapitel mot vilken den närmast svarar. Därmed åsyftas materiell motsvarighet, oavsett under vilken beteckning rättigheten framträder. Exempelvis retentionsrätt kan mycket väl tänkas uppträda under beteckningen panträtt.

260 §

Denna paragraf svarar delvis mot både 259 och 260 §§ i kommittéförslaget. Den behandlar samma problem som 259 § men i fråga om fartyg under byggnad. Gränsen dras (jfr 3.6.6) vid sjösättningen så att för tiden från och med denna skall gälla det för färdiga fartyg tillämpliga sakrättsstatutet. För tiden dessförinnan skall, som skeppsbyggnadskonventionen föreskriver, i samma hänseenden tillämpas byggnadslandets lag.

261 §

Denna paragraf inleder liksom motsvarande paragraf i kommittéförslaget avdelningen om skeppshypotek. Den behandlar i *första stycket* den grundläggande rätten för ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge att ta ut inteckning i sitt skepp i visst belopp av valfri valuta, Poincaréfranc inbegripen. I *andra stycket* slås fast, att varken andelsinteckning eller gemensam inteckning i flera skepp eller byggen tillåts.

Dessa bestämmelser har delvis förebild i 6: 1 JB. Jag har behandlat dem uttömmande i det föregående (3.6.4.1).

262 §

Denna paragraf (261 § andra stycket i kommittéförslaget) behandlar själva panträttsupplåtelsen. Bestämmelserna har sin förebild i 6: 2 JB. I fråga om paragrafens innehåll hänvisar jag till vad jag har anfört i det föregående (3.6.4.1 och 3.6.4.3).

263 §

Denna paragraf (263 § i kommittéförslaget) behandlar panträttslig surrogation, en fråga som jag uppehållit mig utförligt vid i det föregå-

ende (3.6.5). Till skillnad från kommittéförslaget berättigar departementsförslaget inteckningsborgenären till sådan surrogation. Kommittéförslagets regel att panträtt på grund av inteckning ej kan göras gällande särskilt i andel av fartyg eller bygge har utmönstrats som obehövlig. Detta får anses utan vidare följa av förbudet i 261 § andra stycket mot andelsinteckning.

264 §

Denna paragraf (264 § första och andra styckena i kommittéförslaget) reglerar panträttens innebörd med avseende på den rätt till betalning ur det intecknade skeppet eller bygget som den medför. Jag har behandlat detta i det föregående (3.6.4.2). Paragrafen svarar mot 6: 3 JB.

265 §

Denna paragraf (264 § tredje stycket i kommittéförslaget) slår fast borgenärernas rätt till betalning enligt 264 § utan hinder av preskription m. m. Bestämmelsen svarar mot 6: 4 JB. Jag har behandlat denna fråga i det föregående (3.6.4.2).

266 §

Denna paragraf (266 § i kommittéförslaget) behandlar borgenärens rätt att i vissa fall söka betalning ur skeppet fastän pantfordringen ej är förfallen.

Som andra pantobjekt kan fartyg genom vanvård eller på liknande sätt försämras så att det förlorar i värde som säkerhet för pantfordringen. Därtill kommer sjörättsligt betonade risker såsom att fartyget kan kondemneras (förklaras ej vara iståndsättligt efter haveri) eller förlora svensk nationalitet. Enligt gällande rätt kan borgenären då realisera sin pantfordran utan hinder av att den ej är förfallen till betalning. Vid fartygets nationalitetsförlust på grund av frivillig överlåtelse 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 finns, endast sådan delägare som tar del i överlåtelsen eller samtycker till densamma. Bakgrunden är risken för att inteckningen ej erkänns i det nya hemlandet.

Kommittén har uttalat, att det visserligen ej är vanligt att panträtt på grund av inskrivning ej erkänns internationellt men har likväl inte velat bortse från risken, en ståndpunkt som har motsvarighet i fråga om sjöpanträtt. Ehuru förbudet mot avregistrering i de flesta fall beräknas skydda borgenären, bevarar kommittéförslaget sanktionen av personligt betalningsansvar om utlandsförsäljning leder till att panträtten går förlorad. Den kompletteras därtill så att den gäller även när försäljningen endast leder till sämre förmånsrätt. Kommittéförslaget jäm-

ställer skeppsbyggen med fartyg. I övrigt bevaras gällande rätt väsentligen utan ändring i sak.

Under remissbehandlingen har förordats, att pantfordran utan vidare skall förfalla till betalning, om säkerheten äventyras, exempelvis genom att skeppet används i förbjuden fart något som kan leda till att försäkringsskyddet faller bort.

Bestämmelserna om s. k. acceleration av förfallotid när panten försämras genom vanvård m. m. har panträttslig hävd. De finns i fastighetsrätten — där de nu är upptagna i 6: 6 JB — såväl som i sjörätten och lufträtten. De har också motsvarighet i lagen om företagsinteckning. De beaktar endast direkt försämring av panten, ej att säkerheten äventyras på annat sätt. Att ställa upp en allmän panträttslig grundsats av det slaget förefaller också vara förenat med vanskligbet, om den skall vara både generell och lättillämpad. Departementsförslaget överlämnar liksom kommittéförslaget denna fråga till kreditavtalets parter. Departementsförslaget är i övrigt i likhet med kommittéförslaget format med 6: 6 JB som förebild. I stället för naturhändelse som exempel på orsak till pantens försämring anges här sjöolycka. Dessutom likställs samtliga avregistreringsgrunder med försämringsfall. Därunder ryms då inte bara kondemnation och nationalitetsförlust, som enligt kommittéförslaget, utan även att skeppet är förlorat försäkringsrättsligt sett eller att det på grund av ombyggnad eller annan sådan förändring ej längre uppfyller förusättningarna för registrering som skepp. Det sistnämnda kan bero på att storleksmåtten ändrats eller att skeppet förlorat sin karaktär av fartyg. Däremot har exekutiv försäljning ej tagits med såsom i kommitténs förslag, eftersom den ändock medför både rätt och plikt för borgenären att ta emot betalning i förtid.

Vad beträffar överlåtares personliga betalningsansvar för pantfordringen, om överlåtelsen går ut över panträtten, är situationen från borgenärens synpunkt den att skeppsägare och pantgäldenär i regel är identiska varför personligt betalningsansvar normalt föreligger från början. Därtill kommer att borgenären enligt 17 § andra stycket sjölagsförslaget råder över avregistreringen, vilket ställer honom i ett helt annat läge än t. ex. sjöpanträttshavare; dennes skyddsbehov beaktas i 246 § andra stycket sjölagsförslaget. I departementsförslaget har därför det personliga betalningsansvaret utmönstrats såsom en numera praktiskt obehövlig sanktion mot utlandsförsäljning.

267 §

Denna paragraf (273 § i kommittéförslaget, jfr 6: 8 JB) behandlar verkan av panträttsliga förfoganden av någon som visar sig ej ha varit rätt ägare till skeppet. Jag har redovisat förslaget på den punkten i det föregående (3.6.4.3).

268 §

Denna paragraf (274 § i kommittéförslaget, jfr 18: 2 JB) reglerar godtrosförvärv av panträtt på grund av inskrivning; jfr 20 § första stycket sjölagsförslaget. Även i denna del har förslaget motiverats i det föregående (3.6.4.3).

269 §

Denna paragraf (närmast 274 § i kommittéförslaget) ger 267 och 268 §§ motsvarande tillämpning för det fall att panträtt upplåts i skepp eller skeppsbygge i strid med en inskränkning i ägarens rådighet över densamma. Tredje man kan alltså göra godtrosförvärv genom panträttsupplåtelsen. Godtrosförvärvet förutsätter visserligen att inskränkningen ej var antecknad i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Annars kan tredje man inte vara i god tro. Jag erinrar om 20 § andra stycket och 23 § sjölagsförslaget.

Paragrafen har ingen självständig motsvarighet i JB. Där anses denna regel följa av huvudregeln om godtrosförvärv av panträtt (18: 2 JB), dvs. här av 269 §. Jag har föredragit en uttrycklig regel. Risken för felaktiga motsatsslut i fastighetsrätten vid jämförelse mellan SjöL och 18 kap. JB anser jag vara så liten att man kan bortse från den.

270 §

Denna paragraf (265 § i kommittéförslaget, jfr 6: 9 JB) reglerar innebörden av ägarhypotek, som jag utvecklat i det föregående (3.6.4.2 och 3.6.4.4).

271 §

Denna paragraf (271 § första stycket i kommittéförslaget) behandlar inteckningS företräde. Jag har berört denna fråga i den allmänna motiveringen (3.6.4.5). Inteckningar får alltså inbördes företräde efter den tidsföljd vari de söks. Inteckningar som söks samma inskrivningsdag får lika rätt. Förebilden till detta finns i 17: 6 JB. Att sökanden kan begära att inteckningar som söks samma inskrivningsdag skall gälla i viss inbördes företrädesordning framgår av 286 §. Jfr 17: 8 och 22: 6 JB.

272 §

Denna paragraf (271 § andra stycket i kommittéförslaget) slår fast, att det företräde som ansökan om inteckning medför förfaller om ansökningen avslås. Jfr 21 § första stycket sjölagsförslaget och 17: 9 JB.

273 §

Denna paragraf (271 § tredje stycket i kommittéförslaget) slår fast att inteckning företräde ej ändras vid överföring från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret. Motsvarighet härtill saknas givetvis i JB.

274 §

I denna paragraf, som saknar motsvarighet i kommittéförslaget, tar departementsförslaget upp en hänvisning till förmånsrättslagen (1970: 979), som ju reglerar den viktiga frågan om inteckning prioritet i förhållande till andra rättigheter. Jag erinrar om att motsvarande hänvisningar har tagits upp i 245 och 247 §§.

275 §

Denna paragraf (267 § i kommittéförslaget) behandlar inteckning giltighet i skepp, som skall avregistreras såsom vrak eller skrot eller emedan det gått förlorat från försäkringsrättslig utgångspunkt. Jag har behandlat detta i den allmänna motiveringen (jfr 3.6.4.6). Normalt kommer sådana skepp att kunna avregistreras utan komplikationer. Men inteckningsborgenären, vars samtycke fordras för avregistrering, kan tänkas vara okänd eller rentav — exempelvis emedan försäkringsskyddet inte fungerat — vilja bida sin tid för att se om inte vraket kan bärgas eller fartyget kommer tillrätta. Exempel på försäkringsrättsligt sett förlorade skepp är de svenska skepp vilka sedan åratal ligger instängda i Suezkanalen.

Paragrafen går ut på att inteckning i skepp som här avses skall förnyas vart tionde år för att bevara sin giltighet. Annars förfaller den. Denna ordning fyller funktionen att möjliggöra utrensning ur skeppsregistret av skepp som rätteligen ej hör hemma där längre.

276 §

Denna paragraf (269 § i kommittéförslaget, jfr 6: 12 JB) behandlar verkan av exekutiv försäljning så som jag redovisat mina överväganden i frågan i det föregående (3.6.4.6). Paragrafen går tillbaka på art. 11 i sjöpanträttskonventionen.

I *första stycket* regleras verkan av svensk exekutiv försäljning. I fråga om skepp kan sådan försäljning endast ha formen av exekutiv auktion, bl. a. eftersom försäljning under hand inte så lätt skulle kunna förenas med sjöpanträttskonventionens regler om förhandsunderrättelser (jfr art. 10). Därför kan verkan av försäljning också knytas till den tidpunkt då den vinner laga kraft. På den punkten skiljer sig bestämmelsen från vad som skall gälla enligt 249 §, där även utmätningsmans försäljning av båt måste beaktas.

I *andra stycket* regleras verkan av exekutiv försäljning utomlands. Laglig och konventionsenlig försäljning skall tilläggas samma verkan som svensk sådan. Det gäller även om försäljningen ägt rum i stat som ej tillträtt konventionen. Huvudsaken är, att konventionens krav verkligen uppfyllts.

Departementsförslaget tar till skillnad från kommittéförslaget ej upp någon särskild erinran om borgenärens rätt till betalning ur köpeskillingen efter exekutiv försäljning. En sådan bestämmelse torde vara obehövlig.

277 §

Denna paragraf (270 § i kommittéförslaget jfr 6: 17 JB) kopplar i *första stycket* samman pantbrevet med inteckningen så att pantbrevet automatiskt delar inteckningens rättsliga öde. Jag har berört denna fråga i det föregående (3.6.4.6).

I *andra stycket* erinras om att kopplingen i princip är enkelriktad. Inteckningen påverkas ej av att förkommet pantbrev dödas.

Med förslagets ståndpunkt utgör pantbrevet 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 annars 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. Förslag om sådan ändring i detta syfte i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling att den kommer att avse också pantbrev för inteckning i skepp eller skeppsbygge har därför utarbetats (se avsnitt 5.8).

278 §

Med denna paragraf (275 § i kommittéförslaget) inleds ett avsnitt som behandlar främmande hypotek m. m.

Paragrafen reglerar förutsättningarna för erkännande av utländska fartygshypotek. Såsom sjöpanträttskonventionen föreskriver i art. 1 skall enligt förslaget panträtt, som upplåtits i utländskt fartyg, erkännas i Sverige under förutsättning, att rättigheten stiftats och inskrivits enligt registreringsstatens lag, att registret och dess handlingar är offentliga och tillgängliga vid behov, att där finns uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten upplåtits till innehavaren av den handling varigenom rättigheten dokumenteras och att där tillika finns uppgift om rättighetens belopp och data som bestämmer dess prioritet.

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. Bestämmelserna i förevarande paragraf har därför formats så att de gäller såväl inskriven panträtt som "annan sådan rättighet". Formuleringen har motsvarighet i lagen 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 konventionsstat. 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. väl för generell tillämpning.

279 §

Denna paragraf (276 § i kommittéförslaget) reglerar förutsättningarna för erkännande av utländska skeppsbyggnadshypotek. Med hypotek likställer förslaget här som i 278 § "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 tagits upp i paragrafen. I fråga om inskriven äganderätt, som också behandlas i konventionens art. 9, hänvisas till 24 § sjölagsförslaget.

Förevarande bestämmelse om erkännande av främmande skeppsbyggnadshypotek lämpar sig för generell tillämpning och förslaget begränsar den därför inte till hypotek m. m. som inskrivits i konventionsstat.

280 §

Denna paragraf (277 § i kommittéförslaget) reglerar vilken verkan som skall tilläggas främmande hypotek och andra sådana rättigheter som skall erkännas enligt 278 eller 279 §. Jag har behandlat dessa problem i den allmänna motiveringen (3.6.6).

Verkan av inskrivning av panträtt och annan sådan rättighet skall enligt sjöpanträttskonventionen art. 2 och skeppsbyggnadskonventionen art. 6 bestämmas av registreringsstatens resp. byggnadslandets lag. Byggnadslandets lag blir enligt skeppsbyggnadskonventionen art. 3 identisk med registreringsstatens lag. Den rättsverkan som är av betydelse i detta sammanhang är privaträttslig verkan gentemot tredje man. I förevarande paragraf har tagits upp 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 dock skall gälla. Hypoteket får exempelvis inte tillåtas bli undanträngt av en för konventionen okänd, nationell sjöpanträtt även om registreringsstatens lag medger det. Detta motsvaras här av förbehåll för 259 och 260 §§, vilka ju skall sätta konventionsenliga regler i tillämpning för rättigheter som kan konkurrera med hypotek m. m. Förbehållet behövs dessutom för att den i 260 § föreskrivna gränsdragningen mellan fartyg och fartyg under byggnad skall bli tillämplig även här.

281 §

Denna paragraf (281 § i kommittéförslaget, jfr 22: 1 JB) inleder det avsnitt som departementsförslaget rubricerar "Inteckningsförfarandet".

I *första stycket* hänvisas till de grundläggande reglerna om registrerings- och inskrivningsförfarandet i 2 kap. sjölagsförslaget. Ty inteckningsärende skall naturligtvis som andra registerärenden tas upp på inskrivningsdag, antecknas i dagboken, täckas av besvärsreglerna osv.

I *andra stycket* tas upp en regel enligt vilken den för vars förvärv inskrivning senast är sökt räknas som ägare av skepp eller skeppsbygge när det gäller att söka inteckning. Har han sökt inskrivning av ett villkorligt förvärv, kan det likväl enligt 283 § första stycket 3 utgöra hinder för honom att få inteckning. Jag har berört detta i den allmänna motiveringen (3.6.4.7).

282 §

Denna paragraf (282 § i kommittéförslaget, jfr 22: 2 och 13 JB) formaliserar inteckningsansökan och ansökan om inteckningsförnyelse.

I *första stycket* regleras inteckningsansökan så att den skall vara skriftlig och innehålla uppgift om det belopp som inteckningen skall lyda på och om skeppet så att detta kan identifieras i registret, dvs. främst signalbokstäver. Kommer inteckningsansökningen samtidigt som registreringsanmälan får naturligtvis skeppets identifiering behandlas med hänsyn till att det ännu ej finns i registret.

I *andra stycket* regleras begäran om inteckningsförnyelse. Det är naturligt att borgenär som begär sådan förnyelse legitimerar sig genom att ge in pantbrevet.

283 §

Denna paragraf (283 § i kommittéförslaget, jfr 22: 3 och 4 JB) behandlar i *första stycket* grunderna för avslag på inteckningsansökan.

Såsom erinrats under remissbehandlingen bör underlåtenhet att iaktta de formella bestämmelserna om inteckningsansökan föranleda avslag (jfr 22 kap. 3 § första stycket 1 JB). Denna avslagsgrund tar departementsförslaget upp i punkt 1.

Punkt 2 svarar mot kommittéförslagets punkt 1 och avser de fall då det brister i de förutsättningar för inteckning som anges i 261 § andra stycket. Här är det alltså fråga om att förhindra t. ex. andelsinteckning.

Punkt 3 gäller sådana inskränkningar i sökandens rådighet över skeppet eller bygget som beror av villkor för hans förvärv. Förutsättning för att sådana villkor skall kunna beaktas i inteckningsärende är att de antecknats i registret eller upplysts för registermyndigheten så att de skall antecknas i registret senast den inskrivningsdag då inteckningsansökningen görs. Vad som förstås med inskrivningsdag framgår av 25 § andra stycket, jfr 281 § första stycket. Skulle den till vars förmån inskränkningen gäller — t. ex. överlåtare som tagit äganderättsförbehåll — gå med på att inteckning beviljas, bör naturligtvis ansökningen ej avslås (jfr 22 kap. 4 § första stycket 1 JB).

Punkt 4 är en självklar följd av att avregistreringsgrund inträtt för skeppet eller bygget. Skall egendomen avregistreras enligt 16 §, bör naturligtvis inteckning inte beviljas. Att det kan föreligga hinder enligt 17 § mot att avregistrering verkställs, ändrar ej detta förhållande.

Punkterna 5 och 6 hänför sig till andra inskränkningar i rådigheten över skeppet, nämligen konkurs, kvarstad, skingringsförbud och utmätning. I fråga om bestämmelsernas innebörd hänvisar jag till vad jag har anfört i det föregående (3.6.4.7).

Enligt kommittéförslaget (punkt 4) skulle också process om bättre rätt till egendomen utgöra inteckningshinder. Emellertid behandlar departementsförslaget detta fall så att det föranleder uppskov med ärendet om inskrivning av äganderätten. Här bör det alltså inte vara hinder för inteckning utan uppskovsskäl. Jfr andra stycket i förevarande paragraf.

*Andra stycket* innehåller den tämligen självklara föreskriften att inteckningsansökans behandling skall uppskjutas, om ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits (jfr 22 kap. 3 § andra stycket JB).

284 §

Denna paragraf (284 § i kommittéförslaget) ålägger registermyndigheten att bevilja inteckning och utfärda pantbrev, om hinder mot bifall till inteckningsansökan ej föreligger enligt 283 § (jfr 22 kap. 5 § första stycket JB).

285 §

Enligt denna paragraf (285 § i kommittéförslaget) skall inteckning förnyas utan hänsyn till om det är materiellt befogat att skeppet förblir intecknat. Om förnyelse begärs av ägaren eller borgenären och i övrigt iakttagits vad som föreskrivs i 282 § andra stycket, skall inteckningen

förnyas. Det sker genom anteckning i skeppsregistret om förnyelsen (jfr 27 § första stycket).

286—290 §§

Dessa paragrafer (286—290 §§ i kommittéförslaget) behandlar fastställelse av flera samtidigt sökta inteckningars inbördes företräde (286 §), utbyte (287 §), nedsättning (288 §), dödning (289 §) och ingivande av pantbrev vid medgivande till inteckningsåtgärd (290 §). Dessa frågor regleras här i full överensstämmelse med vad som gäller i fastighetsrätten, enligt 22: 6, 22: 8, 22: 9, 22: 10 resp. 22: 13 JB.

291 §

Denna paragraf (291 § i kommittéförslaget) reglerar anteckning om innehav av pantbrev. Utom bestämmelser som överensstämmer med föreskrifterna i 22: 12 JB upptas här, i tredje stycket, bestämmelse om subsidiär anteckning av skeppsägaren som pantbrevs innehavare. Som antytts i den allmänna motiveringen (3.6.4.7) går detta tillbaka på sjöpanträttskonventionen art. 1, som i föreskrifterna om vad registret skall innehålla rörande ett konventionsenligt fartygshypotek förutsätter att hypoteket antingen ställts till viss man eller till innehavaren ("le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du 'mortgage' ou le fait que cette sureté a été constituée au porteur"/ "the name and adress of the person in whose favour the mortgage or 'hypothèque' has been effected or that it has been issued to bearer") och inte räknar med ett sådant system med pantbrev som här har föreslagits. Utan innehavsanteckning i registret skulle det svenska hypoteket alltså inte vara formellt konventionsenligt.

292 §.

Denna paragraf (292 § i kommittéförslaget) föreskriver i *första stycket,* att anteckning skall göras i registret, om inteckning förfallit enligt 275 §. Motsvarande anteckning skall enligt *andra stycket* göras om den verkan exekutiv försäljning medfört, dvs. att inteckningen — beroende på utfallet av försäljningen och eventuell avräkning av inteckningsbelopp från köpeskillingen — blivit helt eller delvis utan verkan, jfr 276 §.

Behovet av information till registermyndigheten om exekutiv försäljning av skepp m. m. kommer att tillgodoses genom administrativa föreskrifter.

293 §

Denna paragraf (293 § i kommittéförslaget) reglerar överföring av skeppsbyggnadsinteckning och införing som rör inteckningen från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret i samband med att skeppsbygget i fråga registreras som skepp.

### 4.8 Tolfte och fjortonde kapitlen

305 §

Behörigheten att uppta sjöförklaring inom riket är efter lagändring 1967 koncentrerad till sju av landets underrätter, nämligen Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter. Behörig är den av dessa domstolar som ligger närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Kungl. Maj:t äger dock för viss hamn förordna att annan tingsrätt än den närmaste skall vara sjöförklaringsdomstol, om det med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden är lämpligt. I enlighet härmed har till sjöförklaringsdomstol utsetts Stockholms tingsrätt för hamn på Gotland, Göteborgs tingsrätt för hamn i norra Bohuslän och Karlstads tingsrätt för hamn vid Vänern.

Den år 1967 införda ordningen har fungerat väl och någon ändring i sak är f. n. inte påkallad. Det kan dock inte uteslutas att smärre jämkningar senare kan bli aktuella. Sådana förhållanden som ändrade domkretsindelningar eller förändringar av arbetsbelastning, resurser och liknande kan sålunda motivera att någon av de angivna domstolarna ersätts av annan domstol inom samma del av landet. Det kan också tänkas att t. ex. ändrade trafikförhållanden gör någon ändring påkallad i dessa hänseenden.

I sådana fall som nu sagts kan det vara en onödig omgång att nödgas ändra själva SjöL. Av praktiska skäl har därför i departementsförslaget gjorts den ändringen i 305 § första stycket att uppräkningen av de olika behöriga domstolarna ersatts av en bestämmelse enligt vilken Kungl. Maj:t får förordna vilka dessa skall vara. Det bör framhållas att förslaget inte syftar till någon ändring av principerna för behörigheten. Exempelvis torde det inte komma att bli aktuellt att öka antalet sjöförklaringsdomstolar.

336 §

Enligt 336 § SjöL handläggs sjörättsmål i princip endast av sju av landets allmänna underrätter, nämligen Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs och Karlstads tingsrätter. Sjörättsmål är sådana som rör förhållande som avses i SjöL. Rör mål uteslutande annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg får det emellertid handläggas även av annan tingsrätt.

Till förhållanden som avses i SjöL hör bl. a., på grund av 2 §, frågor om registreringsplikt och registreringsrätt, avregistreringsgrunder m. m. men t. ex. ej bestämmelser om panträtt på grund av inteckning, eftersom det regleras genom lagen om inteckning i fartyg. Ej heller erkännande av utländskt fartygshypotek eller liknande rätt till främmande fartyg hör till förhållanden som avses i SjöL, ty dessa frågor regleras genom särskild lagstiftning.

Koncentrationen av sjörättsmål till de sju tingsrätterna genomfördes genom sjölagsändringar 1970 (1970: 919). Samtidigt upphävdes bestämmelser, som koncentrerade mål om betalning ur fartyg av intecknad fordran till vissa domstolar. Därvid förutsattes emellertid, att forumfrågan skulle prövas på nytt i förevarande sammanhang (jfr prop. 1970: 185 s. 25).

Genom att bestämmelser om registrering, inskrivning och hypotek införlivas med SjöL vidgas kretsen av sjörättsmål, om ej ändring görs i den nuvarande bestämningen om vad som är sådant mål. Kommittén har inte föreslagit ändring och räknar alltså med sådan vidgning. Lagberedningen har i anslutning till förslag om följdändring i lagsökningslagen (1946: 808) berört frågan på ett sätt som synes innebära att beredningen ifrågasätter lämpligheten av den ordning kommitténförslaget medför. Problemet har emellertid ej aktualiserats under remissbehandlingen.

Utan tvivel kan det sägas, att en hel del av de spörsmål som enligt kommitténförslaget faller inom sjörättsmålens ram inte kräver särskilda sjörättsliga insikter, t. ex. godtrosförvärv på grund av inskrivning eller betalning ur svenskt skepp för fordran som är förenad med panträtt på grund av inteckning. På den andra sidan innefattar naturligtvis fråga om egendom har karaktär av fartyg eller ej utpräglade sjörättsliga problem. Även skeppsköp och skeppsbyggnadsavtal kan, ehuru allmänt lösörerättsliga, rymma speciella sjörättsliga inslag. Detsamma gäller fastställelse av utländskt hypoteks betalning ur fartyg. Också andra förhållanden, som täcks av sjölagsförslagets nya regler, kan kräva särskilda sjörättsliga insikter. Dessa omständigheter tillsammantagna bör enligt min mening tillmätas sådan vikt, att utvidgningen av kretsen sjörättsmål bör godtas. Det skulle f. ö. ställa sig vanskligt att bestämma ett ändamålsenligt undantag.

Det gällande undantaget för mål som uteslutande rör andra fartyg än handels- och fiskefartyg föranleder, som angavs i lagrådsremissen med förslag till lag om ändring i SjöL (prop. 1970: 185 s. 24), bl. a. att nöjessjöfartens förhållanden faller utom sjörättsmålens räckvidd. Chefen för justitiedepartementet uttalade därvid också, att han ej uteslöt att en gränsdragning efter andra kriterier än användningssättet framdeles kunde befinnas lämpligare och att frågan fick prövas under den fortsatta sjölagsrevisionen.

Frågan om avgränsningen av de mål, som utan vidare kan föras till allmän domstol, kan knappast undgå uppmärksamhet redan i förevarande sammanhang. Ty de skäl som motiverar att utvidgningen av begreppet sjörättsmål godtas har giltighet för skepp men inte för båtar. Det finns i dessa avseenden ingen anledning att skilja mellan skepp av olika användning. De få skepp som ej är engagerade i yrkessjöfart kan utan vidare föras in under sjörättsmålens räckvidd. Och mot den nu-

varande avgränsningen kan invändas att bl. a. icke-kommersiella statsfartyg, t. ex. kustbevakningsfartyg och t. o. m. stora örlogsfartyg behandlas som jämställda med fritidsbåtar i stället för med handels- och fiskefartyg, vilket knappast är någon rimlig ordning.

Med sjörättsmålens nya underlag på grund av sjölagsförslaget bör det nuvarande undantaget i första hand inskränkas till båtar och inom denna kategori ta sikte på nöjessjöfartens förhållanden. Departementsförslaget innefattar följaktligen den ändringen av 336 § *andra stycket* SjöL att undantaget där skall avse annan båt än som hålls i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte.

Vidare har i paragrafens *första stycke* vidtagits den ändringen att uppräkningen av de sju för sjörättsmål behöriga domstolarna ersatts med en bestämmelse enligt vilken Kungl. Maj:t får föreskriva vilka domstolar som skall vara första domstol i sjörättsmål. De har i lagtexten betecknats som sjörättsdomstolar och målen som sjörättsmål. De skäl som föranlett ändringen är desamma som motiverat motsvarande jämkning av 305 § första stycket rörande sjöförklaringsdomstolarna. Men det bör framhållas att ändringen i förevarande paragraf, liksom ändringen i 305 §, är helt betingad av praktiska skäl och inte syftar till rubbning av principerna för behörigheten att pröva sjörättsmål.

### 4.9 Femtonde kapitlet

I departementsförslaget har såsom framgår av ingressen införts underrubriker, nämligen närmast före 344 § "Atomskada", närmast före 345 § "Vissa bestämmelser om sjömän m. m." och närmast före 347 § "Preskription av vissa sjöfordringar".

348 §

Denna paragraf (348 § i kommittéförslaget) definierar den s. k. Poincaréfrancen och reglerar dess omräkning till svenskt mynt. Den har utan ändring i sak givits en mer generell utformning i departementsförslaget än i kommittéförslaget och satts under rubriken "Poincarépranc".

349 §

Denna paragraf (349 § i kommittéförslaget) behandlar det statliga skadeståndsansvaret för rättsförlust på grund av godtrosförvärv av äganderätt eller panträtt till skepp eller skeppsbygge, dvs. förvärv enligt 20 resp. 268 och 269 §§ sjölagsförslaget.

*Första stycket* slår fast skadeståndsskyldigheten. Det har förebild i 18 kap. 4 § första stycket första punkten JB. Eftersom sjölagsförslaget

till skillnad från JB inte gör undantag från bestämmelserna om godtrosförvärv för vissa fall av allvarlig brist i fångesmannens åtkomst, behövs ingen motsvarighet till 18 kap. 4 § andra stycket JB. Ej heller tar departementsförslaget här upp någon motsvarighet till andra stycket i kommittéförslaget, som reglerar skadestånd på grund av registermyndighetens handläggningsfel. I den delen skall, som jag har förordat i det föregående (3.7), skadeståndslagen tillämpas.

*Andra stycket* (tredje stycket i kommittéförslaget) rör jämkning på grund av medvållande på den skadelidandes sida. Det har förebild i 18 kap. 4 § första stycket andra punkten JB (jfr 5 kap. 5 § förslaget till skadeståndslag).

350 §

Denna paragraf (350 § i kommittéförslaget jfr 19 kap. 19 § andra stycket JB) tar upp bestämmelse om ersättningsansvar för förlust på grund av beslut vid handläggning av ärende om rättelse av införing. Ansvar skall inträda, även om fel eller försummelse inte föreligger.

351 §

Denna paragraf (352 § första stycket i kommittéförslaget) innehåller bestämmelse om att Kungl. Maj:t skall bestämma vilken myndighet som skall företräda staten i ersättningsmål enligt 349 eller 350 §. Jag har motiverat detta i det föregående (3.7). Det ligger enligt min mening nära till hands att justitiekanslern bemyndigas företräda staten i dessa sammanhang. Som en följd av 336 och 337 §§ SjöL jämförda med 10: 2 RB kommer Stockholms tingsrätt att bli behörig domstol för ersättningsmål av förevarande slag.

352—353 §§

Dessa paragrafer (351 § och 353 § andra och tredje styckena i kommittéförslaget) behandlar vissa processuella spörsmål, statens inträde i skadelidandes rätt mot tredje man m. m. De svarar nära mot 18: 6—7 JB.

## 4.10 Övergångsbestämmelser

### *4.10.1 Allmänna synpunkter*

Som allmän princip för ny lags tillämplighet på äldre rättsförhållanden gäller, att den materiella regleringen normalt endast gäller förhållanden, som uppkommit efter ikraftträdandet, medan däremot nya processuella bestämmelser blir tillämpliga på förfaranden som utspelas efter ikraftträdandet även om förfarandet rör äldre förhållanden.

Principen kan dock ej upprätthållas undantagslöst. Sålunda kan nya bestämmelser avse materiella rättsförhållanden av sådan natur att bestämmelserna i princip bör ges retroaktiv verkan. Och i vissa fall kan särskilda skäl tala för att man även för visst annat område som grundprincip väljer retroaktiv tillämpning. På samma sätt kan avsteg från grundsatsen om retroaktiv tillämpning av processuella regler vara motiverat.

Betydande svårigheter av lagteknisk natur möter när det gäller att reglera vad som i övergångshänseende skall gälla för en lagstiftning av sjölagsförslagets art och omfattning. Det är inte tillfyllest att för visst ämnesområde slå fast att en viss övergångsordning skall gälla då förhållande som avses i nya bestämmelser på området inträtt före eller efter ikraftträdandet utan att det samtidigt klarläggs vad som närmare avses med att förhållande inträtt före eller efter ikraftträdandet. En del av övergångsproblemen kan inte lösas genom en enkel generell regel. Att i sådana fall i stället ha regler för olika övergångsfall som kan tänkas uppkomma skulle emellertid kunna innebära en onödig belastning av övergångsregleringen, särskilt om man i praktiken inte behöver räkna med några större problem. Förekommande fall bör då kunna överlåtas åt rättstillämpningen för bedömande.

Övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget har avfattats med iakttagande av vad jag nu har sagt. JPs regler har så långt möjligt efterbildats. Att generellt hållna regler undvikits innebär givetvis ej att jag tagit avstånd från de allmänna grundsatser som behandlats inledningsvis. Vid åtskilliga övergångsbestämmelser är en sådan grundsats underförstådd. Och i den mån övergångsregel saknas för visst fall får de nämnda grundsatserna bilda utgångspunkt för frågans bedömande i rättstillämpningen.

*4.10.2 Ikraftträdande*

Det har redan framgått, att förslaget i viktiga delar bygger på 1967 års nya sjöpanträtts- och skeppsbygggnadskonventioner. Dessa träder i kraft tre månader efter den dag då fem ratifikationsinstrument har deponerats hos den belgiska regeringen. För signatärstat som ratificerar efter ikraftträdandet blir konventionen i fråga bindande tre månader efter dagen för depositionen av ratifikationsinstrumentet (art. 19 resp. art. 15). Den nya lagstiftningen kan i och för sig sättas i kraft oberoende av om Sverige har tillträtt de båda konventionerna eller någon av dem. På sätt som är vanligt när det gäller ny sjörättslagstiftning bör emellertid lagstiftningen om möjligt träda i kraft samtidigt som motsvarande lagstiftning i de andra nordiska länderna. Det får redan av detta skäl överlämnas åt Kungl. Maj:t att bestämma dagen för ikraftträdandet. Bestämmelse härom har tagits upp i *punkt 1*.

Punkt 1 innehåller vidare en uppräkning av de författningar som föreslås upphävda, en allmän regel om att hänvisning i lag eller annan författning till bestämmelse som ersatts genom ny bestämmelse i stället skall avse den bestämmelsen samt bemyndigande för Kungl. Maj:t att ge närmare föreskrifter för ikraftträdandet.

*4.10.3 Till 1 kap. SjöL.*

I denna del torde sjölagsförslaget inte påkalla övergångsbestämmelser annat än i följande två fall.

*Överlåtelse av fartygsandel m. m.* I 5 § i dess äldre lydelse finns bestämmelser om förbud mot sådan överlåtelse av fartygsandel som skulle medföra att fartyget förlorade svensk nationalitet samt om vissa åtgärder för bl. a. det fall att fartygsandel kommer i utländsk ägo med fartygets förlust av svensk nationalitet som följd. Dessa bestämmelser får motsvarighet i 52 § sjölagsförslaget såvitt gäller partrederiförhållanden. 5 § i dess äldre lydelse måste kunna tillämpas även efter ikraftträdandet när överlåtelse eller förändring skett dessförinnan. Bestämmelse härom har upptagits *i punkt 2.*

*Skepps namn.* I fråga om skepps namn innefattar 6 § sjölagsförslaget långtgående ändringar i de nuvarande reglerna, som f. ö. ej finns i SjöL. Ifall den nya principen om krav på skeppsnamns särskiljningsförmåga skulle upprätthållas fullt ut från början, finge ett betydande antal registrerade fartyg byta namn i samband med att de införs i skeppsregistret. För att förebygga sådana onödiga övergångsproblem föreslås i *punkt 3* bestämmelser om att det namn varunder fartyg är infört i fartygsregistret i princip skall få behållas vid registrering i skeppsregistret. Det skall gälla så länge fartyget eller mer än hälften därav ej övergått till ny ägare.

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. Registermyndigheten bör ha rätt att medge undantag från krav på namnbyte när det finns särskilda skäl att fartyget behåller sitt namn. På andra sidan kan risken för förväxling i vissa fall vara mycket besvärande såväl från allmän synpunkt som från enskild. Skulle synnerliga skäl föreligga att sålunda undvika förväxling, bör registermyndigheten kunna framtvinga namnskifte vid överföringen. Jag föreslår regler härom. De berättigar registermyndigheten att vid vite förelägga fartygsägare att bestämma nytt namn för fartyg

*4.10.4 Till 2 kap. SjöL.*

*Förberedelseåtgärder.* Enligt sjölagsförslaget skall de nuvarande fartygs- och fiskefartygsregistren ersättas med ett nytt register över svenska skepp, skeppsregistret, och ett nytt register över vissa båtar, båtregist-

ret. Dessutom skall föras ett register över skepp, som är under byggnad i Sverige. De nya registren skall föras hos en nyinrättad registermyndighet. De grundläggande bestämmelserna härom finns i 1 kap. Mer detaljerade regler om registrering av och inskrivning av rätt till skepp och skeppsbyggen finns i sjölagsförslagets 2 kap. Åtskilliga problem är förknippade med uppläggningen av de nya registren. Flertalet är av den art att de lämpligen löses genom administrativa föreskrifter. Bland dessa frågor märks framförallt de som rör registermyndighetens verksamhet med att lägga upp de nya registren. Frågor av civilrättslig betydelse, de flesta rörande inskrivning av äganderätt, måste emellertid lösas genom övergångsbestämmelser till sjölagsförslaget.

Den nya registermyndigheten måste inrättas i god tid innan de nya bestämmelserna skall börja tillämpas. Det blir myndighetens första uppgift att lägga upp det nya skeppsregistret med utgångspunkt i fartygsregistret och distrikttullanstalternas fiskefartygsregister samt den inteckningsbok för fartyg som förs av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga. En förberedelsetid av sex månader beräknar jag bli nödvändig innan det nya registreringssystemet kan börja tillämpas. Föreskrifter om förberedelsearbetet kan utfärdas av Kungl. Maj:t. Till frågan om medelsanslag för detta skede avser jag att återkomma i statsverkspropositionen för budgetåret 1973—74.

*Överföring från äldre register till skeppsregistret.* Skepp som nu är införda i fartygsregistret eller i fiskefartygsregister måste givetvis föras över till skeppsregistret redan under förberedelseskedet. Även inteckningar som gäller i dem får då föras in i skeppsregistret. En särskild övergångsordning bör emellertid gälla beträffande sådana skepp. De äldre registrens innehåll bör i princip oförändrat överföras till skeppsregistret. Därvid bör uppgifterna i fartygsregistret i princip ha vitsord framför uppgifterna i fiskefartygsregistren när det gäller fartyg som är införda både i fartygs- och fiskefartygsregister. Den som är upptagen såsom ägare i fartygsregistret eller i fiskefartygsregister bör kunna antecknas som ägare i skeppsregistret i samband med att fartyget överförs dit. Sådan anteckning bör ej utan vidare tilläggas den verkan som inskrivning av äganderätt får enligt den nya lagstiftningen. Sådan verkan synes emellertid böra inträda efter en övergångstid av ett år, ifall inte dessförinnan någon med konkurrerande äganderättsanspråk antingen har väckt talan om bättre rätt till fartyget eller har inskrivits i skeppsregistret som ägare enligt de nya bestämmelserna. Givetvis bör den antecknade ägaren under denna tid kunna söka inskrivning av sin äganderätt enligt de nya bestämmelserna.

När antecknad ägare eller annan söker inskrivning av sin äganderätt enligt det nu sagda kan det uppenbarligen inte för bifall till ansökningen krävas att sökandens fångesman är inskriven som ägare av skeppet. Det får i sådana fall anses tillräckligt att sökanden kan härleda sin rätt

från den som har byggt fartyget eller, om detta byggts utomlands, från dess förste svenske ägare, vilket normalt är den som först har inskrivits i fartygsregistret såsom ägare.

För det fall att någon, som under övergångstiden påstår sig vara ägare till skepp vilket upptagits i skeppsregistret, inte kan styrka detta men gör det sannolikt bör registermyndigheten kunna hänskjuta saken till rättegång enligt de regler i den nya lagen som gäller för det fall att sökandens rätt är tvistig (32 § sjölagsförslaget).

Med hänsyn till det något osäkra underlag för äganderättsanteckning som nuvarande register erbjuder, är det angeläget från rättssäkerhetssynpunkt att äganderättsanteckningar som görs i skeppsregistret under övergångstiden kungörs på lämpligt sätt, t. ex. i allmänna tidningarna och i tidning på skeppets hemort. Den vars rätt berörs kan därigenom få tillfälle att vidta åtgärder för att tillvarata sin rätt.

Bestämmelser i enlighet med vad jag nu har anfört har tagits upp i *punkt 4 första och andra styckena.*

*Oregistrerade skepp.* Enligt sjölagsförslaget kommer registreringsplikten att bli mer omfattande än den är nu. Anmäls skepp, som ej är infört i fartygsregistret eller i fiskefartygsregister, för registrering enligt de nya bestämmelserna, men lyckas inte sökanden förebringa mer än sannolika skäl för sin äganderätt, bör han antecknas som ägare enligt de regler som skall gälla när äganderättsanteckning sker på grundval av fartygs- eller fiskefartygsregistrens innehåll. Bestämmelser för nu åsyftade fall är upptagna i *punkt 4 tredje stycket.*

*Intecknade båtar.* Det finns en grupp av fartyg som är inteckningsbara enligt nuvarande ordning (som regel med en nettodräktighet av minst tre registerton) men som inte har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Dessa fartyg är alltså enligt den nya lagstiftningen ej att hänföra till skepp utan skall anses som båtar. Är sådant fartyg ej intecknat vid tiden för ikraftträdandet och har inteckning då ej heller sökts, uppstår inte några övergångsproblem. Men båt, som varit eller är föremål för sökt eller beviljad inteckning, bereder vissa problem. En undersökning som sjöfartsverket företog våren 1970 synes ge vid handen att antalet fartyg av detta slag blir relativt obetydligt (jfr SOU 1970: 74, bilaga 4). Dessa fartyg kan uppenbarligen, av hänsyn till inteckningsborgenärerna, ej utan vidare avföras ur fartygsregistret. Det skulle dock vara föga ändamålsenligt att låta dem omfattas av samma privaträttsliga verkningar enligt de nya bestämmelserna som de större fartygen. Men det är önskvärt att snarast möjligt kunna avskaffa såväl fartygsregistret som fartygsinteckningsboken. Ett bevarande av både registren och inteckningsboken under en övergångstid skulle medföra att kreditväsendet tvingades godta att inteckningar med verkningar enligt äldre lag blev kvar i marknaden vid sidan av dels sådana inteckningar som enligt övergångsbestämmelserna för

äldre inteckningar i större fartyg får rättsverkningar enligt den nya lagstiftningen, dels de nya pantbreven. En sådan situation bör undvikas. Jag föreslår därför i stället, att den ifrågavarande, numerärt sannolikt obetydliga gruppen av båtar jämte de inteckningar som gäller i dessa införs i skeppsregistret och underkastas de nya bestämmelserna om registrering av och inskrivning av äganderätt till skepp med undantag för de nya bestämmelserna om sakrättsskydd, godtrosförvärv och processlegitimation på grund av inskrivning (19—22 §§ sjölagsförslaget). Jag får anledning att återkomma till detta i anslutning till mitt förslag om ändring av lagen angående vissa utfästelser om gåva och i handelsbalken. Genom en sådan ordning bevaras dessa båtar väsentligen i nuvarande rättsläge. Båtarna bör anses införda i skeppsregistret den dag de nya bestämmelserna träder i kraft och deras ägare kan antecknas så som föreslagits i fråga om skepp. Om sådan båt upphör att besväras av inteckning, bortfaller motivet för att ha den införd där och den bör då genast avregistreras.

Bestämmelser om båtar har i departementsförslaget tagits upp i *punkt 5.*

*Skeppsbyggen.* De nya bestämmelserna om registrering av och inskrivning av rätt till skeppsbyggen bryter i väsentliga avseenden med gällande rätt. Det är visserligen angeläget att de kan komma i praktisk tillämpning så snart som möjligt men samtidigt måste förebyggas att den nya ordningen leder till rättsförluster. Särskilt måste beaktas att skeppsbygge som existerar vid tiden för de nya bestämmelsernas ikraftträdande kan vara föremål för företagsinteckning eller inskrivning enligt 3 § SjöL i dess äldre lydelse.

Kommittén har föreslagit, att gränsen för tillämpning av de nya bestämmelserna dras så att byggen som nått det skedet att sammanfogning av material inletts vid tiden för ikraftträdandet eller till vilka byggnadsmaterial av ej endast ringa värde då finns på varvsområdet helt undantas från de nya bestämmelsernas tillämplighet. Jag tror för min del att en sådan gränsdragning skulle visa sig svårtillämpad. I stället förordar jag, att det under en övergångstid från dagen för ikraftträdandet — en dag som tillika är den första då skeppsbyggnadsregistrets uppläggning kan påbörjas — ställs särskilda villkor för registrering, avsedda att skydda den som har företagsinteckning omfattande det bygge vars registrering aktualiseras och den beställare av skeppsbygge som enligt 3 § SjöL i dess äldre lydelse utverkat eller sökt intagning i Stockholms tingsrätts protokoll av avhandling om byggnadsförskott. Eftersom beställningskontrakt före de nya bestämmelsernas ikraftträdande träffas under andra legala förutsättningar, särskilt när det gäller kreditsäkerhet i bygget, bör de nya bestämmelserna inte rubba förutsättningarna för sådana kontrakt. Det bör därför i dessa fall vara ett oeftergivligt krav att både tillverkare och beställare är ense om registreringen. Sker registre-

ring, bör emellertid denna utplåna den rätt som kan ha vunnits enligt 3 § SjöL.

För att under övergångstiden få skeppsbygge registrerat bör alltså krävas utredning om, antingen att ingen företagsinteckning gäller i ägarens näringsverksamhet och därmed inte heller i bygget eller att inteckningshavaren medgett att bygget registreras och därefter ej omfattas av inteckningen. Jag återkommer till dessa frågor i det följande (avsnitt 5). Det bör vidare enligt min mening krävas, att beställare, som sökt eller utverkat att avhandling om byggnadsförskott tagits in i Stockholms tingsrätts protokoll, går med på att bygget registreras. Hans förmånsrätt i bygget kan lämpligen upphöra vid byggets registrering.

Den övergångstid varunder dessa villkor bör gälla kan bestämmas till två år, räknat från det att de nya bestämmelserna trätt i kraft. Jag räknar med att registrering därefter inte ska kunna bli aktuell för bygge, som var påbörjat vid tiden för ikraftträdandet. Skulle undantagsvis denna beräkning slå fel, bör företagsinteckningshavare, vars rätt kan kränkas genom registreringen, ha rätt att få denna undanröjd genom besvär i vanlig ordning. På motsvarande sätt får det fallet bedömas att beställaren har rätt till bygget på grund av protokollförd avhandling om byggnadsförskott.

Övergångsbestämmelser om registrering av skeppsbyggen av den innebörd jag nu angivit är i departementsförslaget upptagna som *punkt 6*.

*Anmälnings- och ansökningsfrister.* De frister för olika anmälningar och ansökningar som sjölagsförslaget föreskriver i fråga om skepps- och skeppsbyggnadsregistrering (jfr 12, 14 och 16 §§) bör ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet. Bestämmelse härom har upptagits i *punkt 7*.

*4.10.5 Till 3 kap. SjöL.*

De nya bestämmelserna om *partrederi* innebär i förhållande till gällande rätt bl. a. den ändringen att partrederi föreligger först då anmälan om delägarnas samgående som partredare gjorts till registermyndigheten. Enligt de allmänna grundsatserna för ny lags tillämplighet bör partrederi, som tillkommit före ikraftträdandet, behandlas som partrederi enligt de nya bestämmelserna även om det ej anmälts till registermyndigheten. För sådana förpliktelser gentemot meddelägare eller tredje man som redare ådragit sig före ikraftträdandet bör de äldre bestämmelserna dock gälla. Bestämmelser härom har tagits upp i *punkt 8*.

Utan särskild lagregel torde gälla att rättighet, som på grund av äldre bestämmelse förvärvats av redare eller utomstående, består efter ikraftträdandet och regleras av äldre bestämmelser även om rättigheten inte skulle ha kunnat uppstå enligt de nya bestämmelserna. Det innebär, att äldre bestämmelser om partredares rätt till abandon av

andel, om partredares lösningsrätt till såld andel och om upplösning av partrederi normalt skall ha fortsatt giltighet i fråga om sådant partrederi. Även de nuvarande bestämmelserna om panträtt i medredares fartygsandel får fortsatt tillämpning i fråga om förskott, som lämnats före ikraftträdandet.

*4.10.6 Till 10 kap. SjöL.*

Som jag angett i det föregående (avsnitt 4.6) förutsätter 239 § sjölagsförslaget att endast en dispaschör finns i landet. Dispaschören i Stockholm har, som jag likaledes angett, numera avgått från sin tjänst och denna torde ej komma att tillsättas efter honom utan tillsvidare bestridas av annan enligt förordnande av hovrätten. Inga övergångsbestämmelser blir då behövliga i denna del.

*4.10.7 Till 11 kap. SjöL.*

*Sjöpanträtt och retentionsrätt.* Sjöpanträtt och retentionsrätt, som uppstått före ikraftträdandet, torde enligt allmänna grundsatser även därefter i princip böra bedömas enligt äldre bestämmelser. Någon lagregel som fastslår denna princip synes inte vara behövlig. Såvitt avser retentionsrätt bör principen gälla undantagslöst. Men i fråga om sjöpanträtt måste vissa undantag föreskrivas. Sålunda 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 bör de nya bestämmelserna härom i 245 och 252 §§ tillämpas även på äldre sjöpanträtter. Att parallellt upprätthålla olika regler i fråga om panträtts giltighet i försäkringsersättning och andra surrogat bör ej heller komma i fråga. Detsamma gäller övriga frågor som sjölagsförslaget reglerar i avsnittet med gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt m. m. Även 255—260 §§ bör därför ha retroaktiv verkan.

Vad angår sjöpanträtts giltighet i köpeskillingen för kondemnerat och frivilligt försålt fartyg erbjuder de nya bestämmelserna rättighetshavaren ett bättre läge än det han nu har och nya lagen bör därför efter ikraftträdandet gälla utan inskränkning i det hänseendet.

Övergångsbestämmelser om sjöpanträtt i enlighet med vad jag nu har sagt har upptagits i *punkt 9*.

*Skeppshypotek.* På grund av övergången från dräktighetsgräns till längd- och breddgräns för registreringsplikt och inteckningsbarhet kan det tänkas att vissa skepp omfattas av företagsinteckning när nya lagen träder i kraft. För att förebygga rättsförlust för innehavare av sådan inteckning föreslår jag att fartyg, som besväras av företagsinteckning enligt nuvarande regler, inte får intecknas enligt de nya reglerna om skeppshypotek utan att det visas, antingen att fartyget ej besväras av företagsinteckning eller, om så är fallet, att inteckningshavaren har

avstått från sin rätt till fartyget på grund av företagsinteckningen. Regler härom har tagits upp i *punkt 10.* Det förslag till ändring i lagen om företagsinteckning, som jag skall återkomma till i det följande (avsnitt 5), innehåller en övergångsbestämmelse av innebörd att företagsinteckning, som vid tiden för nya lagens ikraftträdande gäller i skepp, bevarar sin giltighet till dess inteckningshavaren avstått från sin rätt till fartyget på grund av företagsinteckningen.

I fortsättningen av detta avsnitt (punkterna 11—19) regleras de övergångsproblem som hänger samman med de nya bestämmelserna om panträtt på grund av inteckning i skepp och skeppbyggen. Härvid har jag funnit det naturligt att nära följa motsvarande bestämmelser i JP. En ledande princip vid behandlingen av hithörande problem har där varit att de nya panträttsreglerna skall så snart det är möjligt göras tillämpliga även på inteckningar som härrör från tiden före de nya bestämmelsernas ikraftträdande. Med samma utgångspunkt innebär departementsförslaget i huvudsak följande.

Inteckning, som beviljats eller sökts före ikraftträdandet, skall anses som en enligt de nya bestämmelserna beviljad eller sökt inteckning på det kapitalbelopp den avser. Inteckningshandlingen skall anses som pantbrev på detta belopp, om inteckningen beviljats. En bestämmelse av denna innebörd tas upp i *punkt 11.* Intecknad ränta bör bli utan betydelse efter ikraftträdandet. I stället kommer bestämmelserna i 264 § sjölagsförslaget om tillägg till pantbrevets belopp att gälla.

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 de nya bestämmelserna och själva inteckningen blir ej längre förenad med rätt till betalning ur det intecknade fartyget. Däremot skall borgenären alltjämt ha rätt att 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 berättigar endast 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. Den metoden för realisation av panträtt på grund av fartygsinteckning torde dock knappast 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 därför i stället en-

ligt departementsförslaget gälla, att panträtt anses upplåten till säkerhet för den intecknade fordringen; inteckningshandlingen får på en gång utgöra pantbrev och bevis om pantfordringen.

Bestämmelser av nu angiven innebörd ges i *punkt 12 första ledet.*

Återgår äldre inteckning till fartygsägaren eller nedgår fordringen på grund av betalning, ändras panträtten i motsvarande mån. Sedan panträtten sålunda upphört eller ändrats, kommer inteckningshandlingen endast att kunna brukas som pantbrev enligt de nya bestämmelserna.

Den möjlighet som föreligger enligt nuvarande regler att med åberopande av brist i avseende på den intecknade fordringens eller inteckningsmedgivandets giltighet angripa inteckningsrätten bör bibehållas utan hinder av att inteckningen förvandlats till pantbrev. I detta syfte har i *punkt 12 andra ledet* tagits upp en regel om fortsatt tillämpning av 36 § lagen om inteckning i fartyg.

Bestämmelserna i punkt 12 skall enligt departementsförslaget ha motsvarande tillämpning, om borgenär vid ikraftträdandet har sökt inteckning på grund av fordringshandling, som han då innehar, eller vid ikraftträdandet innehar en med inteckningsmedgivande försedd fordringshandling, förutsatt i båda fallen att inteckning sedermera beviljas. Bestämmelser om detta ges i *punkt 13.*

Som jag redan har berört bör även de nya bestämmelserna i 264 § om tillägg till pantbrevs belopp i princip gälla i fråga om äldre inteckningar. De nya bestämmelserna innebär emellertid väsentliga förändringar i jämförelse med den nu gällande ordningen. I fall då detta skulle innebära att parts eller tredje mans rättsläge försämrades bör principiellt den nyssnämnda övergångsordningen inte tillämpas. Men det är angeläget att inte fördröja övergången till de nya reglerna i allt för hög grad. En viss begränsning av den tid varunder äldre bestämmelser skall kunna tillämpas är därför påkallad. Men även efter utgången av denna övergångstid fordras visst hänsynstagande till rättsläget mellan borgenären och fartygsägaren. Övergångsbestämmelser grundade på de överväganden som jag nu har redovisat tar departementsförslaget upp i punkterna 14—16. Bestämmelserna innebär i huvudsak följande.

I *punkt 14 första stycket* föreskrivs en övergångstid av fem år under vilken äldre bestämmelser om rätten till betalning med stöd av inteckning som beviljats före ikraftträdandet eller, i visst fall, därefter ur medel som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan rättsägare i fartyg. Som förutsättning gäller att sakägare vars rätt kan påverkas yrkar att äldre rätt skall tillämpas. Avgörande för rätten att yrka att äldre regler skall tillämpas blir, om fartyget utmäts eller konkursansökan görs eller, om fördelningen föranleds av annat än utmätning eller konkurs, medlen nedsätts före övergångstidens slut. — I *andra*

*stycket* föreskrivs att första stycket skall gälla även i fall då inteckningshandlingen efter ikraftträdandet utbytts mot två eller flera nya pantbrev. Härigenom ges sakägare möjlighet att hindra en sådan ökad belastning på fartyget som skulle kunna uppkomma om pantförskrivning av sålunda inbytt pantbrev alltid skulle medföra rätt till betalning ur fartyget enligt de nya bestämmelserna.

*Punkt 15* ger fartygsägaren rätt att begära att, vid fördelning av medel mellan rättsägare i fartyget, betalning till borgenären begränsas i enlighet med äldre bestämmelser även i annat fall än då punkt 14 är tillämplig. Den utsträckning av fartygsägarens befogenheter enligt sistnämnda punkt som denna regel innebär är avsedd att ge denne möjlighet att hindra att borgenären får en vidsträcktare rätt till betalning ur fartyget än han haft tidigare. Förutsättningen är att pantförskrivningen ej ägt rum efter ikraftträdandet. Regeln gäller inte det fall att inteckning till följd av en först efter ikraftträdandet gjord ansökan beviljats på grund av tidigare lämnat inteckningsmedgivande.

I *punkt 16* behandlas det fallet att tillämpning av 264 § sjölagsförslaget i fall som avses med punkterna 12 och 13 skulle leda till minskad belastning på fartyget och till att inteckningssäkerhetens värde nedgår. Det är här närmast fråga om högränteinteckningar. Undantagsvis torde kunna inträffa, att den antydda rättsändringen skulle leda till ekonomisk förlust för borgenären om inte en särskild övergångsregel gavs. Till borgenärens trygghet föreskrivs därför i denna punkt att han har rätt att kräva att gäldenären ställer kompletterande säkerhet om inteckningssäkerhetens värde väsentligt nedgår. Presteras inte nöjaktig säkerhet, får borgenären rätt att säga upp fordringen till betalning inom sex månader. Bestämmelserna i denna punkt gäller dock bara i fall då pantfordringens förfallotid ej inträffar inom den i punkt 14 angivna tiden. Även borgenärens uppsägningsrätt föreslås bli begränsad i vissa hänseenden och såvitt angår inteckning som beviljats före ikraftträdandet begränsas tillämpningsområdet för denna punkt på samma sätt som i punkt 15.

Av allmänna grundsatser torde följa att, när personligt betalningsansvar på grund av inteckningshandling förelegat vid tiden för ikraftträdandet, sådant ansvar skall kunna utkrävas även därefter. Jag har emellertid funnit att en uttrycklig bestämmelse härom bör meddelas, särskilt som det är motiverat att slå fast att vad som enligt 24 och 25 §§ lagen om inteckning i fartyg hittills gällt om frihet för gäldenären från betalningsansvar skall ha fortsatt tillämpning. Bestämmelser härom har tagits upp i *punkt 17*.

En övergångsregel rörande bestämmelserna i 271 och 272 §§ sjölagsförslaget om företräde på grund av inteckning föreslås i *punkt 18 första stycket*. Företrädesordningen enligt de nya bestämmelserna överensstämmer nära med gällande rätt. Med hänsyn härtill har jag ansett

mig kunna föreslå, att de nya bestämmelserna skall tillämpas även om inteckningen sökts före ikraftträdandet. Bestämmelserna i 268 och 269 §§ om godtrosförvärv på grund av inskrivning är däremot helt nya. De bör därför inte tillämpas på upplåtelser som skett före ikraftträdandet. En övergångsregel av denna innebörd föreslås i *punkt 18 andra stycket.*

Som jag nämnt inledningsvis är det en allmänt vedertagen grundsats att i processuellt avseende ny lag skall tillämpas på äldre rättsförhållanden så snart förfarandet utspelas efter ikraftträdandet. När det gäller att tillämpa denna grundsats på övergången från det nuvarande till det nya inteckningsförfarandet skiljer departementsförslaget mellan två olika fall.

Det första fallet föreligger när inteckning sökts före ikraftträdandet. Ansökningen skall då leda till att inteckning beviljas enligt de nya bestämmelserna, om den uppfyller villkoren enligt lagen om inteckning i fartyg, alltså oavsett om föreskrifterna i 11 kap. sjölagsförslaget är uppfyllda. Skulle det strida mot den regel som getts i punkt 10 till skydd för rätt som tillkommer innehavare av företagsinteckning, bör dock ansökan som avses med detta fall inte beviljas. Förevarande övergångsfall regleras i *punkt 19 första stycket.*

Det andra fallet föreligger när inteckning söks efter ikraftträdandet på grund av ett dessförinnan upprättat, och med inteckningsmedgivande försett fordringsbevis. I detta fall bör inteckningsansökningen i princip prövas enligt de nya bestämmelserna. Men om inteckningsmedgivandet skulle vara tecknat av annan än den som är inteckningslegitimerad enligt 281 § andra stycket sjölagsförslaget måste naturligtvis vederbörandes äganderätt styrkas och inskrivning i skeppsregistret sökas för hans rätt. Övergångsbestämmelser för detta fall tar departementsförslaget upp i *punkt 19 andra stycket.*

De nya bestämmelserna i 275 § om inteckningsförnyelse i vissa fall då avregistreringsgrund inträtt i fråga om skepp bör tillämpas även om grunden inträtt före ikraftträdandet. Men tiden för den anmälan som de nya bestämmelserna förutsätter bör ej i något fall understiga fem år från ikraftträdandet. En regel av detta innehåll har intagits i *punkt 20.*

Bestämmelsen i 276 § första stycket sjölagsförslaget innefattar vissa ändringar i förhållande till gällande rätt i fråga om verkan av exekutiv auktion. Med hänsyn härtill bör de nya bestämmelserna ej tillämpas om auktionen ägt rum före ikraftträdandet. En föreskrift härom tas upp i *punkt 21.*

*4.10.8 Till 15 kap. SjöL.*

De nya bestämmelserna i 349—353 §§ behandlar i huvudsak tre olika fall av ersättningsskyldighet för staten. I 349 § åsyftas fall då

reglerna i 20, 268 eller 269 § leder till att förvärv eller panträttsupplåtelse kommer att gälla mot rätte ägaren eller någon till vars förmån en inskränkning i ägarens rådighet över egendomen gäller. Föreskriften i 350 § första stycket gäller förlust till följd av beslut i ärende om rättelse av felaktig införing.

Enligt min mening behövs övergångsbestämmelser endast beträffande de i 20, 268 och 269 §§ reglerade fallen. I överensstämmelse med vad som föreskrivs i punkt 18 andra stycket rörande godtrosförvärv på grund av inskrivning bör bestämmelserna om statens ersättningsskyldighet i dessa fall gälla endast i fråga om förvärv och upplåtelser som äger rum efter ikraftträdandet. Beträffande bestämmelserna i 350 § följer av allmänna grundsatser att dessa blir tillämpliga även på införing som skett före ikraftträdandet.

## 5 Övriga lagförslag

### 5.1 Allmänt

Av vad jag anfört rörande sjölagsförslaget har framgått, att vissa följdlagändringar till sjölagsförslaget behövs. Jag övergår nu till dem. Det gäller lagen angående vissa utfästelser om gåva, 10: 7 handelsbalken, lagen om företagsinteckning, förmånsrättslagen, lagen om försäkringsavtal, förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer, lagen om dödande av förkommen handling, lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden, lagsökningslagen (1946: 808), lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar och luftfartslagen.

### 5.2 Lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva

Enligt 1 § andra stycket lagen angående vissa utfästelser om gåva är gåva av lös egendom ej sakrättsligt verksam, dvs. bindande för tredje man, förrän gåvan fullbordats genom att saken överlämnats. Enligt 19 och 21 §§ sjölagsförslaget (jfr 3.4.8.2) förvärvas emellertid sakrättsskydd för överlåtelse av skepp och skeppsbyggen genom inskrivning. Undantag för sådan egendom måste alltså göras från bestämmelserna om sakrättsskydd för gåva på grund av fullbordan. Det sker genom tillägg till *1 § andra stycket* nämnda lag. Undantaget bör naturligtvis ej omfatta båt, som enligt övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget skall vara införd i skeppsregistret emedan den är intecknad enligt äldre lag. Ty sjölagsförslagets bestämmelser om sakrättsskydd på grund av inskrivning skall inte gälla sådan båt, trots dess registrering (jfr punkt 5 i övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget, som behandlats i avsnitt 4.10.4).

### 5.3 Handelsbalken

Inteckningsbart fartyg, dvs. enligt nuvarande ordning fartyg av viss minsta dräktighet, kan inte pantsättas enligt allmänna regler om handpantsättning. Förbud däremot gäller nämligen enligt *10: 7 handelsbalken* sedan 1901 års lagstiftning om fartygsinteckning. Syftet är att undgå konkurrens mellan handpantsättning och underpantsättning.

När nu sjölagsförslaget gör skepp och skeppsbyggen registrerings- och inteckningsbara, för det med sig behov av jämkning i 10: 7 handelsbalken så att undantaget från möjlighet till handpantsättning omfattar skepp och skeppsbyggen.

Jag erinrar om att handpantsättningsförbudet kommer att träffa också skeppsbyggnadsmaterial som enligt sjölagsförslagets tillbehörsregler utgör tillbehör till skeppsbygge (jfr 3.3.3). Men i den mån sådant material rättsenligt skiljs från tillbehörskretsen kan handpantsättning givetvis bli möjlig. Den kan också enligt allmänna regler om godtrosförvärv av lösöre blir giltig även om materialet skilts från tillbehörskretsen på rättsstridigt sätt.

Övergångsvis måste även båtar, som skall föras in i skeppsregistret, emedan de besväras av inteckning enligt äldre lag (jfr 4.10.4), vara underkastade pantsättningsförbudet. Det gäller ju för dem redan nu.

### 5.4 Lagen (1966: 454) om företagsinteckning

Enligt 4 § första stycket 1 lagen om företagsinteckning gäller företagsinteckning ej i bl. a. "fartyg som kan intecknas för fordran eller luftfartyg" eller vissa reservdelar till luftfartyg. Inteckningen omfattar inte heller vederlag för överlåtelse av sådan egendom som avses i angivna lagrum. Däremot omfattar den vederlag för utfört arbete, t. ex. fartygsreparation. Den omfattar också fartyg under byggnad intill det byggnadsskede då bygget kan registreras och intecknas som fartyg.

Kommittén 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 belastas med skeppsbyggnadshypotek. Svenska bankföreningen och Sjöassuradörernas förening har under kommitténs remissbehandling av skeppsbyggnadskonventionen väckt dessa frågor och har därvid i första hand förordat den sistnämnda lösningen. Enligt vad bankföreningen framhållit bör i vart fall undantag endast gälla de skeppsbyggen som registreras. Enligt föreningen kan nämligen alla skeppsbyggen inte väntas bli registrerade. Föreningen har betonat, att ett varvs byggen i regel utgör en högst betydande del av underlaget för varvets företagsintecknade rörelse. I samband med regle-

ringen av detta spörsmål bör enligt föreningens uppfattning klargöras, att varvets fordran på köpeskilling för ett av varvet byggt fartyg omfattas av företagsinteckning i varvsrörelsen.

En ordning som möjliggör att skeppsbyggen täcks av både företagsinteckning och skeppsbyggnadsinteckning måste enligt kommittén vara utesluten på samma grunder som föranlett att inteckningsbara fartyg är undantagna från företagsinteckning. Att begränsa undantaget till endast vissa inteckningsbara skeppsbyggen, dvs. sådana som ännu ej registrerats, skulle nämligen nödvändiggöra någon form av rätt för företagsinteckningshavare att motsätta sig registrering eller i vart fall inteckning av skeppsbyggen eller också att säga upp inteckningsfordringen till omedelbar betalning. Det förra har kommittén funnit vara svårt att förena med skeppsbyggnadskonventionens syfte att äganderätt och hypotek skall kunna inskrivas och med att rättsförvärvs sakrättsskydd knyts till inskrivning. Och det senare har kommittén ej betraktat som någon 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 enligt kommittén anpassa sig efter en sådan ordning. Undantagsbestämmelsen bör enligt kommittén formas så att den avser fartyg och skeppsbyggen som kan införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Om företagsinteckning vid ikraftträdandet av de nya bestämmelserna gäller i sådant fartyg, bör den bevara sin giltighet tills inteckningshavaren eventuellt avstår från sin rätt till fartyget.

Kommittén, som visserligen inte funnit anledning till analys av det av bankföreningen väckta spörsmålet huruvida en företagsinteckning omfattar varvets fordran på köpeskilling för fartyg som varvet byggt, har framhållit att företagsinteckning gäller i utestående köpeskilling för såld företagsintecknad egendom.

Slutligen har kommittén erinrat om att även byggnadsmaterial, som är skeppsbyggnadstillbehör, blir undandraget företagsinteckningens giltighet.

Kommittéförslaget har under remissbehandlingen rönt ringa uppmärksamhet i denna del. Varken Svenska bankföreningen eller Sjöassuradörernas förening har gått in på de här aktuella spörsmålen. Men Svea hovrätt har kritiserat det från utgångspunkten att företagsinteckning, som en för generell inhemsk kreditgivning särskilt anpassad kreditsäkerhetsform, bör kunna gälla i skeppsbyggen. Vid verkliga seriebyggen är finansiering genom företagsinteckning närmast oumbärlig enligt hovrättens mening. Vidare anmärker hovrätten bl. a. på att köpeskillingsfordran vid beställningsköp inte omfattas av företagsinteckning medan fordran på vederlag för fall av tillverkning enligt arbetsbeting gör det.

Jag ansluter mig till kommitténs uppfattning att i *4 § första stycket 1* lagen om företagsinteckning bör göras generellt undantag för vad departementsförslaget benämner skepp och skeppsbyggen. En sådan ordning synes vara bäst förenlig med skeppsbyggnadskonventionen. Distinktionen mellan tillverkning av skepp enligt beställningsköp resp. arbetsbeting skall enligt departementsförslaget inte spela samma roll som enligt kommittéförslaget. Till skillnad från detta tar nämligen departementsförslaget ej upp någon särskild regel om äganderätt till skeppsbygge utan lämnar frågan öppen för partsreglering. Men det är tydligt att distinktionen får viss betydelse i detta sammanhang. Normalt torde vår varvsindustri tillverka skepp enligt avtal om beställningsköp och då kommer köpeskillingen lika litet som själva bygget att omfattas av företagsinteckning. Skulle däremot arbetsbeting föreligga, såsom är regel om beställaren håller materialet, omfattas vederlaget av företagsinteckningen. Jag kan emellertid inte finna att detta förhållande påkallar någon särskild revision av företagsinteckningslagen. Ändring i denna lag bör i detta sammanhang ej göras i annat syfte än att anpassa den till föreslagna sjölagsändringar.

Som jag berört vid övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget (jfr avsnitt 4.10.7) kan det tänkas att skepp — som ju blir registreringspliktiga enligt sjölagsförslaget — inte har den dräktighet att det kan intecknas enligt nuvarande ordning och därför besväras av en i redarens näringsverksamhet gällande inteckning. Enligt departementsförslaget får skeppet då ej intecknas enligt de nya reglerna om skeppshypotek utan att företagsinteckningshavaren avstått från sin rätt till skeppet. I konsekvens härmed föreskriver departementsförslaget i detta sammanhang, att företagsinteckning som vid ikraftträdandet besvärar sådant skepp skall bevara sin giltighet till dess inteckningshavaren eventuellt avstår från sin rätt till skeppet.

### 5.5 Förmånsrättslagen (1970: 979)

Som har framgått av sjölagsförslaget skall protokollsintagning enligt 3 § SjöL av kontrakt om fartygsbeställning upphöra. Den ersätts av det föreslagna skeppsbyggnadshypoteket. Vidare utmönstrar sjölagsförslaget legalpanträtt enligt 17 § SjöL för redares förskott av medredares bidrag till rederidriften. De bestämmelser i 4 § andra och tredje styckena förmånsrättslagen som anknyter till dessa sjölagsbestämmelser måste alltså upphävas. Som en följd härav bör den bestämmelse i 17 § som berör 4 § tredje stycket utgå. Då kan återstoden av 17 § med fördel arbetas in i 16 §. I samband med dessa lagändringar bör en redaktionell följdändring göras i 9 § första stycket och 15 § förmånsrättslagen. Motsvarande jämkning blir nödvändig i 11 kap. 3 § första stycket luftfartslagen. Jag återkommer härtill i avsnitt 5.12.

I anslutning till 247 § sjölagsförslaget, som behandlar retentionsrätt i fartyg och i fartyg under byggnad på grund av reparations- eller byggnadsuppdrag, har jag på anförda skäl förordat att sådan retentionsrätt ges förmånsrätt framför panträtt på grund av inteckning (3.6.3). Förslaget föranleder ändring i 9 § andra stycket förmånsrättslagen som prioriterar panträtt på grund av fartygs- eller luftfartygsinteckning före retentionsrätt. Ändringen bör ges den innebörden att retentionsrätt enligt 247 § sjölagsförslaget skall gå före panträtt på grund av inteckning medan annan retentionsrätt i fartyg — bl. a. retentionsrätt enligt 232 § SjöL, 11: 3 eller 12: 8 handelsbalken samt retentionsrätt enligt olika kanalreglementen m. m. — alltjämt måste gå efter panträtt på grund av inteckning. En sådan ordning är betingad av att sjöpanträttskonventionen inte tillåter att annan retentionsrätt än sådan som regleras av 247 § SjöL i dess lydelse enligt mitt förslag prioriteras framför panträtt på grund av inteckning. För de retinenter som sålunda tvingas stå tillbaka för inteckningsborgenär torde prioritetsfrågan dock vara av underordnad vikt. De viker för inteckning redan enligt gällande rätt. Bärgare med retentionsrätt enligt 232 § SjöL har dessutom sjöpanträtt för sin fordran på bärgarlön.

Det kunde i och för sig vara motiverat att låta samma prioritering gälla i fråga om motsvarande retentionsrätt i luftfartyg men reglerna i art. 1 i 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (jfr prop. 1955: 13) torde utgöra hinder mot en sådan ändring av prioritetsreglerna i 4 § förmånsrättslagen.

Övergångsvis bör gälla att retentionsrätt, som uppstått enligt äldre rätt, alltjämt bör vara förenad med förmånsrätt enligt de äldre bestämmelserna. På motsvarande sätt bör de äldre bestämmelserna alltjämt gälla i fråga om protokollsintagning rörande beställarförskott enligt 3 § SjöL i dess äldre lydelse och panträtt för redares förskott av medredares driftsbidrag enligt 17 § SjöL i dess äldre lydelse. Förmånsrätt för beställarförskott bör dock som jag angivit förut (4.10.4) upphöra om skeppsbygget registreras.

Den nyss behandlade 16 § förmånsrättslagen fick sin nuvarande lydelse så sent som år 1971 (SFS 1043). Den då vidtagna ändringen innebar i korthet att löne- eller pensionsfordringar inte längre skulle kunna vid konkurs tränga undan panträtts- eller utmätningsfordringar i fast egendom eller tomträtt (jfr prop. 1971: 178 s. 35). Såvitt avser förhållandet mellan löne- eller pensionsfordringar och utmätningsfordran i tomträtt fick emellertid lagtexten inte en helt tillfredsställande utformning. Jag föreslår därför att lagtexten nu jämkas så att det otvetydigt framgår att fordran med allmän förmånsrätt aldrig kan tränga undan fordran med förmånsrätt i tomträtt på grund av utmätning.

### 5.6 Lagen (1927: 77) om försäkringsavtal m. m.

I anslutning till 11 kap. sjölagsförslaget har jag behandlat spörsmål om panträttslig surrogation och försäkringsskydd (3.6.5) som rör sjöpanträtt, retentionsrätt och panträtt på grund av inteckning. Som jag utvecklat där förordar jag, att sjöpanträtt undantas från bestämmelserna i 54 § första stycket lagen om försäkringsavtal, som för närvarande ger sjöpanträtt försäkringsskydd under viss förutsättning, medan både retentionsrätt och panträtt på grund av inteckning bevaras vid det försäkringsskydd samma bestämmelser ger dem. För konsekvensens skull bör luftpanträtt — som f. n. enligt nämnda lagrum är försäkringsrättsligt jämställd med sjöpanträtt — behandlas på samma sätt som sjöpanträtt. Det bör i sammanhanget erinras om att reglerna i 54 § försäkringsavtalslagen är dispositiva.

Samtidigt med att JB antogs, ändrades ett stort antal lagar och författningar, varigenom dessa anpassades till JB (prop. 1970: 145). Flertalet ändringar föranleddes av den utformning som panträtten i fast egendom och tomträtt erhållit i JB. Någon fullständig genomgång av författningsmaterialet var dock inte möjlig att genomföra. Till de lagar som lämnades utanför följdlagstiftningen till JB hör försäkringsavtalslagen. Emellertid har numera visat sig önskvärt att göra vissa följdändringar även i den lagen. Skälet till detta är främst att vissa paragrafer i lagen har direkt anknytning till innehållet i lagen (1927: 79) om rätt för borgenär till betalning ur ersättning på grund av försäkringsavtal. Denna senare lag erhöll ändrad lydelse (SFS 1970: 1011) som följd av panträttens ändrade utformning i JB.

Det synes lämpligt att genomföra de berörda ändringarna i försäkringsavtalslagen i detta sammanhang.

I 58 § tredje stycket försäkringsavtalslagen förekommer uttrycket "vissa innehavare av inteckning i fast egendom, tomträtt eller vattenfallsrätt". De inteckningshavare som åsyftas är borgenärer med inteckningssäkerhet i fastighet, tomträtt eller vattenfallsrätt. Uttrycket bör ersättas med "borgenär, som har panträtt i fastighet eller i tomträtt,". Vattenfallsrätt har inte medtagits med hänsyn till att denna rättighetstyp har utmönstrats genom JB. Hänvisningen i paragrafens andra stycke till den numera upphävda 186 § utsökningslagen bör samtidigt ändras till att avse 160 § samma lag (se prop. 1971: 20 s. 287 och 320).

Uttrycket "den som i egendomen har inteckning för fordran" i 86 § bör utbytas mot "borgenär, som har panträtt i egendomen,".

I 87 § bör ordet "inteckningshavare" och avledningar av detta ord ersättas med "borgenär" och motsvarande avledningar.

I 88 § första stycket finns bestämmelser som angår borgenär med fordran på ogulden köpeskilling för vilken åtnjuts förmånsrätt enligt 11 kap. 2 § äldre JB. Någon motsvarighet till denna jordabalksbestämmel-

se finns inte i nya JB. Första stycket av 88 § i förevarande lag bör alltså utgå.

Övergångsvis bör 54 § försäkringsavtalslagen i dess äldre lydelse gälla i fråga om sjö- eller luftpanträtt, som uppstått före de nya bestämmelsernas ikraftträdande.

Bland övergångsbestämmelserna till 58 och 86—88 §§ försäkringsavtalslagen bör tas upp regler beträffande företrädesrätt för ogulden köpeskilling som uppkommit före ikraftträdandet av JB och i fråga om dessförinnan upplåten vattenfallsrätt (jfr 5 och 12 §§ lagen 1970: 995, om införande av nya jordabalken).

I 7 § lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal bör uttrycket "inteckningshavares" utbytas mot "panträttshavares".

## 5.7 Förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer

Enligt 3 § andra punkten förordningen om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer har beslut om bifall till ansökan om inteckning i fartyg preskriptionsavbrytande verkan mot fartygsägaren och detsamma gäller anteckning om innehav av fartygsinteckning. Med den utformning reglerna om panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge får enligt departementsförslaget bör endast beslut om anteckning av borgenärs innehav av pantbrev på grund av inteckningen ges sådan verkan. Motsvarande ordning gäller enligt JB på fastighetsrättens område.

Enligt 14 § preskriptionsförordningen har borgenär betalningsrätt fastän han inte bevakat sin fordran efter kallelse på okända borgenärer, om hans fordran är intecknad i fartyg eller luftfartyg. En bestämmelse av motsvarande innehåll såvitt gäller skepp och skeppsbygge har tagits upp i 265 § sjölagsförslaget. Ifrågavarande bestämmelse i preskriptionsförordningen bör därför upphävas. Också i detta hänseende kommer överensstämmelse att råda med vad som enligt JB gäller inom fastighetsrätten.

## 5.8 Lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling

Med sjölagsförslagets ståndpunkt utgör pantbrev på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge inte löpande skuldebrev eller överhuvudtaget självständig bärare av betalningsanspråk. Gäldenären är likväl enligt allmänna obligationsrättsliga grundsatser berättigad att återfå pantbrevet vid betalning.

Med hänsyn till pantbrevets karaktär av exklusivt bevismedel rörande inteckningen bör, i överensstämmelse med vad som gäller i fråga om pantbrev som utfärdats enligt JBs regler om inteckning i fast egendom,

pantbrev kunna dödas. Behövliga ändringar i lagen om dödande av förkommen handling (mortifikationslagen) synes böra beröra endast 2 och 14 §§.

I 2 § första stycket finns bestämmelser om forum i ärende om dödande av pantbrev, vilka ej utan vidare kan tillämpas i fråga om pantbrev för inteckning i skepp eller skeppsbygge. Såvitt rör fastighetsinteckning är rätt domstol den under vilken fastigheten lyder. Den närmaste motsvarigheten för skepp och skeppsbygge kan sägas vara skeppets hemort resp. den ort där bygget utförs, allt enligt registeranteckning. Kommittén har i forumfrågan uttalat, att Stockholms tingsrätt lämpligen bör vara rätt domstol i dessa ärenden. För egen del anser jag att sjörättsligt specialforum ej är motiverat här. Hemortens resp. byggnadsortens domstol bör sålunda enligt min mening vara rätt domstol. Den ordningen nödvändiggör en bestämmelse i tillämpningsföreskrifter till SjöL av innebörd att byggnadsorten skall antecknas vid registrering av skeppsbygge. Att bygge stundom kan utföras på mer än en byggnadsort samtidigt, medför att i vissa fall flera domstolar kan vara behöriga. En förutsättning är dock att mer än en byggnadsort har antecknats i skeppsbyggnadsregistret.

Uttrycket "inskrivningsmyndighet" i 10 och 13 §§ torde kunna kvarstå och i framtiden beteckna också den registermyndighet som för skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Bestämmelserna om "fastighetsboken eller annan inskrivningsbok" kan däremot inte användas som beteckning för skepps- resp. skeppsbyggnadsregistren. I 14 § får därför tas in bestämmelse av innebörd att vad som i 10 och 13 §§ sägs om "inskrivningsbok" skall i fråga om pantbrev för inteckning i skepp eller skeppsbygge gälla skepps- resp. skeppsbyggnadsregistren.

### 5.9 Lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden

I 7 § lagen om handläggning av domstolsärenden regleras handläggning av ärenden om avhandling om förskott till fartygsbygge enligt 3 § SjöL. Sistnämnda paragraf skall enligt departementsförslaget upphöra att gälla och ersättas av bestämmelserna om skeppsbyggnadshypotek. Nämnda bestämmelse om domstols handläggning av ärenden enligt 3 § SjöL måste följaktligen också upphävas. Den som har beställt fartyg och upprättat avhandling om byggnadsförskott innan de nya bestämmelserna trätt i kraft bör emellertid enligt särskild övergångsbestämmelse alltjämt ha rätt att få avhandlingen intagen i protokoll hos Stockholms tingsrätt. Beställningskontraktet kan nämligen vara format för den typen av säkerhet och inte för registrering av och inteckning i bygget. Har avhandling om byggnadsförskott enligt äldre lag eller med stöd av nämnda övergångsbestämmelse tagits in i protokoll hos Stockholms tingsrätt, kan detta enligt punkt 6 i mitt förslag till över-

gångsbestämmelser till sjölagsförslaget medföra att anmälan av skeppsbygge för registrering, som görs inom två år efter ikraftträdandet av de nya sjölagsbestämmelserna om skeppsbyggnadsregistrering, skall avslås.

### 5.10 Lagsökningslagen (1946: 808)

Enligt 1 § andra stycket lagsökningslagen kan borgenär genom lagsökning söka betalning ur bl. a. fartyg, om han har inteckning i fartyget som säkerhet för sin fordran. Som en följd av sjölagsförslagets bestämmelser om skepps- och skeppsbyggnadshypotek måste bestämmelsen dels utvidgas till att gälla även pantfordran på grund av skepps- och skeppsbyggnadsinteckning, dels jämkas till avfattningen. Motsvarande jämkningar behövs i 2 § första stycket samma lag.

Ändringarna i lagsökningslagen bör träda i kraft samtidigt som övriga lagändringar. Även i lagsökningsmål skall iakttas de materiella regler som följer av övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget. Den nya lydelsen av 1 och 2 §§ lagsökningslagen avser att reglera alla fall då äldre inteckning åberopas, oavsett om rättsverkningarna av den äldre inteckningen skiljer sig från rättsverkningarna av pantbrev.

Det kan förekomma, att äldre inteckningshandling ligger som pant för muntlig fordran. Enligt gällande lag kan i sådant fall lagsökning äga rum på grund av inteckningshandlingen, om ansökningen riktas mot fartyget. Förslaget till ändring av lagsökningslagen utgår däremot från att lagsökning inte kan äga rum utan att själva fordringen liksom pantförskrivningen grundas på skriftligt fordringsbevis. Om borgenär har fordran som grundas på själva inteckningshandlingen, är det utan vidare klart, att lagsökning även framdeles kan grundas på handlingen. Detta gäller även om inteckningshandlingen inte är förenad med personlig fordran utan endast ger rätt till betalning ur fartyget. Inteckningshandlingen utgör då skriftligt bevis om fordringsförhållandet. Beträffande andra fall bör ges en övergångsbestämmelse, enligt vilken lagsökning enligt 1 § andra stycket i dess nya lydelse får göras med åberopande av inteckningshandlingen. Härvid förutsätts, att sökanden uppger beloppet av sin muntliga fordran. Om det görs invändning som rör fordringen eller pantförskrivningen och invändningen inte kan lämnas utan avseende, är borgenärens rätt att anse som tvistig och målet skall hänskjutas till rättegång.

### 5.11 Sekretesslagen

Sjölagsförslagets bestämmelser om skeppsbyggnadsregistrering föreskriver ej, att registreringen grundas på kontrakt. Ty varvet kan ju t. ex. bygga i spekulation för egen räkning. Men i allmänhet sker tillverkningen enligt beställningskontrakt och registreringen kommer

därför normalt att grundas just på kontraktet och en tolkning av dess innebörd i skilda hänseenden. För varvet kan det emellertid vara till men att vissa kontraktsvillkor därigenom prisges åt offentlighet. Särskilt gäller detta sådant som pris och betalningsvillkor.

Kommittén har föreslagit en bestämmelse i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar (sekretesslagen), av innebörd att handling angående skeppsbyggnadsavtal som ges in till sjöfartsverket ej i den del betalningsvillkoren anges däri skall få lämnas ut utan parternas samtycke. Efter tio år från ingivandet skall handlingen dock bli offentlig även i denna del enligt kommittéförslaget.

Mottagandet under remissbehandlingen har inte varit odelat positivt. Offentlighets- och sekretesslagstiftningskommittén har erinrat att sekretessbestämmelser för specialområden är ägnade att försvåra översikt av sekretesslagen. Det har också påpekats, att sekretesskyddet inte blir effektivt om det ej täcker både betalningsvillkor och pris jämte annat som har samband med det, exempelvis s. k. glidskaleklausuler.

Skeppsbyggnadsregistreringen kan väntas komma att i stor utsträckning grundas på beställningskontrakt. Om kontraktens uppgifter rörande pris och betalningsvillkor prisges åt offentlighet i samband med registrering, skulle det kunna missbrukas av varvens konkurrenter. Samtidigt kan uppgifterna ej utelämnas utan vidare, ty de kan vara av betydelse för tolkningen av kontraktet, t. ex. om detta innefattar fullbordat eller ofullbordat förvärv för beställaren. Uppgifterna förtjänar sekretesskydd. Skyddet går visserligen åtminstone delvis förlorat om det färdigbyggda skeppet förs in i skeppsregistret. Ty då skall stämpelskatt tas ut med ledning av bl. a. skriftlig försäkran från parternas sida rörande köpeskillingen. Och därigenom blir priset likväl offentligt. Men detta förhållande råder redan nu, utan att missnöje försports. F. ö. stannar endast en mindre del av de skepp som byggs här i landet i svensk hand. Omkring tre fjärdedelar av dem levereras till utlandet. Ett sekretesskydd blir därför i åtskilliga fall meningsfullt och verksamt även efter det bygget fullbordats. Skyddet bör som kommittén föreslagit bestå i tio år. Bestämmelse i ämnet bör tas upp i 22 § sekretesslagen. Paragrafen upphävdes 1968.

### 5.12 Luftfartslagen (1957: 297)

I 11: 3 luftfartslagen blir, som jag angav i avsnitt 5.5, en redaktionell ändring nödvändig som en följd av den ändring jag har föreslagit i 4 § förmånsrättslagen. Som jag har utvecklat i det föregående (3.6.5) föreslår jag att sjöpanträtt inte skall vara förenad med vare sig rätt till surrogation eller försäkringsskydd. Olika lösningar för sjö- och luftpanträtt är ej motiverade. Luftpanträtt har konstruerats med sjöpanträtt som förebild och i varje fall i fråga om panträttslig surrogation i annan ersättning för skada på panten än som utgår på grund av försäkring är rättsläget detsamma i lufträtten som i sjörätten. Luftpant-

rätt är sålunda förenad med panträtt i sådant surrogat. För att bevara överensstämmelse med sjörätten i 11 kap. 4 § luftfartslagen föreskriver departementsförslaget, att ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på panten inte skall häfta i pantens ställe. Övergångsvis bör gälla att äldre bestämmelser om surrogation även i fortsättningen bör vara tillämpliga om luftpanträtten uppstått enligt äldre rätt. De äldre bestämmelserna hänvisar till 272 och 279 §§ SjöL. Dessa lagrum föreslås få helt annat innehåll. De måste alltså fortsätta att i sin äldre lydelse vara tillämpliga i fråga om luftpanträtt, som uppstått innan de nya bestämmelserna i 11 kap. 4 § luftfartslagen trätt i kraft.

## 6 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag har anfört i det föregående föreligger inom justitiedepartementet upprättade förslag till

1) *lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),*

2) *lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva,*

3) *lag om ändring i handelsbalken,*

4) *lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning,*

5) *lag om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979),*

6) *lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal,*

7) *lag om ändring i lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal,*

8) *lag om ändring i förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer,*

9) *lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling,*

10) *lag om ändring i lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden,*

11) *lag om ändring i lagsökningslagen (1946: 808),*

12) *lag om ändring i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,*

13) *lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297).*

## 7 Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets yttrande över lagförslagen under 1—11 och 13 inhämtas enligt 87 § regeringsformen genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

*Gunnel Anderson*

**Bilaga 1**

*1967 års internationella sjöpanträttskonvention*

*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.

*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 "hypothèque" 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 "hypothèques".

*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, under förutsättning 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 registermyndigheten är offentliga samt att utdrag av registret och avskrift av nämnda handlingar kan erhållas av registermyndigheten; samt

c) registret eller de handlingar som avses i punkt b) innehåller uppgift om den persons namn och adress till vilkens förmån ifrågavarande hypotek eller "mortgage" stiftats eller om att det stiftats till förmån för 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".

*Article 2*

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits, et, sous réserve des 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 2*

The ranking of registered mortgages and "hypothèques" as between themselves and, 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.

*Artikel 2*

Den inbördes förmånsordningen för inskrivna hypotek och "mortgages" samt, om annat 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.

*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 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.

*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:

a) bevis att fartyget avregistrerats eller

b) bevis att fartyget kommer att avregistreras den dag sådan ny registrering äger rum.

*Article 4*

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire :

i) les gages et autres som-

*Article 4*

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:

i) wages and other sums

*Artikel 4*

1. Sjöpanträtt i fartyg skall gälla till säkerhet för följande fordringar:

i) löner och andra belopp

mes 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 quasidélictuelles 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;

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 coque-nue 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.

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;

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 products or waste.

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 till lands eller till sjöss i omedelbart samband med fartygets drift;

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 skeppslegotagare och annan befraktare av fartyget 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 från eller är ett resultat av de radioaktiva egenskaperna eller av en kombination av de radioaktiva egenskaperna och giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos nukleärt bränsle eller radioaktiva produkter eller avfall.

*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 des 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

*Article 5*

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypothèques", an 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 paragraph 1 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.

*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 var och en av punkterna i), ii), iii) och iv) av artikel 4 mom. 1 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 gemensamthaveriakten företogs; fordran på bärgarlön skall anses ha uppkommit den dag bärgningsföretaget slutfördes.

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

*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

*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

a) som är i fartygstillverkares besittning till säkerhet för fordran på grund av byggandet av fartyget, eller

b) som är i fartygsreparatörs besittning till säkerhet för fordran på grund av reparation av fartyget, utförd under den tid besittningsförhållandet varar, 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

« 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.

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

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.

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

när fartyget upphör att vara i tillverkarens eller reparatörens 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, skeppslegotagare eller annan befraktare av fartyget, redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

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 att gälla 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 suspenderas 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 sjöpant-

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 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 le vente ait été réalisée conformément aux lois du dit Etat et aux dis-

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 encumbrances 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

rätten 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 registermyndighet hos vilken fartyget är registrerat.

*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 andra rättigheter av varje slag upphöra att besvära fartyget, under förutsättning att:

a) fartyget vid försäljningstillfället befinner sig inom den fördragsslutande statens jurisdiktionsområde;

b) försäljningen verkställs i överensstämmelse med lagen i nämnda stat och be-

positions 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

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

stämmelserna 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 eller utmätningen, 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 villkoren i mom. 1 punkterna a) och b) 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 registermyndigheten vara skyldig att avföra alla inskrivna hypotek och "mortgages", utom sådana för vil-

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 immatriculation selon le cas.

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.

ka köparen övertagit ansvaret, och att registrera fartyget i köparens namn eller utfärda avregistreringsbevis för ny registrering av fartyget.

*Article 12*

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ces dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

*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.

*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. 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.

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.

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 är avsett att brukas för offentligt ändamål och icke för affärsdrift, eller att verkställighet äger rum i sådant fartyg.

*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 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.

*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.

*Article 14*

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette

*Article 14*

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the

*Artikel 14*

Varje fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna

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 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 à Bruxelles, le 10 avril 1926.

---

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967 — — —

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 Covention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, signed at Brussels on the 10th October 1957.

---

*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 signature, signed at Brussels on April 10th 1926.

---

Done at Brussels, this 27th day of May 1967 — — —

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 för 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 fartygshypotek samt signaturprotokollet, undertecknade i Bryssel den 10 april 1926.

---

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967 — — —

*Bilaga 2*

*1967 års skeppsbyggnadskonvention*

*Convention relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction*

*Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction*

*Konvention angående inskrivning av rätt till fartyg under byggnad*

*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 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.

*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.

*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,

*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

*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 na-

quels que soient la nationalité et le domicile de la personne requérant l'inscription. Ceci toutefois sera sans incidence sur les dispositions 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 déterminés 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 « mortga-

the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not affect any provision of the national law 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

tionalitet eller hemvist. Detta skall likväl ej inverka på bestämmelser i inskrivningsstatens lag som begränsar utlänningars förvärv 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

ges » relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours sont, sur demande, inscrits au registre.

vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

fartyg som avses att byggas eller är under byggnad skall på ansökan inskrivas i registret.

*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 déterminés 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.

*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.

*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 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.

*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.

*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 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.

*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.

*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 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 27th day of May 1967 — — —

*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 prioritet, 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*
*Förslag av sjölagskommittén*

## 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 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.

[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, 34, 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.

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 företrädare 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 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 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 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.

*Verkan av registrering och inskrivning*

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 äganderätten 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 bestånd 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 handlägges 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.

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 ansökan 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 förvärv är ogiltigt eller icke kan göras gällande eller att åtgärd, som anmälan eller ansökan avser, eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt berörs 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 fartyg 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 finns 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 fartyg 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 Sveige 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 delägarens 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 oförd röjligen underrätta övriga delägare och huvudredaren härom.

Har delägare blivit medborgare i främmande stat, skall han oförd röjligen 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 överexekutor 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 haverideläga re 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 därmed 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 ansvarighetsbegränsning äga tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopats 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 samband 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 äga-

re, 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 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.

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 väckts 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.

*Gemensamma bestämmelser*

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 av-

ses 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 tillläggas 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 §.

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 inskrivningregistret 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 inskrivningssta-

ten 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.

*Inskrivningsförfarandet*

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 fartygsregistret;
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 upprättas 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 skeppsregistet 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 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]

[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).

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 om 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 flere 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 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 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.

7a Förslag till

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

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

7b Förslag till

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

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

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.

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

[1] Senaste lydelse 1970: 278.

*Bilaga 4*

## 1 Förslag till

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

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

*dels* att 5 a § skall upphöra att gälla,

*dels* att rubrikerna närmast före 276 och 284 §§ skall utgå,

*dels* att nuvarande 254—263 §§ och 284 § skall betecknas 234—243 §§ respektive 347 §,

*dels* att 1—24, 69, 113, 254—263, 267—284, 305 och 336 §§, nya 235—239, 241 och 242 §§, rubrikerna till 2, 3, 10 och 11 kap. samt rubrikerna närmast före 267 och 281 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

*dels* att i lagen skall införas femtiotre nya paragrafer, 25—57, 233, 244—253, 264—266, 285—293 och 347—353 §§, samt närmast före 1—3, 6, 9, 11, 13, 16, 18, 25, 244, 251, 255, 261, 264, 271, 272, 275, 278, 348 och 349 §§ nya rubriker av nedan angivna lydelse,

*dels* att i lagen skall införas, närmast före 344 § rubriken "Atomskada", närmast före 345 § rubriken "Vissa bestämmelser om sjömän m. m." och närmast före 347 § rubriken "Preskription av vissa sjöfordringar".

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| FÖRSTA KAPITLET | |
| **Om fartyg** | |
| | *Fartygs nationalitet* |
| 1 §[2] | |
| Fartyg *skall* anses såsom svenskt, *när det antingen till minst två tredjedelar äges av svenska undersåtar eller ock tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, de där äro svenska undersåtar. Huvudredare skall alltid vara svensk undersåte och bosatt här i riket.* | Fartyg anses såsom svenskt *och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket kan bestämma att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.*<br>*För svenskt fartyg utfärdas nationalitetshandling enligt bestämmelser, som Konungen meddelar.* |

[1] Senaste lydelse av
254 § 1964: 85
260 § 1964: 85
263 § 1964: 85.

[2] Senaste lydelse 1906: 19.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| | *Fartygsregister* |
| | 2 §[3] |
| *Över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en bruttodräktighet av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskriven ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande, sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.* | *Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.* |
| | *Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres i den omfattning Konungen bestämmer ett båtregister. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.* |
| | *Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som Konungen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren.* |
| *Då fartyg anmäles till införande i registret, skall företes intyg, som utmärker, när, var och av vem fartyget är byggt, eller, där fartyget varit i utländsk ägo, visas, att utländsk ägares rätt övergått å den, som till registret anmäles såsom ägare. Vid fartygs införande i registret skall visst nummer tilldelas fartyget; och må det nummer ej sedermera ändras eller tilläggas annat fartyg. Varder fartyg, som ur registret avförts, däri ånyo upptaget, behålle det sitt förra nummer. Göres anmälan om förändring i äganderätten till fartyg, som är i registret infört, men finnes den, vilken såsom ägare anmäles, ej kunna i sådan egenskap inskrivas, skall ändock i registret göras anteckning, som utvisar hans namn, det uppgivna fångets beskaffenhet samt dagen då anmälan skett. Fartyg, som blivit i registret infört, må ej därur avföras i annat fall än då fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts, eller enligt (258 §) må anses förlorat, eller efter timad skada förklaras icke vara iståndsättligt,* | |

[3] Senaste lydelse 1965: 720.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *eller ock upphört att svara svenskt.* | |
| *Vill ägare av svenskt fartyg, som ej på grund av vad här förut blivit stadgat skall vara i fartygsregistret upptaget, låta det i registret införas, vare därtill berättigad; och skall, där fartyget varder till registrering anmält, vad här förut är i avseende å registreringspliktigt fartyg stadgat äga tillämpning.* | |
| *Vidare föreskrifter, huru fartygsregister skall vara inrättat och registrering ske, meddelas av Konungen.* | |
| | *Fartygs tillbehör* |
| 3 §[4] | |
| *Har den, för vars räkning fartyg bygges, för byggnadens verkställande givit eller utfäst sig att giva varvsägaren eller byggmästaren förskott av penningar eller byggnadsämnen, äge han, när avhandling därom upprättats, att låta den intagas i protokollet hos Stockholms tingsrätt. Han njuter sedan förmånsrätt enligt 4 § andra stycket förmånsrättslagen (1970: 979).* | *Till fartyg hör, utom styrinrättningen, skrovets fasta inredning och annan utrustning varmed fartyget är försett för stadigvarande bruk. Även reservdel eller annat föremål, som är avsett att ersätta tillbehör, räknas som tillbehör, om delen eller föremålet varaktigt förvaras ombord.*<br>*Första stycket har motsvarande tillämpning i fråga om fartyg under byggnad. Som tillbehör till registrerat skeppsbygge räknas dessutom byggnadsmaterial, maskineri och annan utrustning, som finnes på tillverkarens område och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd för bygget.* |
| 4 §[5] | |
| *Fartygs ägare åligge att bestämma den ort inom riket, vilken skall vara fartygets hemort, samt att därom göra anmälan, om fartyget är sådant, som jämlikt 2 § skall införas i fartygsregistret, hos den myndighet, vilken förer registret, men eljest hos polismyndigheten i den ort, som bestämts till hemort.* | *Till tillbehör får annan än fartygets eller fartygsbyggets ägare icke göra gällande äganderätt, om ej tillbehöret utgör utrustning för radiosamband eller navigering eller har tillförts fartyget eller bygget av annan än dettas ägare.* |

[4] Senaste lydelse 1971: 1047.
[5] Senaste lydelse 1964: 658.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *Angående hemorten skall för fartyg, vilket bör införas i fartygsregistret, anteckning ske å det i 2 § omförmälda bevis, men eljest utfärdas särskilt bevis av den myndighet, hos vilken anmälan skett.* | |
| *Har fartygs ägare underlåtit att göra sådan anmälan, som nu är sagd, skall hans hemvist anses vara fartygets hemort.* | |
| 5 §[6] | |
| *Ej må andel i fartyg utan samtliga delägares medgivande överlåtas till någon, som icke är svensk undersåte, därest till följd av sådan överlåtelse fartyget skulle upphöra att vara svenskt; sker det, vare överlåtelsen ogill, även om andelen blivit såld efter utmätning eller under konkurs.* | *Överlåtelse av tillbehör till fartyg eller fartyg under byggnad gäller ej i något fall mot tredje man förrän tillbehöret skiljts från fartyget eller bygget på sådant sätt att det icke längre kan utgöra tillbehör enligt 3 §.* |
| *Får utländsk man genom arv, testamente eller gifte lott i svenskt fartyg, eller varder svensk delägare i sådant fartyg främmande makts undersåte, och skulle till följd av fånget eller den timade förändringen fartyget upphöra att vara svenskt, åligge sådan delägare att till svensk undersåte överlåta så stor del i fartyget, att dess egenskap av svenskt må kunna bevaras. Har icke inom tre månader, efter det fånget skedde eller förändringen timade, sådan överlåtelse ägt rum så ock blivit, där fartyget är registrerat, hos vederbörande myndighet anmäld, men eljest övriga delägare kungjord; äge envar av samma delägare låta genom utmätningsmannen i fartygets hemort i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är föreskriven, för ägarens räkning försälja den lott i fartyget, som, på sätt ovan är nämnt, kommit i utländsk mans ägo.* | |
| *5 a §*[7] | |
| *Fartyg skall, när det nyttjas till sjöfart, vara sjövärdigt, försett* | |

[6] Senaste lydelse 1906: 19.
[7] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *med erforderliga anordningar till förebyggande av ohälsa och olycksfall, bemannat på betryggande sätt, tillräckligt proviantcrat och utrustat samt så lastat eller barlastat att säkerheten för fartyg, liv eller gods ej äventyras.* | |
| *Om säkerheten på fartyg gälla särskilda bestämmelser.* | |
| | *Fartygs identifiering* |
| 6 §[8] | |
| *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.* | *Skepp, som införes i skeppsregistret, skall ha namn. Detta bestämmes av ägaren. Namnet skall tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i registret och får ej otillbörligt gripa in i särpräglat namnskick, som brukas av annan skeppsägare.* |
| *Bestämmelser om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet meddelas i 12 kap.* | *Det namn varunder skeppet registrerats får ändras endast om skeppet eller mer än hälften därav övergår till ny ägare eller särskilda skäl föreligger.* |
| ANDRA KAPITLET | |
| **Om redande i fartyg** | |
| 7 §[9] | |
| *Redare svare, där ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen och utan begränsning för de förpliktelser, han själv eller genom annan ingår eller ådrager sig med avseende å fartyget.* | *Svenskt fartyg skall ha hemort i Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.* |
| | *Har ägare av fartyg ej anmält hemorten till registermyndigheten, anses hans hemvist eller, om fartyget äges av flera eller ägaren saknar hemvist i Sverige, Stockholm som fartygets hemort.* |
| 8 §[10] | |
| *För skada, som av befälhavare, någon av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten åstadkommes, vare redaren ansvarig. Samma lag vare, om eljest skada åstadkommes av någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares* | *Fartyg, som införes i skepps- eller båtregistret, skall ha igenkänningssignal. För skepp utgöres denna av signalbokstäver. Annan beteckning för fartygs identifiering skall såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen.* |

[8] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[9] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[10] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *eller befälhavares uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.* | *Konungen meddelar närmare föreskrifter om fartygs identifiering.* |
| *Vad redare sålunda nödgas utgiva äge han söka åter av den, som vållat skadan.* | |
| *Om redares frihet från ansvarighet i vissa fall stadgas nedan i 122 och 171—173 §§, så ock i lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement.* | |
| | *Fartygs skick* |
| | 9 §[11] |
| *Äro flera redare i ett fartyg, svare envar för rederiets förbindelser allenast i förhållande till sin lott i fartyget.* | *Fartyg skall, när det hålles i drift, vara sjövärdigt, försett med behövliga 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 finnas särskilda bestämmelser.* |
| | 10 § |
| *För rederi skall utses en huvudredare.* | *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.* |
| *I sak, som angår rederiet, må huvudredaren sökas. Är huvudredare ej vald, äge den, som vill söka rederiet, instämma vilken han vill av redarne att för rederiet svara.* | *På begäran av ägaren skall fartyg, som ej är iståndsättligt, säljas såsom efter utmätning. Fartyget skall därvid säljas som om det utmätts för fordran med bästa rätt.* |
| | *Om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet finnas bestämmelser i 12 kap.* |
| | ANDRA KAPITLET |
| | **Om skeppsregistrering** |
| | *Registrering* |
| | 11 § |
| *I förhållande till tredje man äge huvudredaren i kraft av sitt upp-* | *Svenskt skepp skall införas i skeppsregistret. Konungen kan* |

[11] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

*Nuvarande lydelse*

*drag sluta alla avhandlingar och ingå alla förbindelser, vilka rederirörelsen vanligen medför; han äge sålunda antaga och avsätta befälhavare samt meddela honom föreskrifter, uppbära medel, som för rederiets räkning inflyta, ävensom företräda rederiet inför rätta. Utan särskilt bemyndigande äge huvudredaren icke upplåna penningar i rederiets namn eller sälja eller förpanta fartyget eller däråtaga försäkring.*

*Har rederiet genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, vilken sålunda tillkommer huvudredaren, vare rederiet ej berättigat att åberopa sådan inskränkning mot tredje man i annat fall, än då denne ej varit i god tro.*

*Föreslagen lydelse*

*dock förordna att skepp, som äges av staten samt är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, ej skall införas där.*

*Skepp under byggnad i Sverige får införas i skeppsbyggnadsregistret. Registrering får äga rum utan hinder av att bygget ej påbörjats, förutsatt att det genom byggnadsnummer och ritning eller annorledes kan identifieras på betryggande sätt.*

*Skepp registreras under sin igenkänningssignal. Skeppsbygge registreras under signalbokstäver. Dessa skola utgöra det fullbordade skeppets igenkänningssignal, om detta införes i skeppsregistret. Tilldelad registerbeteckning får ej ändras.*

12 §

*Beslut i rederiets angelägenheter må ej av redarne fattas utan vid allmänt sammanträde, därtill kallelse blivit i tidning inom orten minst åtta dagar förut kungjord eller annorledes delgivits samtliga redarne. Utebliver redare från sammanträde, nöje han sig åt de närvarandes beslut.*

*Vid omröstning beräknas varje redares röstetal efter den andel, han äger i fartyget, och gälle såsom beslut vad de säga, vilkas andelar tillsammanstagna äro de största. Hava vid val av huvudredare två eller flera erhållit röster för lika andelar vardera, skilje lotten dem emellan, men eljest gälle vid lika röstetal den mening, huvudredaren omfattar. Beslut, som strider mot gällande rederiavtal eller angår ämne, vilket faller utom rederiets ändamål, vare ej gällande utan att det av samtliga redarne biträdes.*

*Vid sammanträde skall föras protokoll, vilket därefter hos huvudredaren förvaras. Av protokollet äge envar redare rätt att taga avskrift.*

*Den som med äganderätt förvärvat skepp, som är eller genom förvärvet blivit svenskt men som ej är infört i skeppsregistret, skall inom en månad från förvärvet anmäla skeppet för registrering. Om förvärvet skett under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed, skall anmälan göras inom en månad från det förbehållet eller villkoret upphörde att gälla.*

*Ägare av svenskt skepp, som är under byggnad och blivit sjösatt, skall anmäla skeppet för registrering i skeppsregistret inom sex månader från sjösättningen. Registermyndigheten kan medgiva uppskov, om särskilda skäl föreligga.*

*Skeppsbygge anmäles för registrering av ägaren.*

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| | *Inskrivning* |
| | 13 § |
| *Där ej tvingande omständigheter hindra, åligge huvuredaren att till överläggning sammankalla medredarne eller annorledes inhämta deras föreskrift, när viktiga angelägenheter förekomma, såsom när fråga uppstår om väsentlig förändring med avseende å den fart, vari fartyget användes, eller betydligare reparation å fartyget.* | *Rätt till skepp eller skeppsbygge inskrives på grundval av registrering enligt 11 §.*<br>*Bestämmelserna i 14—39 §§ om skepp eller skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om andel i sådan egendom. Bestämmelserna om inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om förvärv av villkorlig äganderätt, som är inskriven i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.* |
| | 14 § |
| *Huvudredaren kan när som helst skiljas från sin befattning genom beslut av redarne i den ordning, 12 § bestämmer; äger han själv hälften i fartyget eller därutöver, må domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl därtill äro.* | *Den som förvärvat skepp eller registrerat skeppsbygge skall inom tid, som angives i 12 §, söka inskrivning av sin rätt. Skeppsbygge kan dock i stället anmälas för avregistrering enligt 16 §. Den som gör registreringsanmälan enligt 12 § anses därmed också söka inskrivning av sin rätt.*<br>*Dödsbo är icke skyldigt att söka inskrivning av sin rätt till skepp eller registrerat skeppsbygge, som tillhört den avlidne, i annat fall än när boet överlåter egendomen. Sådan inskrivning skall sökas inom en månad från överlåtelsen eller, om bouppteckning då ej registrerats, från registreringen av denna. Make, som vid bodelning tillskiftats skepp eller registrerat skeppsbygge, är skyldig att söka inskrivning av sin rätt endast om egendomen förut tillhörde andra maken.*<br>*Den som förvärvat skepp eller registrerat skeppsbygge under äganderättsförbehåll eller villkor, som är att jämställa därmed, har rätt till inskrivning av sin villkorliga äganderätt. Förlorar förvärvaren sin rätt till egendomen på grund av att förbehållet eller vill-* |

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| | *koret göres gällande, skall inskrivningen avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren.* |
| | 15 § |
| *Huvudredaren skall föra särskild räkenskap över förvaltningen av rederiets angelägenheter och för denna avgiva redovisning inför rederiet. Där ej av rederiet annorlunda beslutes, skall redovisning avgivas för kalenderår, inom en månad efter dess utgång.* | *Den som har behov därav kan genom inskrivning i skeppsregistret förbehållas skeppsnamn, som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret. Inskrivning sker på ansökan. Söka flera samtidigt inskrivning av skeppsnamn, som icke skilja sig tydligt från varandra, har den företräde vars behov sküligen kan anses störst.*<br>*Inskrivet skeppsnamn skall avföras ur registret, om den som vunnit inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet under fem år ej brukats för registrerat skepp.* |
| | *Avregistrering* |
| | 16 §[12] |
| *Redovisning skall avgivas å sammanträde, därtill redarne kallats på sätt 12 § bestämmer, och skola vid sammanträdet räkenskaperna till granskning framläggas.*<br>*Vill redare klandra redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det redovisningen avgavs; försittes den tid, have han sin rätt till klander förlorat, utan så är att huvudredaren förfarit svikligen.* | *Registrerat skepp skall avregistreras, om det*<br>*1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts;*<br>*2. skall anses förlorat enligt 70—72 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal;*<br>*3. med tillämpning av 10 och 317 §§ förklarats icke vara ståndsättligt;*<br>*4. upphört att vara svenskt; eller*<br>*5. på grund av ombyggnad eller annan sådan förändring upphört att vara skepp eller, utan att förändring inträtt, finnes ej utgöra skepp.*<br>*Registrerat skeppsbygge skall avregistreras, om bygget överföres till skeppsregistret eller ägaren anmäler det för avregistrering. Sådant bygge skall också avregistreras, om bygget på grund av förhållande, som avses i första stycket 5, ej uppfyller förutsättningar-* |

[12] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*na för registrering som skeppsbygge.*

*Inträder i fråga om skepp förhållande, som avses i första stycket, eller föreligger i fråga om skeppsbygge förhållande, som avses i första stycket 5, åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla egendomen för avregistrering. Har skepp upphört att vara svenskt till följd av överlåtelse, svarar förutvarande ägare jämte förvärvaren för att anmälan göres.*

17 §[13]

*Till bestridande av de utgifter, som av rederirörelsen påkallas, åligge envar redare att i mån av behov bidraga i förhållande till sin andel i fartyget. Försummar redare att vid anfordran erlägga beslutet bidrag och varder detta av huvudredaren eller annan redare förskjutet, vare den försumlige skyldig att å förskjutna beloppet erlägga ränta efter åtta procent om året, tills betalning sker, ävensom ersätta kostnaden för den försäkring, som förskottsgivaren må hava tagit till sin säkerhet. Borgenären njute för sin fordran panträtt i den försumliges andel i fartyget och förmånsrätt till betalning enligt 4 § tredje stycket förmånsrättslagen (1970: 979). Han äger dessutom, i avräkning å sin fordran, i den försumliges ställe uppbära den utdelning, som på dennes andel belöper.*

*Den här stadgade panträtt och förmånsrätt upphör, därest icke genom stämning betalning sökes inom ett år efter det fordringen uppkom.*

*Äges skepp, som skall avregistreras enligt 16 § första stycket 4, av flera och kan skeppet komma att förbliva svenskt genom att delägare löser ut meddelägare enligt 55 §, får det ej avföras ur skeppsregistret så länge lösningsrätten kan göras gällande.*

*Gäller inteckning i skepp eller skeppsbygge, som skall avregistreras, får egendomen ej avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, med ingivande av pantbrevet skriftligen samtyckt till åtgärden.*

*Samtycke enligt andra stycket fordras icke till att skeppsbygge avregistreras för att överföras till skeppsregistret. Ej heller fordras inteckningsborgenärs samtycke till avregistrering av skepp eller skeppsbygge på grund av förhållande, som avses i 16 § första stycket 5, om icke borgenären söker betalning ur egendomen inom en månad från det registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.*

[13] Senaste lydelse 1970: 983.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| | *Verkan av registrering och inskrivning* |
| | 18 § |
| *Beslutes ny resa eller reparation av fartyget efter slutad resa, äge redare, som ej deltagit i beslutet, utan lösen avstå sin lott i fartyget till övriga redare och därmed bliva befriad från gäldande av tillskott för beslutets verkställande. Den, som vill sålunda avstå sin lott i fartyget, göre därom skriftlig anmälan hos huvudredaren inom tre dagar efter det beslutet fattades eller, om han då icke var tillstädes, efter det han erhöll del av beslutet. Den avträdda lotten skall fördelas mellan övriga redare efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.* | *Utan hinder av registrering eller inskrivning får prövas huruvida registrerad egendom är av den beskaffenhet åtgärden förutsätter.* |
| *Är å den avträdda lotten tagen försäkring, gällande för tiden efter dess avträdande, vare övriga redare förbundna att mot försäkringens övertagande, en för alla och alla för en, gälda motsvarande andel av premien.* | *Fråga huruvida förvärv, som ligger till grund för inskrivning, är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller huruvida inskrivningen av annat skäl kränker någons rätt får prövas utan hinder av inskrivningen, om ej annat följer av 19—22 §§.* |
| | *Den rättsverkan av sökt eller beviljad inskrivning som föreskrives i 19—22 §§ består även efter avregistrering.* |
| | 19 § |
| *Vinst och förlust, som av rederirörelsen uppkommer, skall fördelas å redarne i förhållande till envars andel i fartyget.* | *Har skepp eller skeppsbygge överlåtits och inskrivning sökts för förvärvet eller egendomen anmälts för avregistrering, får skeppet eller bygget därefter icke tagas i anspråk för annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen.* |
| *Finnes enligt avgiven redovisning överskott, skall detta till redarne utdelas i den mån, sådant kan ske utan hinder för nödiga utgifters bestridande.* | |
| | 20 § |
| *Ej må rederi brytas därföre att lott i fartyget genom arv, köp eller annorledes övergår till annan man, eller att redare förklaras omyndig eller försättes i konkurs.* | *Förvärvar någon skepp eller skeppsbygge genom överlåtelse från den vars förvärv var inskrivet men som icke var rätt ägare eller behörig att förfoga över egendomen på dennes vägnar, består dock förvärvet, om förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren saknade rätt att förfoga* |
| *Varder fartygslott av ägaren såld till annan än medredare, vare övriga delägare, en eller flera, såframt icke försäljningen skett å offentlig auktion, berättigade att* | |

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| mot de vid försäljningen betingade villkor, sedan desamma, där medredaren det äskar, blivit av säljaren och köparen inför domstol med ed fästa, av köparen till sig lösa fartygslotten; åliggande det den eller dem, som lösa vilja, att inom fjorton dagar efter erhållen kunskap om försäljningen giva det köparen till känna vid lösningsrättens förlust. Äro de, som lösa vilja, flera, äge därtill rätt i förhållande till den andel, vardera i fartyget äger. | över egendomen. Rätte ägaren har ej rätt att återlösa denna.<br>Första stycket har motsvarande tillämpning, om någon som var rätt ägare av skepp eller skeppsbygge förfogat däröver genom överlåtelse i strid med en mot honom på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rådighet över egendomen.<br>Om förvärv av skepp eller skeppsbygge vid exekutiv försäljning finnas särskilda bestämmelser. |
| | 21 § |
| Överlåter redare sin lott i fartyget till annan man, inträder nye ägaren strax i en redares alla rättigheter och förpliktelser mot medredarne. Vad rederiet, förrän överlåtelsen skedde, lagligen gjort och beslutit vare jämväl mot nye ägaren gällande; häftar överlåtaren för oguldet tillskott till rederirörelsen, äge medredare jämväl mot nye ägaren rätt att avräkna sådan fordran å den utdelning, som belöper å den överlåtna lotten i fartyget. I förhållande till tredje man svare nye ägaren såsom redare för de förbindelser, rederiet ingår efter det överlåtelsen skett.<br>Det åligger överlåtaren att hos huvudredaren eller hos samtliga medredarne göra anmälan om överlåtelsen och tillika styrka, att denna blivit av nye ägaren godkänd; innan sådan anmälan skett, äge överlåtaren icke mot medredarne åberopa den skedda överlåtelsen till sitt fredande från ansvarighet. Mot tredje man må överlåtelsen icke åberopas i annat fall, än då denne icke varit i god tro.<br>Är fartyget infört i fartygsregistret, skall, efter det anmälan om överlåtelsen skett hos den myndighet, vilken förer registret, samma myndighet ofördröjligen | Den rättsverkan som ansökan om inskrivning medför förfaller, om ansökningen avslås.<br>Rättsverkan av inskrivning förfaller, om förvärvet visar sig vara ogiltigt eller icke kunna göras gällande. |

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
|---|---|
| låta i allmänna tidningarna kungöra överlåtelsen. Sedan sådant kungörande skett, skall överlåtelsen anses hava kommit till tredje mans kännedom, där ej av omständigheterna framgår, att han varken haft eller bort hava kunskap därom. | |
| 22 § | |
| De redare, vilka tillsammans äga mer än hälften i fartyget, må besluta, att fartyget skall försäljas och rederiet förty upplösas. | Talan om bättre rätt till skepp eller skeppsbygge kan med laga verkan riktas mot den för vars förvärv inskrivning senast skett eller sökts, även om denne före talans väckande överlåtit egendomen till annan. Den till vilken överlåtelse skett har i rättegången samma ställning som om överlåtelsen skett under rättegången. |
| Där någon redare det yrkar, skall rederiet upplösas: | Första stycket har motsvarande tillämpning, när någon vill söka betalning ur skepp eller skeppsbygge för fordran som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen. Om tvist angående äganderätten är antecknad i registret, kan talan om betalning i stället riktas mot den som innehar skeppet eller bygget med äganderättsanspråk. |
| 1. om fartyget till följd av förändring i de förhållanden, 1 § omförmäler, utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och på grund därav blivit avfört ur fartygsregistret; | |
| 2. om huvudredaren blivit genom domstols beslut skild från befattningen, såsom i 14 § sägs; eller | |
| 3. om redaren kan visa, att rederiet förvaltas på sådant sätt, att hans rätt därigenom kränkes. | |
| 23 §[14] | |
| Vid upplösning av rederi skall fartygets försäljning ske på offentlig auktion. Kunna redarna ej enas om orten där auktionen skall äga rum eller om villkoren för försäljningen, avgöres tvisten av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän. | Skepps- och skeppsbyggnadsregistrets innehåll angående skepp och skeppsbygge skall på det sättet anses känt för var och en vars rätt beröres därav att han, från och med den inskrivningsdag då ärende om införing upptagits, icke får till stöd för då eller senare förvärvad rätt till egendomen åberopa att han vid förvärvet varken kände eller bort känna till den omständighet införingen avser. |
| 24 §[15] | |
| Redare, som har större del i fartyget än hälften, äger övertaga fartygets förande, om han är be- | Har äganderätt till fartyg, som är registrerat i främmande stat, eller till fartyg under byggnad i |

[14] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[15] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *hörig därtill. Kan överenskommelse ej träffas om lönevillkoren, fastställas dessa av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.* | *främmande stat inskrivits i register i den staten enligt dess lag, skall rätten erkännas i Sverige med den verkan som inskrivningen medför enligt lagen i den främmande staten.* |
| *Om den som har större del i fartyget än hälften är befälhavare, skall rätten på annan delägares talan skilja honom från befattningen, om giltiga skäl föreligga.* | |
| | *Registrerings- och inskrivningsförfarandet* |
| | *25 §*[16] |
| | *Registerärenden äro ärenden om registrering och avregistrering av eller om inskrivning av rätt till skepp eller skeppsbygge samt ärenden om inskrivning av skeppsnamn eller annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.* |
| | *Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles varje arbetsdag till klockan tolv. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter denna tidpunkt, anses gjord påföljande inskrivningsdag.* |
| | *Om behandlingen av registerärenden gälla bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. Konungen meddelar närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.* |
| | *26 §*[17] |
| | *Hos registermyndigheten föres dagbok över registerärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanföras i akter.* |
| | *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. I dagboken eller akten skola* |

[16] Förutvarande 25 § upphävd genom 1922: 271.
[17] Förutvarande 26 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*även upptagas kallelser, föreläggande och andra beslut, som ej skola införas i registret.*

*Vite, som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag, får bestämmas till högre belopp än som annars gäller. Vite utdömes av myndigheten.*

*27 §*[18]

*Beslut, som innebär att anmälan eller ansökan i registerärende bifalles, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjutes, skall införas i registret. Innebär beslutet att anmälan eller ansökan ej bifalles, skola skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.*

*Beslut, som skall införas i registret, meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår därav.*

*28 §*[19]

*Har beslut i registerärende gått emot sökanden eller annan som hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. Om beslut, varigenom äganderätt inskrivits, skall den som vid tiden för beslutet var inskriven som ägare alltid underrättas.*

*I underrättelse enligt första stycket skola angivas de skäl för beslutet som antecknats i dagboken eller akten och vad den som vill fullfölja talan mot beslutet har att iakttaga.*

*29 §*[20]

*Talan mot beslut i registerärende föres i hovrätten. Besvärsinlagan skall ingivas till registermyndigheten.*

*Besvärstiden är i fråga om slutligt beslut fyra veckor från den inskrivningsdag till vilken beslutet är att hänföra.*

[18] Förutvarande 27 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[19] Förutvarande 28 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[20] Förutvarande 29 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Besvär över beslut, som införts i registret, skola antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären vunnit laga kraft, skall anteckning göras om beslutets innehåll.*

*30 §*[21]

*Anmälan eller ansökan i registerärende skall göras skriftligen.*

*Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, får registermyndigheten förelägga vite för skyldighetens fullgörande. Föreligger i fråga om registrerat skepp eller skeppsbygge sådant förhållande att avregistrering skall ske enligt 16 § första eller andra stycket, får registermyndigheten självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.*

*Är inskrivning av äganderätt beroende av att föregående ägare gör registreringsanmälan eller inskrivningsansökan, får förvärvaren fullgöra det på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar.*

*31 §*[22]

*Skall anmälan eller ansökan i registerärende ej omedelbart avslås enligt denna lag, får ärendet uppskjutas till viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.*

*Uppskjutes ärendet, får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras och att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även annan, som saken kan antagas angå, får höras och kan därvid*

[21] Förutvarande 30 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[22] Förutvarande 31 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*föreläggas sådan inställelse. I föreläggande får vite utsättas. Efterkommer sökanden ej föreläggande, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.*

*32 §*[23]

*Förekommer anledning antaga, att förvärv som åberopas i registerärende är beroende av villkor eller att förvärvet är ogiltigt eller på annan grund icke kan göras gällande eller att åtgärd som anmälan eller ansökan avser eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt beröres givas tillfälle att yttra sig. Därvid har 31 § motsvarande tillämpning.*

*Pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv, som åberopas i registerärende, eller om bättre rätt till den egendom ärendet angår, skall ärendet uppskjutas till dess saken slutligt avgjorts.*

*Är i annat fall sökandens rätt tvistig, skall han föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol. Efterkommes icke föreläggandet, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.*

*33 §*[24]

*Anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av rätt till sådan egendom skall avslås, om*

*1. bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits;*

*2. anmälningen eller ansökningen strider mot bestämmelse i 11 §;*

*3. sökanden ej styrker sin rätt till egendomen;*

*4. ansökningen avser inskrivning av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge och*

*a) fångesmannens rätt ej är inskriven och sökandens förvärv icke*

[23] Förutvarande 32 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[24] Förutvarande 33 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*grundas på exekutiv försäljning;*

*b) åberopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och, när överlåtelsen ägde rum, hans äganderätt till denna icke var inskriven eller, om så var fallet, ärende upptagits angående anteckning i registret av inskränkningen;*

*c) egendomen tidigare överlåtits till någon vars förvärv enligt 20 § har företräde framför sökandens förvärv;*

*d) egendomen sålts exekutivt till annan än sökanden; eller*

*e) det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.*

*34 §*[25]

*Ansökan att inskrivning enligt 14 § tredje stycket av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller det ej visas att förvärvaren förlorat sin rätt.*

*Anmälan av skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller ansökan att skeppsnamn skall inskrivas i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller förutsättningarna för den begärda åtgärden enligt tillämpliga bestämmelser i 15—17 §§ icke föreligga.*

*35 §*[26]

*Skepp, som blivit svenskt genom förvärv, får registreras endast om det visas att skeppet ej är infört i register i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras här i landet.*

*Var skeppet nybyggt utomlands, skall dessutom visas att rätt till*

[25] Förutvarande 34 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[26] Förutvarande 35 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*skeppet ej är inskriven i skeppsbyggnadsregister i den främmande staten eller att sådan rätt kommer att avföras den dag skeppet registreras här i landet. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning vid förvärv från utlandet av skepp under byggnad.*

*36 §*[27]

*Om skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag den införes i utländskt register. När sådan registrering ägt rum, skall egendomen avföras ur registret med verkan från dagen för den nya registreringen.*

*37 §*[28]

*Finnes vid inskrivning av rätt till skepp eller skeppsbygge att förvärvet beror av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall villkoret antecknas i registret.*

*Om förvärvet finnes vara förenat med annat villkor eller förbehåll, som inskränker förvärvarens rätt att överlåta egendomen eller att söka inteckning eller upplåta panträtt däri, skall det antecknas i registret. Detsamma gäller, om upplysning efter inskrivningen vinnes om sådant villkor eller förbehåll.*

*38 §*[29]

*I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när*

*1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt därtill;*

*2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;*

*3. ägare av registrerat skepp el-*

[27] Förutvarande 36 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[28] Förutvarande 37 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[29] Förutvarande 38 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*ler skeppsbygge försatts i konkurs;*

*4. registrerat skepp eller skeppsbygge eller villkorlig äganderätt därtill blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning;*

*5. beslut om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning som avses under 4 upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge förfallit av annat skäl;*

*6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt 16 § men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;*

*7. enligt 36 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.*

*Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall det gälla.*

*Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre är av betydelse.*

*39 §*[30]

*Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av inteckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.*

*Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. Beslutet skall snarast möjligt anmärkas på bevis eller hand-*

[30] Förutvarande 39 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*ling, som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen. Det åligger den som innehar sådan handling att på anmodan tillhandahålla denna. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.*

*Talan mot beslut enligt denna paragraf får föras även av myndighet som avses i 351 §.*

## TREDJE KAPITLET

### Om partrederi[31]

*40 §*[32]

*Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg och anmält detta till registermyndigheten.*

*För de förbindelser som redarna ingå för rederiet svarar varje redare i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet.*

*I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41—57 §§ i den mån annat ej avtalats.*

*41 §*[33]

*För partrederi skall väljas en huvudredare. Valet skall anmälas till registermyndigheten.*

*Till huvudredare kan utses här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller svensk juridisk person.*

*42 §*[34]

*Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företaga de rättshandlingar rederirörelsen vanligen fordrar, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför rätta i sådan sak. Utan särskilt bemyndigande får huvudredaren ej överlåta fartyget eller upplåta panträtt däri eller bort-*

[31] Förutvarande rubrik till 3 kap. upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[32] Förutvarande 40 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[33] Förutvarande 41 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[34] Förutvarande 42 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*frakta fartyget för längre tid än ett år.*

*Är huvudredare ej anmäld hos registermyndigheten, kan vem som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.*

*43 §*[35]

*Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade om rederiets verksamhet. Han skall rådföra sig med dem i alla viktiga angelägenheter.*

*44 §*[36]

*Beslut i partrederiets angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, till vilket huvudredaren kallat var och en av redarna minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under dennes senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.*

*Beslut vid allmänt sammanträde är bindande för redare, som uteblivit från sammanträdet.*

*Allmänt sammanträde fordras icke för beslut, som samtliga redare biträda eller som är så brådskande att det ej kan anstå till dess sådant sammanträde kan hållas.*

*45 §*[37]

*På redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid allmänt sammanträde. Redare, som uteblivit från allmänt sammanträde eller eljest ej deltagit i omröstning om beslut, skall genom huvudredarens försorg underrättas om vad som beslutats.*

*46 §*[38]

*Vid omröstning beräknas varje redares röst efter hans andel. Om*

[35] Förutvarande 43 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[36] Förutvarande 44 § upphävd genom 1922: 271.
[37] Förutvarande 45 § upphävd genom 1922: 271.
[38] Förutvarande 46 § upphävd genom 1922: 271.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*annat icke följer av andra stycket, gäller som beslut den mening som fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika antal röster.*

*Beslut, som fattats i annan ordning än vid allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall upplösas, gäller endast om det biträdes av redare, som tillsammans äga mer än hälften av fartyget. Beslut, som strider mot rederiavtalet eller eljest mot rederiets ändamål och ej avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare äro ense.*

*47 §*

*Huvudredaren kan när som helst skiljas från sitt uppdrag genom beslut enligt 44 och 46 §§. Huvudredare, som själv äger minst hälften av fartyget, kan på medredares talan av domstol skiljas från uppdraget.*

*Beslut, varigenom huvudredaren skiljes från uppdraget, skall anmälas till registermyndigheten.*

*48 §*[39]

*Huvudredaren svarar för att rederiets bokföring fullgöres enligt lag och annan författning. Han skall redovisa inför redarna för sin förvaltning av rederiets angelägenheter. Redovisning skall avse kalenderår och avgivas inom två månader efter årets utgång.*

*Redovisning skall avgivas skriftligen till varje redare. För granskning av redovisning har redare rätt att taga del av rederiets räkenskapshandlingar.*

*Vill redare klandra redovisning, skall han väcka talan vid domstol inom sex månader från det han fick del av den. Redare, som försummar det, har förlorat sin rätt*

[39] Förutvarande 48 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*till klander, om icke huvudredaren förfarit svikligt.*

*49 §*[40]

*Till utgifterna för rederiets verksamhet skall varje redare bidraga i förhållande till sin andel i fartyget. Underlåter redare att på anfordran betala sitt bidrag till beslutad utgift och lägger huvudredaren eller annan redare ut beloppet, skall den försumlige betala årlig ränta på det förskotterade beloppet efter det av riksbanken vid tiden för utlägget tillämpade diskontot ökat med fyra procent, dock lägst sex procent.*

*50 §*[41]

*Vinst, som rederiets verksamhet medför och som icke behöves för rederiets utgifter, skall utdelas till redarna i förhållande till deras andelar.*

*Den som enligt 49 § lagt ut bidrag för annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning, som belöper på dennes andel.*

*51 §*[42]

*Övergår andel i fartyget till annan, skall förvärvaren eller hans fångesman ofördröjligen underrätta huvudredaren och övriga redare härom.*

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

*52 §*[43]

*Redare har rätt att lösa till sig andel i fartyget, som på annat sätt än genom förvärv vid exekutiv försäljning eller offentlig auktion övergått till annan än medredare.*

[40] Förutvarande 49 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[41] Förutvarande 50 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[42] Förutvarande 51 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[43] Förutvarande 52 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
| --- | --- |
| | *Lösningsrätt gäller dock icke mot medredares make, avkomling eller avkomlings make. Redare som vill utöva lösningsrätt skall bjuda förvärvaren lösen inom en månad från det han underrättats om förvärvet eller inskrivning sökts för detta. Försummas det, är lösningsrätten förfallen.* |
| | *Göra flera redare lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.* |
| | *Lösen skall givas för den övergångna andelens fulla värde. Tvist om löseskillingens storlek avgöres enligt lagen (1929: 145) om skiljemän.* |
| | *53 §*[44] |
| | *Redare, vars andel i fartyget övergått till annan, blir icke fri från ansvarighet gentemot övriga redare för de förpliktelser han hade vid övergången. Ej heller blir han fri från ansvarighet för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän de övriga underrättats om förvärvet eller inskrivning sökts för detta.* |
| | *Andelens förvärvare inträder i förhållande till övriga redare genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut och åtgärder som träffats före övergången. De övriga redarna kunna från hans utdelning avräkna sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.* |
| | *Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de förbindelser redarna ingå efter andelsövergången. Innan inskrivning sökts för förvärvet svarar även hans fångesman för sådana förbindelser i förhållande till tredje man, som varken känt till eller bort känna till andelsövergången.* |

[44] Förutvarande 53 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*54 §*[45]

*Om ej annat avtalats eller följer av 55 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det redare hos medredarna påkallat rederiets upplösning.*

*På begäran av redare skall rederiet omedelbart upplösas, om*

*1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och lösningsrätt icke kan utövas enligt 52 §;*

*2. huvudredaren skiljts från sitt uppdrag genom domstols förordnande;*

*3. medredare är ur stånd att fullgöra sina förpliktelser; eller*

*4. rederiet förvaltas på sådant sätt att redarens rätt kränkes.*

*55 §*[46]

*Redare har alltid rätt att lösa ut medredare, som enligt 54 § första stycket begärt att rederiet skall upplösas eller som medverkat till att upplösningsgrund inträtt enligt 54 § andra stycket. Den som vill utöva utlösningsrätt skall bjuda medredaren lösen inom en månad från det han fick del av dennes begäran om upplösning eller kännedom om att upplösningsgrund inträtt. Försummas det, är utlösningsrätten förfallen.*

*Bestämmelserna i 52 § andra och tredje styckena ha motsvarande tillämpning.*

*56 §*[47]

*Vid upplösning av partrederi skall fartyget säljas.*

*Enas ej redarna om försäljningsorten, bestämmes den av god man, som utses enligt lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt. Enas de ej om sättet för försäljningen, skall den ske på offentlig auktion. Därvid har lagen om samäganderätt*

[45] Förutvarande 54 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[46] Förutvarande 55 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[47] Förutvarande 56 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *tillämpning, om försäljningen skall äga rum i Sverige.* |
| | *När lagen om samäganderätt tillämpas enligt andra stycket, skall tingsrätten på fartygets hemort vara laga domstol i stället för den domstol som föreskrives i angivna lag.* |
| | 57 §[48] |
| | *Den som har större andel i fartyget än hälften har rätt att föra fartyget, om han är behörig därtill. Tvist om lönevillkoren skall avgöras enligt lagen (1929: 145) om skiljemän.* |
| | *Om den som har större del 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 §[49]

| | |
|---|---|
| *Om fartyg, som enligt vad skeppshandlingarna utvisa är intecknat för fordran, på utländsk ort tages i mät eller belägges med kvarstad för fordran,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *kända inteckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.* | *Om fartyg av utländsk myndighet belägges med kvarstad eller utmätes,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *närmaste svenske konsul i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Vid underrättelse till registermyndigheten skall såvitt möjligt ingivas den utländska myndighetens bevis om åtgärden.* |
| *Bevis om inteckningsåtgärd bör fogas vid skeppshandlingarna. Närmare bestämmelser härom meddelas av Konungen.* | *Första stycket har motsvarande tillämpning, när kvarstaden eller utmätningen häves.* |

## FEMTE KAPITLET

### Om befraktning

113 §[50]

Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar

[48] Förutvarande 57 § upphävd genom 1936: 276 (jfr 1938: 469).
[49] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[50] Senaste lydelse 1936: 276 (jfr 1938: 469).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande.<br>För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet. | |
| Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma; *varder godset utmätningsvis sålt, gälle vad i 277 § stadgas.* | Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma. |

## TIONDE KAPITLET

### Om redares ansvarighet

*233 §*[51]

*Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem av besättningen eller lots vållar genom fel eller försummelse i tjänsten. Redaren är också ansvarig, om skada orsakas av annan, som på hans eller befälhavarens uppdrag utför arbete i fartygets tjänst.*

*Vad redaren sålunda utgivit har han rätt att söka åter av den som vållat skadan.*

*Bestämmelser om redares frihet från eller begränsning av ansvarighet i vissa fall finnas i 122 och 171—173 §§ denna lag samt i lagen (1936: 277) 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.*

*235 §*[52]

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

[51] Förutvarande 233 § upphävd genom 1927: 78.
[52] Förutvarande 235 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*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 §*[53]

Fordringar på grund av skada å 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 betalat 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 här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.

*237 §*[54]

Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

[53] Förutvarande 236 § upphävd genom 1927: 78.
[54] Förutvarande 237 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Säkerheten må 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 i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.

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

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

*238 §*[55]

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 riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* i någon av följande hamnar:

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;
3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å 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.

[55] Förutvarande 238 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.

Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.

*239 §*[56]

Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt *235 §*, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må 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 haverideläga 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.

*241 §*[57]

Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller *någon som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.*

Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller

[56] Förutvarande 239 § upphävd genom 1927: 78.
[57] Förutvarande 241 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren eller *den som i egenskap av befraktare eller eljest* handhar fartygets drift i *redarens ställe,* såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.

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

*242 §*[58]

Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.

Beträffande ansvarighet som avses i *234 § 1 mom.* andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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.

## ELFTE KAPITLET

## Om sjöpanträtt och skeppshypotek

### *I Sjöpanträtt*

*Sjöpanträtt i fartyg*

*244 §*[59]

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

[58] Förutvarande 242 § upphävd genom 1927: 78.
[59] Förutvarande 244 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*1. lön och annan gottgörelse till befälhavaren eller annan ombordanställd på grund av dennes tjänst på fartyget;*

*2. hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift;*

*3. ersättning med anledning av personskada, som inträffat i omedelbart samband med fartygets drift;*

*4. ersättning med anledning av sakskada, som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen icke kan grundas på avtal;*

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

*Första stycket 3 och 4 gäller ej i fråga om fordran på ersättning för atomskada.*

*Sjöpanträtt gäller även om fordringen riktar sig mot fartygets ägare, som ej är redare, eller mot någon som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.*

*245 §*[60]

*Av de i 244 § angivna fordringarna ha de som upptagits under skilda nummer inbördes företräde efter nummerordningen. Dock har fordran under 5 alltid företräde framför tidigare uppkomna fordringar.*

*Fordringar under samma nummer ha lika rätt. Av fordringar under 5 går dock yngre fordran före äldre.*

*Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

*246 §*[61]

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

[60] Förutvarande 245 § upphävd genom 1927: 78.
[61] Förutvarande 246 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Medför frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran, för vilken förre ägaren ej svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, svarar överlåtaren för vad som till följd därav ej kan utgå ur fartyget. Bestämmelserna i 240 § ha motsvarande tillämpning. Voro flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.*

*247 §*[62]

*Den som har annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besittning med reparations- eller byggnadsuppdrag har rätt att hålla fartyget eller bygget kvar till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Lagen (1950: 104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats har motsvarande tillämpning.*

*Om förmånsrätt, som följer med retentionsrätt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

*248 §*[63]

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

*249 §*[64]

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

[62] Förutvarande 247 § upphävd genom 1927: 78.
[63] Förutvarande 248 § upphävd genom 1927: 78.
[64] Förutvarande 249 § upphävd genom 1927: 78.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*Borgenärerna ha 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 ger ej utdelning över det belopp som högst skall utgå enligt dessa bestämmelser.*

*Exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat skall erkännas med den verkan som angives i första stycket, om försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.*

*250 §*[65]

*Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg ha motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes.*

*Sjöpanträtt i last*

*251 §*[66]

*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 lastägarens fordran för gods som sålts för annan lastägares räkning;*

*3. bortfraktarens fordringar på grund av fraktavtalet i den mån de kunna göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut.*

[65] Förutvarande 250 § upphävd genom 1927: 78.
[66] Förutvarande 251 § upphävd genom 1927: 78.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | 252 §[67] |
| | *Av de i 251 § angivna fordringarna ha de som upptagits under skilda nummer inbördes företräde efter nummerordningen. De som upptagits under samma nummer ha lika rätt. Dock skall av sådana under 1 och 2 angivna fordringar som härröra av skilda händelser yngre fordran gå före äldre.* |
| | *Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).* |
| | 253 §[68] |
| | *Utlämnas gods, som häftar för fordran, eller säljes gods för fartygets eller lastens behov, upphör sjöpanträtt i godset.* |
| | *Säljes gods exekutivt, upphör sjöpanträtt däri sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående.* |
| | *Den som utan borgenärens tillstånd lämnar ut gods, som häftar för fordran, svarar för vad som till följd därav ej kan utgå ur godset. Samma ansvarighet har även mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.* |
| | 254 §[69] |
| *1 mom. Föreligger ansvarighet för redare enligt denna eller allmän lag, är ansvarigheten begränsad vad angår* | *Sjöpanträtt i inlastat gods upphör ett år från det fordringen tillkom, om icke dessförinnan talan väckes i laga ordning eller godset blir föremål för säkerställd kvarstad eller utmätning som åtföljes av exekutiv försäljning. Preskriptionstiden skall ej löpa medan laga hinder möter mot att godset belägges med kvarstad el-* |
| *1. ersättning för skada å person, som befinner sig ombord på fartyget för att medfölja detta, och för skada å egendom ombord;* | |
| *2. ersättning för skada å person eller egendom, om skadan or-* | |

[67] Förutvarande 252 § upphävd genom 1927: 78.
[68] Förutvarande 253 § upphävd genom 1927: 78.
[69] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *sakats av någon som befinner sig ombord på fartyget;* | *ler utmätes för borgenärens fordran.* |
| *3. ersättning för skada å person eller 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 inskeppningen, befordringen eller landsättningen av passagerarna;* | *Har fordran kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.* |
| *4. ersättning för skada å hamnanläggning, bassäng eller segelbar vattenväg; samt* | |
| *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 person i redarens tjänst, som befinner 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, med mindre denne begått felet eller försummelsen i egenskap av fartygets befälhavare eller medlem av dess besättning.* | |
| *Begränsningen gäller icke ränta och kostnader i saken.* | |
| *2 mom. Har redaren motfordran mot borgenären och grunda sig fordran och motfordran på en och samma händelse, skall begränsningen avse allenast det belopp varmed fordringen överstiger motfordringen.* | |
| | *Gemensamma bestämmelser* |
| 255 §[70] | |
| *1 mom. Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet,* | *Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häftar varje pant för fordringens hela belopp.* |
| | *Får borgenär betalt ur en pant* |

[70] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *dock minst etthundrafemtiotusen francs.* | *för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för rättighetens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Rätt till sådant inträde har också borgenär, för vars fordran någon av panterna häftade särskilt, i den mån panten ej förslår till betalning av hans fordran på grund av den andre borgenärens krav.* |
| *Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenetthundra francs för ton, dock med minst sexhundratrettiotusen francs.* | |
| *2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.* | |
| *Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten.* | |

256 §[71]

| | |
|---|---|
| *Den ansvarighetsgräns, varom stadgats i 255 §, gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.* | *Sjöpanträtt består, även om fordringen överlåtes eller tages i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till annan.* |
| *Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i 255 § 1 mom. andra stycket. Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i nämnda mom. första stycket.* | |
| *Fördelningen av ansvarighetsbelopp skall ske i förhållande till fordringarnas storlek.* | |
| *Har redaren betalat 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 här i riket göras gällande mot re-* | |

[71] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *daren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.* | |
| 257 §[72] | |
| *Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer.* | *Sjöpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Retentionsrätt enligt 247 § kan däremot göras gällande i sådan ersättning.* |
| *Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.* | |
| *Om redaren ställt full säkerhet efter vad i första eller andra stycket sägs, skall på hans yrkande tidigare ställd säkerhet för fordran som avses med den fulla säkerheten frigivas.* | |
| *Vad i denna paragraf är stadgat skall äga motsvarande tillämpning, om säkerheten ställts hos vederbörlig myndighet i Danmark, Finland eller Norge.* | |
| 258 §[73] | |
| *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,* | *Talan om betalning ur fartyg eller last för fordran, som är förenad med sjöpanträtt, får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Såvitt gäller last kan sådan talan dock ej väckas mot befälhavaren* |

[72] Senaste lydelse 1964: 85.
[73] Senaste lydelse 1964: 85.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *utom riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § i någon av följande hamnar:* | *av fartygets ägare eller redare eller någon som handhar fartygets drift i redarens ställe.* |
| *1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;* | |
| *2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;* | |
| *3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å 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.* | |
| *Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 § men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken.* | |
| *Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.* | |
| 259 §[74] | |
| *Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt 255 §, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Har fartyget ej* | *Bestämmelserna i detta kapitel om sjöpanträtt och retentionsrätt i fartyg skola tillämpas, när sådan rättighet göres gällande inför svensk myndighet.* |
| | *Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet än som avses i detta kapitel, skall den prövas enligt lagen i den stat* |

[74] Senaste lydelse 1964: 85.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock ankomma på denne att uppgöra jämväl dispasch som här avses.* | *där fartyget är registrerat. Rättigheten får dock icke givas företräde framför sjöpanträtt enligt detta kapitel eller hypotek, som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Ej heller får den eljest erkännas i strid med denna konvention eller i något hänseende medföra bättre rätt än närmast motsvarande rättighet enligt denna lag.* |
| *Redaren skall hos dispaschören uppgiva namn och adress på kända sakägare.* | |
| *Dispaschören skall, om det ej är uppenbart att okända sakägare ej finnas, genom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och i tidning inom orten, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt ävensom ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas kända sakägare. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om dispasch vid gemensamt haveri.* | |
| *Kostnaden för dispasch, som avses i denna paragraf, är redaren skyldig att ersätta, såframt ej borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till dispaschör eller eljest särskilda skäl föranleda annat.* | |
| 260 §[75] | |
| *Har redaren utbetalt vad som åligger honom att utgiva enligt ovan givna bestämmelser om begränsning av ansvarigheten och visar sig sedan annan borgenär hava ägt rätt till betalning av ansvarighetsbeloppet, har redaren dock icke någon ytterligare betalningsskyldighet, därest redaren, då betalningen erlades eller, om den skedde enligt lagakraftvunnen dom eller dispasch, denna meddelades, icke ägde och ej heller genom vederbörlig undersökning kunnat få kunskap om den andres fordran.* | *Bestämmelserna i 259 § ha motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes. För tiden dessförinnan gäller lagen i den stat där fartyget bygges.* |
| *Borgenär, som sålunda uppbu-* | |

[75] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *rit vad som rätteligen bort tillkomma annan, svarar därmed för den andres fordran, såvida han ägde kunskap om fordringen, när han erhöll betalningen.* | |
| | *II Skeppshypotek* |
| | *Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning* |
| 261 §[76] | |
| *Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.* | *Ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge, som vill upplåta panträtt i skeppet eller bygget till säkerhet för fordran, har rätt att i den ordning som angives i detta kapitel hos registermyndigheten erhålla inskrivning i egendomen av visst belopp (inteckning) i svenskt eller utländskt mynt eller i francs som avses i 348 §. Myndighetens bevis om inskrivningen kallas pantbrev.* |
| *Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren, befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift, såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse.* | *Inteckning kan icke beviljas i andel av skepp eller skeppsbygge, ej heller i flera skepp eller byggen gemensamt.* |
| *Det sammanlagda belopp till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt 255 §.* | |
| 262 §[77] | |
| *Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet.* | *Panträtt stiftas genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha vunnit inskrivning av sin rätt till egendomen, överlämnar pantbrevet som pant för fordringen.* |
| *Beträffande ansvarighet som avses i 254 § 1 mom. andra stycket första punkten skall dock frågan huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad,* | *Bestämmelser om ägarens rätt när pantbrevet icke alls eller endast delvis utnyttjats för pant-* |

[76] Senaste lydelse 1964: 85.
[77] Senaste lydelse 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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.* | *sättning (ägarhypotek) finnas i 270 §.* |
| | 263 §[78] |
| *Konungen äger förordna, att i stället för bestämmelserna i detta kapitel andra regler skola här i riket 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.* | *Panträtt, som upplåtes i skepp eller skeppsbygge, omfattar även ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på egendomen.* |
| | *Panträttens innebörd* |
| | *264 §*[79] |
| | *När myndighet vid utsökning eller i annat fall fördelar medel mellan rättsägare i skepp eller skeppsbygge, har borgenär rätt att för fordran som är förenad med panträtt i egendomen, med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag, få betalning ur medlen intill pantbrevets belopp. I den mån detta ej förslår, erhåller borgenären betalning ur medlen genom ett tilllägg. Detta får ej överstiga femton procent av pantbrevets belopp jämte sex procent årlig ränta på detta belopp från den dag då egendomen utmättes, konkursansökan gjordes eller de medel nedsattes som eljest skola fördelas.* |
| | *Ha flera pantbrev överlämnats som pant för fordran och ha inteckningarna samma företrädesrätt eller gälla de omedelbart efter varandra, skola bestämmelserna i första stycket om pantbrevets be-* |

[78] Senaste lydelse 1964: 85.
[79] Förutvarande 264 § upphävd genom 1964: 85.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *lopp avse pantbrevens sammanlagda belopp.* |
| | *265 §*[80] |
| | *Borgenär har rätt att få betalning enligt 264 § även om fordringen preskriberats eller icke blivit anmäld efter kallelse på okända borgenärer.* |
| | *266 §*[81] |
| | *Försämras skepp eller skeppsbygge till följd av vanvård eller sjöolycka eller av annan därmed jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen ej är förfallen till betalning. Detsamma gäller, om skeppet eller bygget skall avregistreras enligt 16 §.* |

**Om sjöpanträtt och om preskription av fordran i vissa fall**

**I. Om sjöpanträtt**

| *Om sjöpanträtt i fartyg och frakt* | *Panträttsupplåtelse i vissa fall* |
|---|---|
| 267 §[82] | |
| *Sjöpanträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:* | *Frångår skepp eller skeppsbygge innehavaren efter klander, är upplåtelse av panträtt som skett efter det att egendomen kom ur rätte ägarens hand utan verkan, om ej annat följer av 268 §. Detsamma gäller, om förvärv av skepp eller skeppsbygge återgår såsom ogiltigt eller om överlåtaren häver avtal om sådant förvärv eller bringar det att återgå enligt villkor som är att jämställa med äganderättsförbehåll.* |
| *1. Rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn;* | |
| *2. fordran å hyra och annan gottgörelse, som tillkommer å fartyget anställd person på grund av tjänsteavtal med redaren eller be-* | |

[80] Förutvarande 265 § upphävd genom 1964: 85.
[81] Förutvarande 266 § upphävd genom 1964: 85.
[82] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

*Nuvarande lydelse*

*fälhavaren;*

*3. bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri;*

*4. ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats;*

*5. fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov; och*

*6. fordran, som grundar sig därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter.*

*Föreslagen lydelse*

268 §[83]

*Sjöpanträtt i fartyget omfattar jämväl fartygets tillbehör och redarens fordran å ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta. Under fartygets tillbehör innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å maskindrivet fartyg kol eller andra för maskinens drift avsedda ämnen.*

*Sjöpanträtt i frakt, däri inberäknat passagerareavgifter, avser bruttofrakten för den resa, under vilken fordringen uppkommit, samt fordran å ersättning eller haveribidrag för förlust av sådan frakt,*

*Har panträtt upplåtits i skepp eller skeppsbygge av den vars förvärv var inskrivet men som icke var rätt ägare eller behörig att förfoga över egendomen på dennes vägnar, består dock upplåtelsen, om borgenären vid sitt panträttsförvärv varken insett eller bort inse att upplåtaren saknade rätt att förfoga över egendomen.*

[83] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *dock att sjöpanträtt för fordran på grund av tjänsteavtal omfattar samtliga fraktbelopp för alla resor under den tid, samma tjänsteavtal gäller.*<br>*Sjöpanträtten omfattar tillika redarens fordran å ersättning för bärgning som utförts under resan, med avdrag för vad därav må tillkomma befälhavare eller besättning. Sjöpanträtten omfattar icke ersättning, som utgår till redaren på grund av tagen försäkring.* | |

269 §[84]

| | |
|---|---|
| *Borgenär, som för sin fordran har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, njute betalning ur panten med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979).*<br>*Hava i 267 § avsedda fordringar uppstått under samma resa, äge de rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de i samma § äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 3 och 5 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.*<br>*Fordringar, som uppstått under en senare resa, skola äga företräde framför dem, som härleda sig från en tidigare, dock att beträffande de i 267 § 6 nämnda fordringar vad sålunda stadgas skall gälla allenast sådana inbördes och att, där ett och samma tjänsteavtal avser flera resor, fordringar på grund av detsamma skola, ändå att de uppstått under en tidigare resa, njuta lika rätt med fordringar från den sista resan.* | *Bestämmelserna i 267 och 268 §§ ha motsvarande tillämpning, om ägare av skepp eller skeppsbygge, vars förvärv var inskrivet, upplåtit panträtt i strid med en mot honom på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rådighet över egendomen.* |

[84] Senaste lydelse 1970: 983.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *Ägarhypotekets innebörd* |
| 270 §[85] | |
| *Försäljes fartyg efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är stadgad, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.* | *Om pantbrev ej överlämnats som pant för fordran, är skeppets eller skeppsbyggets ägare berättigad att vid sådan fördelning som avses i 264 § med den företrädesrätt inteckningen medför enligt denna eller annan lag erhålla tilldelning ur medlen med pantbrevets belopp. Har pantbrev överlämnats som pant för fordran men understiger fordringen pantbrevets belopp, är skeppets eller byggets ägare berättigad att ur medlen erhålla skillnaden.* |
| *Har fartyg efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt och därefter blivit genom frivillig avhandling försålt, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen.* | |
| *Övergår eljest fartyg i annans hand, häfte det fortfarande för de fordringar, som nämnas i 267 §.* | |
| | *Intecknings företräde* |
| 271 §[86] | |
| *Skall egendom, vari sjöpanträtt äger rum, utmätningsvis försäljas, äge panträttshavarne, utan hinder av vad om begränsning av redareansvaret är stadgat, bevaka sina fordringar till fulla beloppet; njute dock ej utdelning utöver det belopp, som enligt nämnda stadganden skall högst utgå.* | *Inteckning ger företräde i förhållande till annan inteckning efter den tidsföljd i vilken inteckningarna sökas. Inteckningar som sökas på samma inskrivningsdag giva lika rätt.* |
| 272 §[87] | |
| *Sjöpanträtt i frakt, i redarens övriga i 268 § nämnda fordringar och i köpeskilling, varom i 270 § andra stycket sägs, må göras gällande så länge beloppet är oguldet eller innehaves av befälhavaren eller redarens agent.* | *Det företräde som ansökan om inteckning medför förfaller, om ansökningen avslås.* |
| *Har beloppet efter det redaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, äge borgenär, för vars fordran det inbetalda beloppet häftade, så långt detsamma förslår* | |

[85] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[86] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[87] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *erhålla utdelning i konkursen med den förmånsrätt, som skulle hava tillkommit honom, där beloppet utestått oguldet.* | |
| 273 §[88] | |
| *Har redaren uppburit belopp, varom i 272 § sägs, och gällde däri sjöpanträtt för fordran, för vilken han häftade allenast med fartyget och frakten, vare redaren för samma fordrans betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det uppburna beloppet.* | *Det företräde, som vunnits genom inteckning ändras ej, om inteckningen överföres från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret.* |
| *Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.* | |
| 274 §[89] | |
| *Har äganderätten till fartyg genom frivillig avhandling övergått till utländsk man och upphörde i följd därav sjöpanträtt i fartyget för fordran, för vilken förre ägaren häftade allenast med fartyget och frakten, vare denne för fordringens betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det värde, fartyget hade vid tiden för överlåtelsen.* | *Om förmånsrätt, som följer med inteckning, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).* |
| *Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.* | |
| | *Vissa bestämmelser om inteckningS och pantbrevs giltighet* |
| 275 §[90] | |
| *Vad i detta kap. stadgas angående sjöpanträtt i fartyg och frakt skall äga tillämpning jämväl vid underbortfraktning av ett fartyg samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fordringsägaren icke är i god tro.* | *Skall skepp avregistreras såsom förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller såsom förlorat enligt 70—72 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal, förfaller inteckning i skeppet tio år från den dag grunden för avregistrering antecknades i skeppsregistret. Inteckningen kan dock förnyas på begäran före utgången av angivna* |

[88] Senaste lydelse 1964: 85.
[89] Senaste lydelse 1964: 85.
[90] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*frist och därefter i samma ordning förnyas vart tionde år från den första fristens utgång. Rätt att begära inteckningsförnyelse har skeppsägaren och borgenären.*

*Om sjöpanträtt i inlastat gods*

276 §[91]

*Sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer*

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

*2. fordran på grund därav att, jämlikt i denna lag stadgad behörighet, befälhavaren eller bortfraktaren slutit avtal eller träffat annan åtgärd för lastens behov; befälhavarens eller bortfraktarens fordran för vad han förskjutit för lastens behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgatts utgiva; lastägares fordran för gods, som blivit under resa sålt för annan lastägares räkning; och*

*3. fordran på frakt, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan.*

*Här upptagna fordringar skola njuta betalning ur det inlastade godset med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979) och sig emellan i den nummerordning i vilken de ovan äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 1 och 2 nämnda fordringar en-*

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

*Exekutiv försäljning i främmande stat av intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som angives i första stycket, om försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.*

[91] Senaste lydelse 1970: 983.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *dast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.* | |

277 §[92]

| | |
|---|---|
| *Lossas gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, eller varder under resa gods sålt för fartygets eller lastens behov, upphöre sjöpanträtten i godset.* | *Om inteckning blir helt eller delvis utan verkan, är även pantbrevet utan verkan.* |
| *Samma lag vare, där godset säljes efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt gods i fartyg är stadgad men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.* | *Dödning av förkommet pantbrev medför ej att inteckningen blir utan verkan.* |

*Främmande hypotek m. m.*

278 §[93]

| | |
|---|---|
| *Är lastägare berättigad till ersättning för gods, som gått förlorat eller skadats, eller har gods under resan blivit sålt för fartygets behov eller för annan lastägares räkning, skola de borgenärer, vilka enligt 276 § hava sjöpanträtt i det inlastade godset, äga enahanda rätt till den lastägaren tillkommande ersättning.* | *Panträtt eller annan sådan rättighet, som upplåtits i utländskt fartyg, gäller även i Sverige under förutsättning att* |
| *Ersättning, som utgår till lastägaren på grund av tagen försäkring, häfte icke i pantens ställe.* | *1. rättigheten stiftats och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat;* |
| | *2. registret och de handlingar som skola förvaras där enligt lagen i registreringsstaten äro offentliga och såväl utdrag av registret som avskrift av handlingarna kunna erhållas från registret;* |
| | *3. registret eller där förvarade handlingar innehålla uppgift om rättighetshavarens namn och adress eller om att rättigheten stiftats till förmån för pantbrevs eller motsvarande handlings innehavare, det belopp rättigheten avser samt det datum och övriga omständigheter som enligt lagen i registreringsstaten bestämma rättighetens företräde i förhållande till andra rättigheter.* |

[92] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[93] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 279 §[94] | |
| *Sjöpanträtt i fordringsbelopp, vartill borgenär äger sådan rätt, som i 278 sägs, må göras gällande, så länge det icke uppburits av lastägaren.*<br>*Har sådant belopp efter det lastägaren försatts i konkurs influtit till konkurskoet, gälle vad i 272 § stadgas.*<br>*Har fordringsbeloppet uppburits av lastägaren, vare om dennes ansvarighet för fordrans betalning lag, som i 273 § för redare stadgas.* | *Panträtt eller annan sådan rättighet, som upplåtits i fartyg under byggnad i främmande stat, gäller även i Sverige under förutsättning att inskrivning skett i enlighet med den främmande statens lag.* |
| 280 §[95] | |
| *Utlämnar befälhavare utan borgenärens tillstånd gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, svare befälhavaren för den fordrans betalning, dock icke utöver det värde, godset hade vid lossningen; enahanda ansvarighet åligge jämväl mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat personligen svara, såvida han ägde kunskap om fordringen, när lossningen skedde.* | *Gäller inskriven panträtt eller annan sådan rättighet i fartyg eller fartygsbygge enligt 278 eller 279 § även i Sverige, medför rättigheten här 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.* |
| *Gemensamma bestämmelser* | *Inteckningsförfarandet* |
| 281 §[96] | |
| *Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, häfte envar av panterna för gäldens hela belopp.* | *I fråga om inteckning ha bestämmelserna i 2 kap. om registrerings- och inskrivningsförfarandet motsvarande tillämpning i den mån ej annat följer av 282—293 §§.*<br>*I inteckningsärende anses den såsom ägare av skeppet eller bygget för vars förvärv inskrivning senast är sökt.* |
| 282 §[97] | |
| *Borgenär, som har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, äge för utfåen-* | *Ansökan om inteckning skall göras skriftligen av ägaren av* |

[94] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[95] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[96] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).
[97] Senaste lydelse 1928: 161 (jfr 1938: 468).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *de av sin fordran ur panten söka fartygsägaren eller befälhavaren, vilkendera han helst vill. Söker borgenär för fordran, för vilken gods i fartyg häftar, betalning ur godset, äge ock han rätt att söka befälhavaren, dock ej där borgenären är fartygets ägare eller den, till vilken denne må hava överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning.* | *skeppet eller skeppsbygget. Den skall innehålla uppgift om det skepp eller bygge som avses och det belopp på vilket inteckningen skall lyda.*<br>*Begäran om inteckningsförnyelse göres skriftligen av skeppsägaren eller pantbrevets innehavare. Pantbrevet skall ingivas, om det ej är skeppsägaren som begär förnyelsen.* |

283 §[98]

| | |
|---|---|
| *Sjöpanträtt upphör, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om*<br>*1. fordran på bärgarlön, inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;*<br>*2. fordran på ersättning för sammanstötning eller annan olyckshändelse eller för skada på person, inom ett år från den dag skadan inträffade;*<br>*3. 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;*<br>*4. fordran för lämnade förnödenheter, som avses i 267 § 5, inom sex månader från det fordringen tillkom;*<br>*5. övriga i nyssnämnda lagrum samt 276 § 2 avsedda fordringar, inom ett år från det fordringen tillkom;*<br>*6. alla övriga fordringar, inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.*<br>*Vid tillämpning av första stycket 6 anses i 267 § 2 avsedda fordringar på lön eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal icke förfallna till betalning på den grund att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.*<br>*Har fordran som avses i första* | *Ansökan om inteckning skall avslås, om*<br>*1. bestämmelserna i 282 § första stycket ej iakttagits;*<br>*2. ansökningen strider mot 261 § andra stycket;*<br>*3. ansökningen strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen som antecknats i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret eller skall antecknas där den inskrivningsdag inteckningen sökes och ansökningen icke medgivits av den till vars förmån inskränkningen gäller;*<br>*4. skeppet eller skeppsbygget skall avregistreras;*<br>*5. sökanden eller, om skeppet eller bygget äges av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försättes i konkurs den inskrivningsdag inteckningen sökes och det icke visas, att skeppet, bygget eller andelen ej hör till konkursboet; eller*<br>*6. skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning senast den inskrivningsdag inteckningen sökes.*<br>*Har ärende angående inskrivning av sökandens förvärv uppskjutits, skall behandlingen av in-* |

[98] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.* | *teckningsansökningen uppskjutas på motsvarande sätt.* |

**II. Om preskription av fordran i vissa fall**

| 284 §[99] | |
|---|---|
| *Nedanstående fordringar upphöra, vare sig ansvarigheten för dem är begränsad eller obegränsad, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om* | *Möter icke hinder enligt 283 §, skall inteckning beviljas och pantbrev utfärdas på grund av inteckningen.* |
| *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 utbekommande av belopp som någon enligt 220 § tredje stycket erlagt utöver vad som rätteligen belöper på honom, inom ett år efter 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* | |

[99] Senaste lydelse 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*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 första eller andra stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.*

*Föreslagen lydelse*

*285 §*[100]

*Begäran om inteckningsförnyelse skall avslås, om 282 § andra stycket ej iakttagits.*

*286 §*[101]

*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 §*[102]

*Pantbrev får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare utbytas mot två eller flera nya pantbrev (utbyte). På begäran skall därvid pantbrevens inbördes företrädesrätt bestämmas. Härvid har 286 § andra punkten motsvarande tillämpning.*

*288 §*[103]

*Inteckning får på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbre-*

[100] Förutvarande 285 § upphävd genom 1922: 271.
[101] Förutvarande 286 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[102] Förutvarande 287 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[103] Förutvarande 288 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*vets innehavare nedsättas efter annan inteckning (nedsättning). Inteckning, som nedsättes efter annan inteckning, gäller efter inteckning med lika rätt som eller bättre rätt än denna, även om detta ej angives i beslutet.*

*289 §*[104]

*På ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare och efter medgivande av pantbrevets innehavare får inteckning dödas (dödning).*

*Bestämmelser om dödning av förkommet pantbrev och om utfärdande av nytt pantbrev som svarar mot det dödade finnas i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling.*

*290 §*[105]

*När innehavare av pantbrev lämnar medgivande till åtgärd som avses i 287—289 §§ skall pantbrevet ingivas.*

*291 §*[106]

*På ansökan av pantbrevs innehavare skall innehavet antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Är annan antecknad som innehavare, skall registermyndigheten sedan det nya innehavet antecknats avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Föreligger anledning till antagande att sökanden ej innehar pantbrevet, skall föreläggande meddelas honom att uppvisa detta.*

*Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet upphört, skall anteckningen avföras.*

*Har ansökan enligt första stycket icke gjorts, när pantbrev utfärdas, eller föreligger icke ny*

[104] Förutvarande 289 § upphävd genom 1922: 271.
[105] Förutvarande 290 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[106] Förutvarande 291 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*sådan ansökan när anteckning om innehav avföres, antecknas skeppets eller skeppsbyggets ägare som innehavare.*

*292 §*[107]

*Har inteckning förfallit enligt 275 §, skall det antecknas i skeppsregistret.*

*I registret skall göras anteckning om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.*

*293 §*[108]

*Om skeppsbygge avföres ur skeppsbyggnadsregistret för att i stället införas i skeppsregistret såsom skepp, skall inteckning som gäller i bygget och införing som rör inteckningen överföras till skeppsregistret.*

## TOLFTE KAPITLET

### Om dagböcker, sjöförklaring och besiktning

305 §[109]

Sjöförklaring inom riket hålles av *Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt.* Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Konungen äger dock för viss hamn förordna att annan av *domstolarna* skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.

Sjöförklaring inom riket hålles av *tingsrätt, som enligt 336 § utsetts att vara sjörättsdomstol.* Behörig är den domstol som är närmast den hamn eller ort där sjöförklaring skall äga rum enligt 304 §. Konungen äger dock för viss hamn förordna att annan av *sjörättsdomstolarna* skall vara behörig, om det är ändamålsenligt med hänsyn till trafikförbindelser och övriga förhållanden.

Om annat ej följer av denna lag, gäller beträffande sjöförklaring inför domstol lagen om handläggning av domstolsärenden.

Vid sammanträde för sjöförklaring skall rätten bestå av lagfaren domare såsom ordförande samt två personer som äro kunniga och erfarna i sjöväsendet. Åtminstone en av de senare bör hava grundlig erfarenhet från tjänst som fartygs- eller maskinbefäl på handelsfartyg och nyligen hava utövat sådan tjänst. Rätten utser för varje sjöförklaring de särskilda ledamöterna från en förteckning, som sjöfartsverket årligen upprättar för varje sjöfartsinspektionsdistrikt. Förteckningen skall upp-

[107] Förutvarande 292 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[108] Förutvarande 293 § upphävd genom 1967: 48 (jfr 1967: 288).
[109] Senaste lydelse 1970: 919.

*Nuvarande lydelse* *Föreslagen lydelse*

taga minst tjugo personer. Om biträde av person med särskild sakkunskap i visst fall är ändamålsenligt, äger rätten tillkalla sådan person att inträda såsom ytterligare ledamot i rätten, även om han ej är upptagen i förteckningen. Särskild ledamot skall vara svensk medborgare. Den som är omyndig eller i konkurstillstånd får ej vara ledamot. Särskild ledamot äger uppbära ersättning av allmänna medel enligt bestämmelser som meddelas av Konungen.

I Danmark, Finland och Norge hålles sjöförklaring för svenskt fartyg av domstol som är behörig enligt landets lag.

I övrigt hålles sjöförklaring utom riket av svensk konsul, som enligt bemyndigande av ministern för utrikes ärendena äger utföra sådan förrättning. Om det lämpligen kan ske, skola vid sjöförklaringen biträda två av konsuln tillkallade, i sjöväsendet kunniga personer, helst svenska, danska, finska eller norska medborgare, mot vilka ej förekommer jäv som gäller mot domare. Är i visst fall biträde av person med särskild sakkunskap ändamålsenligt, äger konsuln tillkalla även sådan person. I ort, där behörig svensk konsul ej finnes, hålles sjöförklaring av behörig dansk, finsk eller norsk konsul.

I fråga om sjöförklaring inför konsul gälla i tillämpliga delar bestämmelserna om sjöförklaring vid domstol. Konsul äger dock ej upptaga ed eller försäkran eller meddela vitesföreläggande.

## FJORTONDE KAPITLET

### Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål

336 §[110]

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag är *Luleå, Sundsvalls, Stockholms, Kalmar, Malmö, Göteborgs eller Karlstads tingsrätt.* Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som *anges* i första stycket uteslutande *annat fartyg än handelsfartyg eller fiskefartyg,* får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

Första domstol i tvistemål rörande förhållande som avses i denna lag *(sjörättsmål)* är *tingsrätt, som Konungen utser (sjörättsdomstol).* Detsamma gäller brottmål i fråga om gärning som avses i denna lag, även om gärningen är belagd med strängare straff i brottsbalken.

Rör mål som *angives* i första stycket uteslutande *båt, som ej hålles i drift yrkesmässigt eller eljest i förvärvssyfte,* får målet upptagas även av tingsrätt som är behörig enligt 10 eller 19 kap. rättegångsbalken.

## FEMTONDE KAPITLET

### Särskilda bestämmelser

*Poincaréfranc*

*348 §*

*Med franc förstås i denna lag en enhet innehållande sextiofem*

[110] Senaste lydelse 1970: 919.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då betalning sker eller, om säkerhet ställes för betalningen, då säkerheten ställes.*

*Statsansvar för vissa rättsförluster m. m.*

*349 §*

*Kommer till följd av 20, 268 eller 269 § förvärv eller panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning som avses i 269 § gäller, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.*

*Har den skadelidande utan skälig anledning underlåtit att vidtaga åtgärd för att bevara sin rätt eller har eljest vållande på hans sida medverkat till förlusten, jämkas ersättningen efter vad som finnes skäligt.*

*350 §*

*Kommer till följd av beslut i ärende om rättelse förlust att tillskyndas rättsägare som avses i 39 §, har han rätt till ersättning av staten, även om förlusten icke vållats genom fel eller försummelse. Ersättning utgår dock ej, om den skadelidande med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förekommit.*

*351 §*

*Staten företrädes i ärende om ersättning enligt 349 eller 350 § av myndighet som Konungen bestämmer.*

*352 §*

*Vill den som är part i mål om rätt till skepp eller skeppsbygge framställa anspråk på ersättning enligt 349 §, om han förlorar må-*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
| --- | --- |
| | *let, skall han antingen till gemensam handläggning med målet väcka talan mot staten om sitt ersättningsanspråk eller skriftligen underrätta den myndighet som avses i 351 § om rättegången.* |
| | *Har förberedelse slutförts utan att talan väckts eller underrättelse lämnats enligt första stycket, skall domstolen förelägga parten att vidtaga endera åtgärden inom viss tid. Iakttages ej tiden, är ersättningsanspråket förfallet. Erinran därom skall intagas i föreläggandet.* |
| | *353 §* |
| | *Har den som är berättigad till ersättning av staten 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.* |

## Övergångsbestämmelser

*Allmänna bestämmelser*

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

Genom lagen upphäves

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 föreskrift som ersatts genom bestämmelse i denna lag tillämpas i stället den nya bestämmelsen.

Konungen kan med iakttagande av vad som sägs i punkterna 1—22 meddela närmare föreskrifter för ikraftträdandet av de nya bestämmelserna.

*Till 1 kap. sjölagen*

2. Bestämmelserna i 5 § i dess äldre lydelse rörande fartygsandels bevarande i svensk hand gäller fortfarande i fråga om överlåtelse eller förändring som inträffat före ikraftträdandet.

3. Utan hinder av 6 § i dess nya lydelse får skepp behålla det namn

varunder det vid ikraftträdandet är infört i fartygsregistret så länge skeppet eller mer än hälften därav ej övergått till ny ägare eller det föreligger särskilda skäl att skeppet ändock behåller namnet. Detta får dock ej behållas, om registermyndigheten finner synnerliga skäl att namnet ändras för undvikande av förväxling.

Finner registermyndigheten att skepps namn bör ändras, kan den vid vite förelägga ägaren att inom viss tid bestämma annat namn varunder skeppet kan registreras. Vitet utdömes av myndigheten.

*Till 2 kap. sjölagen*

4. I skeppsregistret skall såsom ägare till skepp, som är överfört från fartygsregistret eller fiskefartygsregister, antecknas den som senast upptagits som ägare av skeppet i sådant register. Registermyndigheten skall på lämpligt sätt låta kungöra sådan anteckning.

Har ett år förflutit från ikraftträdandet utan att inskrivning av äganderätt sökts eller talan väckts om bättre rätt till skeppet, skall den som antecknats såsom ägare anses som inskriven ägare av skeppet.

Den som sökt inskrivning av äganderätt till annat skepp än som avses i första stycket och därvid icke kunnat styrka sin rätt, skall antecknas i skeppsregistret som ägare, om han gjort sin rätt sannolik. Första stycket andra punkten och andra stycket har motsvarande tillämpning, varvid ettårsfristen räknas från den dag anteckningen kungjordes.

5. Har inteckning sökts eller beviljats i båt före ikraftträdandet, skall båten och inteckning som gäller däri upptagas i skeppsregistret. Båten och inteckningen skall anses införda i registret dagen för ikraftträdandet.

I fråga om båt som avses i första stycket gäller de nya bestämmelserna om registrering av skepp och inskrivning av äganderätt till skepp, utom 19—22 §§. Upphör båten att besväras av inteckning, skall den omedelbart avföras ur skeppsregistret.

Bestämmelserna i 4 har motsvarande tillämpning i fråga om båt som avses i denna punkt.

6. Skeppsbygge, som anmäles för registrering inom två år från ikraftträdandet, får ej införas i skeppsbyggnadsregistret, om

a) ägarens näringsverksamhet omfattas av företagsinteckning och inteckningshavaren icke medgivit att bygget registreras och därefter ej omfattas av hans rätt på grund av inteckningen, eller

b) avhandling om förskott till bygget tagits in i protokoll hos Stockholms tingsrätt och beställaren varken gjort anmälningen själv eller medgivit att bygget registreras.

Utföres bygget enligt beställning, som gjorts före ikraftträdandet, får det registreras endast om både tillverkare och beställare är ense om registreringen.

Anmälan av skeppsbygge för registrering, som göres senare än två år efter ikraftträdandet, skall avslås, om det visas att registreringen skulle kränka rätt, som någon har till bygget på grund av företagsinteckning eller enligt 3 § i dess äldre lydelse.

Den rätt som beställare vunnit enligt 3 § i dess äldre lydelse består så länge bygget ej registreras enligt de nya bestämmelserna.

7. Frist för anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller för ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom skall ej i något fall räknas från dag före ikraftträdandet.

*Till 3 kap. sjölagen*

8. I fråga om partrederi, som tillkommit före ikraftträdandet, tillämpas de nya bestämmelserna utan hinder av att anmälan ej göres enligt 40 §. I fråga om förpliktelse som uppkommit för redare före ikraftträdandet gäller dock äldre bestämmelser.

*Till 11 kap. sjölagen*

9. I fråga om sjöpanträtt, som uppstått före ikraftträdandet, gäller 245, 252 och 255—260 §§ i stället för motsvarande äldre bestämmelser.

10. I skepp, som icke har den dräktighet att det kunnat intecknas enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg, får inteckning icke beviljas enligt de nya bestämmelserna utan att det visas, antingen att skeppet ej omfattas av företagsinteckning eller, om så är fallet, att inteckningshavaren uppgivit sin rätt till skeppet.

11. Inteckning, som beviljats eller sökts före ikraftträdandet, skall anses som en enligt de nya bestämmelserna 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.

12. Utgör inteckningshandling säkerhet för fordran vid ikraftträdandet, skall panträtt anses upplåten enligt 262 § 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. Därvid har 36 § lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg fortfarande tillämpning.

13. Bestämmelserna i 12 har motsvarande tillämpning i fall då borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på grund varav inteckning sökts, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 19. Bestämmelserna i 12 har likaledes motsvarande tillämpning, om borgenär vid ikraftträdandet innehar fordringshandling, på vilken tecknats inteckningsmedgivande, och inteckning sedermera beviljas med stöd av 19.

14. Har borgenär panträtt för sin fordran på grund av inteckning som beviljats före ikraftträdandet eller därefter med stöd av 19 skall ifråga om hans rätt till betalning ur medel, som myndighet vid utsökning eller eljest fördelar mellan rättsägare i fartyg, äldre bestämmelser tillämpas i stället för 264 § första stycket, om det yrkas av någon vars rätt beror därav. Vad som sagts nu gäller dock endast om fördelningen föranledes av utmätning som skett före utgången av 197 eller av konkurs efter ansökan som gjorts före nämnda tidpunkt eller, såvitt angår fördelning av annan anledning än utmätning eller konkurs, om medlen nedsatts före den angivna tidpunkten.

Första stycket gäller även i fall då efter ikraftträdandet inteckningshandlingen utbytts mot två eller flera nya pantbrev.

15. Grundas panträtt i fartyg på förhållande som anges i 12 eller 13 första stycket, har fartygsägaren även i annat fall än då bestämmelserna i 14 är tillämpliga rätt att påfordra, att vid fördelning av

medel mellan rättsägare i fartyget betalning till borgenären begränsas enligt äldre bestämmelser.

16. Medför tillämpning av 264 § första stycket, i fall då panträtt i fartyg grundas på förhållande som anges i 12 eller 13 första stycket och fordringens förfallodag inträffar efter utgången av år 197 , att inteckningssäkerhetens värde nedgår väsentligt och ställer gäldenären ej efter anfordran ytterligare säkerhet varmed borgenären skäligen kan nöjas, får borgenären säga upp fordringen till betalning inom sex månader. Uppsägning på grund av vad som sagts nu får icke ske förrän sex månader förflutit från det gäldenären anmodats ställa ytterligare säkerhet och ej heller före utgången av år 197 eller senare än att tiden för betalningsskyldighetens fullgörande infaller före utgången av år 197 .

17. Övergångsbestämmelserna utgör ej hinder för borgenär att göra gällande personligt betalningsansvar på grund av inteckningshandling. Bestämmelserna i 24 och 25 §§ lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg har fortfarande tillämpning.

18. Bestämmelserna i 271 och 272 §§ om företräde på grund av inteckning har tillämpning även om inteckningen sökts före ikraftträdandet.

Bestämmelserna i 268 och 269 §§ om godtrosförvärv på grund av inskrivning gäller endast i fråga om upplåtelse som sker efter ikraftträdandet.

19. Fullföljes efter ikraftträdandet en dessförinnan gjord ansökan om inteckning, skall inteckning beviljas enligt de nya bestämmelserna, om ansökningen uppfyller villkoren för inteckning enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg. Ansökningen skall därvid anses avse ett penningbelopp motsvarande fordringens kapitalbelopp.

Sökes efter ikraftträdandet inteckning på grund av fordringshandling, på vilken före ikraftträdandet tecknats sådant bevittnat medgivande som avses i 2 § lagen om inteckning i fartyg, skall ansökningen upptagas och prövas som ansökan om inteckning enligt 282 § första stycket. Även i detta fall skall ansökningen 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 skeppet och inskrivning sökes för hans fång.

20. Bestämmelserna i 275 § om inteckningsförnyelse tillämpas även om grund för avregistrering inträffat före ikraftträdandet. Tiden för anmälan får dock ej i något fall understiga fem år från ikraftträdandet.

21. Bestämmelsen i 276 § första stycket om verkan av exekutiv auktion gäller ej i fråga om auktion som ägt rum före ikraftträdandet.

*Till 15 kap. sjölagen*

22. Bestämmelserna i 349—353 §§ om ersättning av staten i vissa fall gäller endast i fråga om förvärv och upplåtelse som äger rum efter ikraftträdandet.

## 2 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 angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 1 § | |
| Utfästelse om gåva av lös egendom varom i denna lag sägs vare, så länge gåvan ej fullbordats, utan verkan, med mindre utfästelsen gjorts i skuldebrev eller annan urkund som blivit till gåvotagaren överlämnad, eller omständigheterna vid dess tillkomst utmärka att den var avsedd att komma till allmänhetens kännedom. | |
| Har gåvan ej fullbordats, vare mot givarens borgenärer utfästelsen ogill, ändå att den gjorts så som i första stycket är sagt. | Har gåvan ej fullbordats, vare mot givarens borgenärer utfästelsen ogill, ändå att den gjorts så som i första stycket är sagt. *I fråga om skepp och skeppsbygge lände dock till efterrättelse vad enligt sjölagen gäller om verkan av inskrivning av rätt till sådan egendom.* |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 3 Förslag till

## Lag om ändring i handelsbalken

Härigenom förordnas, att 10 kap. 7 § handelsbalken skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 10 kap. 7 §[1] | |
| *Fartyg, som är för fordran intecknat eller äger den dräktighet, att, enligt vad särskilt är stadgat, inteckning däri kan meddelas,* må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas. | *Skepp och skeppsbygge* må ej med laga verkan sättas i pant efter ty nu är sagt. Ej heller må luftfartyg sålunda pantsättas. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

De nya bestämmelserna skall gälla även sådan båt som enligt övergångsbestämmelserna till lagen (197 : 000) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall tagas upp i skeppsregistret.

[1] Senaste lydelse 1955: 230.

## 4 Förslag till

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

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

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen 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 som kan intecknas för fordran eller* luftfartyg *eller* sådan reservdel till luftfartyg som kan omfattas av inteckning i luftfartyg, | 1. inventarier, varor eller andra lösören, dock ej *skepp och skeppsbygge, ej heller* luftfartyg *och* sådan reservdel därtill som kan omfattas av inteckning i luftfartyg, |

2. byggnad eller anläggning som icke hör till tomträtt eller vattenfallsrätt,
3. arrenderätt, hyresrätt, rättighet som avses i 1 kap. 7 § lagen den 14 juni 1907 (nr 36 s. 1) om nyttjanderätt till fast egendom, bostadsrätt eller rätt till gruva eller annan gruvegendom, om rättigheten kan utmätas,
4. nyttjanderätt till inventarier eller andra lösören, om rättigheten kan utmätas,
5. patent, upphovsrätt eller annan rättighet av immateriell art, om rättigheten kan utmätas,
6. fordran på vederlag för överlåtelse eller upplåtelse av egendom av sådant slag, som avses under 1—5, eller på ersättning med anledning av att sådan egendom skadats eller gått förlorad eller tagits i anspråk genom expropriation eller liknande förfarande,
7. fordran på vederlag för arbete.

Överlåtes verksamheten, gäller inteckningen i överlåtarens fordran på vederlag, i vad detta avser egendom som vid överlåtelsen omfattades av inteckningen.

---

1. Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.
2. Omfattas skepp eller skeppsbygge av företagsinteckning vid ikraftträdandet, gäller äldre bestämmelser fortfarande, om ej inteckningshavaren avstår från sin rätt.
3. I fråga om intecknad båt gäller äldre bestämmelser så länge båten är upptagen i skeppsregistret enligt övergångsbestämmelserna till lagen (197 : 000) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1).

## 5 Förslag till

## Lag om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979)

Härigenom förordnas i fråga om förmånsrättslagen (1970: 979),
dels att 17 § skall upphöra att gälla,
dels att 4, 9, 15 och 16 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | 4 § |
| Förmånsrätt följer med<br>1. sjöpanträtt och luftpanträtt,<br>2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt), | |
| 3. panträtt på grund av inteckning i *fartyg* eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. | 3. panträtt på grund av inteckning i *skepp eller skeppsbygge* eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg. |
| *Beställare av fartyg som lämnat fartygsbyggaren förskott i byggnadsämnen eller pengar har förmånsrätt i byggnadsämnena och det som för beställarens räkning tillverkats med förskottet, om skriftlig handling upprättats och med denna förfarits enligt 3 § sjölagen (1891: 35 s. 1).*<br>*Redare vilken för medredare lämnat förskott som avses i 17 § sjölagen har förmånsrätt i medredarens andel av fartyget enligt nämnda paragraf.* | |
| | 9 § |
| Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas *och, beträffande 4 §, styckenas* följd *samt* efter den i *4 § första stycket och 5—7 §§* angivna numreringen. | Särskilda förmånsrätter gäller inbördes efter paragrafernas följd *och* efter den i *4—7 §§* angivna numreringen. |
| Förmånsrätt enligt 4 § *första stycket 2 eller* 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § *första stycket 1 på grund av sjöpanträtt som avses i 267 § 6 sjölagen (1891: 35 s. 1) och förmånsrätt enligt 4 § första stycket 3 har företräde framför förmånsrätt enligt 4 § första stycket* 2 på grund av retentionsrätt. | Förmånsrätt enligt 4 § 3 har dock företräde framför förmånsrätt enligt 4 § 2 på grund av *annan* retentionsrätt *än som avses i 247 § sjölagen (1891: 35 s. 1).* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| Förmånsrätt på grund av utmätning har företräde framför förmånsrätt på grund av inteckning, vilken sökts samma dag som utmätningen verkställdes eller senare.<br>Utmätning ger företräde framför senare utmätning av samma egendom. Utmätning för flera fordringar på en gång ger lika rätt. Om det inbördes företrädet i övrigt mellan fordringar med samma slag av förmånsrätt finns för vissa fall särskilda bestämmelser. | |
| 15 § | |
| Fordran med allmän förmånsrätt uttages i första hand ur egendom som ej är föremål för särskild förmånsrätt. Förslår ej denna egendom, uttages fordringen ur egendom, vari särskild förmånsrätt gäller, före fordringar med sådan förmånsrätt i den mån det är medgivet enligt 16 *eller 17 §* och i övrigt efter sistnämnda fordringar. | Fordran med allmän förmånsrätt uttages i första hand ur egendom som ej är föremål för särskild förmånsrätt. Förslår ej denna egendom, uttages fordringen ur egendom, vari särskild förmånsrätt gäller, före fordringar med sådan förmånsrätt i den mån det är medgivet enligt 16 *§* och i övrigt efter sistnämnda fordringar. |
| 16 §[1] | |
| Fordran med allmän förmånsrätt enligt *10 eller 11 §* uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt i lös egendom enligt *4 § andra eller tredje stycket,* 5 eller 8 §. Vad som uttages på detta sätt skall, när det finns särskilda förmånsrätter i olika egendomsgrupper, fördelas på grupperna i förhållande till den köpeskilling som erhållits för varje grupp. | Fordran med allmän förmånsrätt enligt *10, 11 eller 12 §* uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt enligt 5 eller 8 § i *annan* lös egendom *än tomträtt.* Vad som uttages på detta sätt skall, när det finns särskilda förmånsrätter i olika egendomsgrupper, fördelas på grupperna i förhållande till den köpeskilling som erhållits för varje grupp. |
| *17 §*[1]<br>*Fordran med allmän förmånsrätt enligt 12 § uttages, om det behövs, före fordringar med särskild förmånsrätt i lös egendom enligt 4 § tredje stycket, 5 eller 8 §. Härvid äger 16 § andra punkten motsvarande tillämpning.* | |

1. Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.
2. I fråga om retentionsrätt, som uppstått före ikraftträdandet, gäller de äldre bestämmelserna fortfarande.
3. Bestämmelserna i 4 § andra stycket och 16 § i dess äldre lydelse

[1] Senaste lydelse 1971: 1043.

om förmånsrätt för förskott vid fartygsbeställning gäller fortfarande i fråga om bygge som ej registreras.

4. De äldre bestämmelserna i 4 § tredje stycket, 16 och 17 §§ om redares förmånsrätt på grund av förskott för medredares bidrag till rederirörelsen enligt 17 § sjölagen (1891: 35 s. 1) i dess äldre lydelse gäller fortfarande i fråga om förskott som lämnats före ikraftträdandet.

## 6 Förslag till

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

Härigenom förordnas, att 54, 58 och 86—88 §§ lagen (1927: 77) om försäkringsavtal skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 54 §[1] | |
| 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. *I fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt skall vad sålunda stadgats äga tillämpning endast om panträtten är förbunden med personlig fordran hos pantens ägare.* | 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; *vad nu sagts gäller dock ej i fråga om sjöpanträtt och luftpanträtt.* |

Är förbehåll träffat, enligt vilket försäkringen skall upphöra i händelse äganderätten till godset övergår å annan, vare ny ägare dock, där försäkringsfall inträffar inom fjorton dagar, berättigad till ersättning för liden skada, i den mån han icke på grund av försäkring, som han själv tagit, äger rätt till gottgörelse för skadan. Vad sålunda stadgats skall icke äga tillämpning i fråga om sjöförsäkring å fartyg eller kreatursförsäkring.

58 §

Gäller försäkring å gods till förmån för någon, som till säkerhet för fordran har panträtt i godset, äge han, ändå att fordringen ej är till betalning förfallen, framför ägaren rätt att ur utfallande ersättningsbelopp utfå sin fordran, såvida icke ägaren genom att avhjälpa skadan eller på annat sätt bereder panthavaren samma säkerhet som han ägt

[1] Senaste lydelse 1955: 233.

*Nuvarande lydelse* *Föreslagen lydelse*

före försäkringsfallet. Lag samma vare, där försäkringen gäller till förmån för någon, som har rätt att kvarhålla godset till säkerhet för förfallen fordran.

Ersättningsbelopp för gods, som är utmätt, skall, om borgenären det yrkar, utgivas till utmätningsmannen. Avser ersättningsbeloppet gods, som satts i kvarstad eller under skingringsförbud, skall beloppet, där part det äskar, utgivas till överexekutor; och har denne att med beloppet förfara på sätt i *186 §* utsökningslagen är för där avsett fall stadgat.

I fråga om rätt för *vissa innehavare av inteckning i fast egendom, tomträtt eller vattenfallsrätt* att njuta betalning ur brandskadeersättning gälle, i stället för föreskrifterna i 56 och 57 §§ samt första och andra styckena i förevarande paragraf, vad som finnes stadgat i 86—88 §§ samt i särskild lag.

Ersättningsbelopp för gods, som är utmätt, skall, om borgenären det yrkar, utgivas till utmätningsmannen. Avser ersättningsbeloppet gods, som satts i kvarstad eller under skingringsförbud, skall beloppet, där part det äskar, utgivas till överexekutor; och har denne att med beloppet förfara på sätt i *160 §* utsökningslagen är för där avsett fall stadgat.

I fråga om rätt för *borgenär, som har panträtt i fastighet eller i tomträtt,* att njuta betalning ur brandskadeersättning gälle, i stället för föreskrifterna i 56 och 57 §§ samt första och andra styckena i förevarande paragraf, vad som finnes stadgat i 86—88 §§ samt i särskild lag.

86 §[2]

Timar brandskada å fast egendom, vare *den som i egendomen har inteckning för fordran* berättigad att, på sätt därom är särskilt stadgat, njuta betalning eller säkerhet, såframt utfallande ersättning överstiger en tiondel av försäkringsbeloppet för egendomen.

Timar brandskada å fast egendom, vare *borgenär, som har panträtt i egendomen,* berättigad att, på sätt därom är särskilt stadgat, njuta betalning eller säkerhet, såframt utfallande ersättning överstiger en tiondel av försäkringsbeloppet för egendomen.

87 §

Har anmälan om *inteckningshavarens* namn och adress gjorts hos försäkringsgivaren, vare uppsägning av försäkringsavtalet eller avtalad ändring däri utan inverkan å den rätt, som tillkommer *inteckningshavaren* på grund av försäkringsfall, som inträffar, innan en månad förflutit efter det han underrättats om uppsägningen eller ändringen; och skall sådan underrättelse anses meddelad, då den i rekommenderat brev av-

Har anmälan om namn och adress *för borgenär, som har panträtt i fastighet eller tomträtt,* gjorts hos försäkringsgivaren, vare uppsägning av försäkringsavtalet eller avtalad ändring däri utan inverkan å den rätt, som tillkommer *borgenären* på grund av försäkringsfall som inträffar, innan en månad förflutit efter det han underrättats om uppsägningen eller ändringen; och skall sådan underrättelse anses meddelad, då den i

[2] Senaste lydelse 1967: 264.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| sänts under den uppgivna adressen. | rekommenderat brev avsänts under den uppgivna adressen. |
| Varder premie ej i rätt tid erlagd av försäkringstagaren, må försäkringsgivaren ej gent emot *inteckningshavare,* vars namn och adress blivit hos honom anmälda, åberopa försäkringstagarens dröjsmål till befrielse från ansvarighet, med mindre *inteckningshavaren* underrättats, att premien är ogulden, och därefter en vecka förflutit. | Varder premie ej i rätt tid erlagd av försäkringstagaren, må försäkringsgivaren ej gent emot *borgenär,* vars namn och adress blivit hos honom anmälda, åberopa försäkringstagarens dröjsmål till befrielse från ansvarighet, med mindre *borgenären* underättats, att premien är ogulden, och därefter en vecka förflutit. |
| Ej må eljest försäkringsgivare till befrielse från ansvarighet gent emot *inteckningshavare* åberopa omständighet, som beror av annan än denne. | Ej må eljest försäkringsgivare till befrielse från ansvarighet gent emot *borgenär* åberopa omständighet, som beror av annan än denne. |

88 §[3]

| *Vad i 86 och 87 §§ stadgas om inteckningshavare gälle ock den, som för ogulden köpeskilling äger fordran med förmånsrätt, som avses i 11 kap. 2 § jordabalken.* | |
|---|---|
| Har *någon för fordran inteckning i tomträtt eller vattenfallsrätt,* och är brandförsäkring tagen å byggnad eller annat, som hör till tomträtten *eller vattenfallsrätten,* vare i fråga om *inteckningshavarens* rätt på grund av försäkringen bestämmelserna i 86 och 87 §§ *likaledes* tillämpliga. | Har *borgenär panträtt i tomträtt* och är brandförsäkring tagen å byggnad eller annat, som hör till tomträtten, vare i fråga om *borgenärens* rätt på grund av försäkringen bestämmelserna i 86 och 87 §§ tillämpliga. |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om medförsäkring på grund av sjöpanträtt och luftpanträtt, som uppstått före ikraftträdandet.

Bestämmelserna i denna lag om borgenär, som har panträtt i fastighet eller tomträtt, har motsvarande tillämpning på borgenär som åtnjuter företrädesrätt för sin fordran på grund av 5 § lagen (1970: 995) om införande av nya jordabalken.

Vid tillämpning av de nya bestämmelserna skall vattenfallsrätt anses likställd med tomträtt.

[3] Senaste lydelse 1967: 264.

## 7 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal

Härigenom förordnas, att 7 § lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 7 § | |
| Vad nya lagen i 86—88 §§ stadgar om *inteckningshavares* rätt på grund av brandförsäkring å byggnad skall i fråga om ersättning för brandskada, som inträffat efter det nya lagen trätt i kraft, äga tillämpning utan hinder av att försäkringsavtalet slutits tidigare eller inteckningen blivit tidigare sökt. | Vad nya lagen i 86—88 §§ stadgar om *panträttshavares* rätt på grund av brandförsäkring å byggnad skall i fråga om ersättning för brandskada, som inträffat efter det nya lagen trätt i kraft, äga tillämpning utan hinder av att försäkringsavtalet slutits tidigare eller inteckningen blivit tidigare sökt. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 8 Förslag till

## Lag om ändring i förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer

Härigenom förordnas, att 3 och 14 §§ förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 3 §[1] | |
| Avbetalning å huvudstol eller räntebetalning, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om inteckning som ej avser fast egendom *eller* tomträtt bifalles eller förklaras vilande, eller | Avbetalning å huvudstol eller räntebetalning, som av gäldenär eller med hans vetskap gjord är, så ock annat gäldenärs erkännande av fordringens tillvaro, gälle såsom hade fordringen hos honom bevakad blivit. Beslut, varigenom ansökan om inteckning som ej avser fast egendom, tomträtt, *skepp eller skeppsbygge* bifalles eller för- |

[1] Senaste lydelse 1970: 1003.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs. | klaras vilande, eller anteckning om innehav av pantbrev eller annan inteckningshandling have ock lika verkan emot ägare av den intecknade egendomen; vill borgenären hålla talan mot annan öppen, bevake då sin fordran emot denne, såsom i 1 § sägs. |
| 14 §[2] | |
| Är borgenärs fordran intecknad i *fartyg eller* luftfartyg, eller har han lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven. | Är borgenärs fordran intecknad i luftfartyg, eller har han lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom; njute han ur den egendom, som sålunda häftar, betalning, ändå att han ej, efter kallelse å okända borgenärer, sin fordran angiver. Om rätt till kvittning för genfordran vare ock lag som i 7 § sägs ändå att den fordran ej blivit efter sådan kallelse angiven. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 9 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling

Härigenom förordnas, att 2 och 14 §§ lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 2 §[1] | |
| Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev, göres ansökningen hos den rätt under vilken fastigheten lyder. Ansökan om dödande av intecknad fordringshandling göres hos rät- | Ansökan om dödande av handling skall, skriftligen avfattad, ingivas till rätten i den ort, där förpliktelsen skall fullgöras, eller, om sådan ort ej är nämnd i handlingen, till den rätt, där den förpliktade är skyldig att svara i tvistemål, som angå gäld i allmänhet. Då fråga är om pantbrev *för inteckning i fastighet eller tomträtt,* göres ansökningen hos den rätt under vilken fastigheten lyder. *I fråga om pantbrev för skepps-* |

[2] Senaste lydelse 1970: 1003.
[1] Senaste lydelse 1970: 1012.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| ten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. | *eller skeppsbyggnadsinteckning göres ansökningen hos rätten i skeppets hemort eller i den ort där bygget utföres.* Ansökan om dödande av intecknad fordringshandling göres hos rätten i den ort, där vederbörande inskrivningsmyndighet är. |

Ansökan om dödande av konossement skall ingivas till rätten i godsets bestämmelseort.

Äro enligt vad nu är sagt flera domstolar behöriga, må avskrivningen göras vid vilken som helst av dem.

14 §[2]

Bestämmelserna i 1—10 §§ äga, såvitt de angå pantbrev, motsvarande tillämpning i fråga om vilandebevis. Bestämmelserna i 13 § om dödande av inteckning äga motsvarande tillämpning i fråga om vilandeförklarad inteckningsansökan.

*Bestämmelserna i 10 och 13 §§ om annan inskrivningsbok än fastighetsbok äga, i fråga om pantbrev för skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning, motsvarande tillämpning på skepps- och skeppsbyggnadsregistren.*

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## 10 Förslag till

## Lag om ändring i lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden

Härigenom förordnas, att 7 § lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 7 §[1] | |
| Ärenden angående äktenskapsförord, boupptecknings, arvsskatt, kvarlåtenskapsskatt, testamentsbevakning, åtgärder som avses i 16 kap. ärvdabalken, avhandlingar om lösöreköp *eller om förskott enligt 3 § sjölagen* samt kallelse å okända borgenärer skola, om ej i arbetsordning eller eljest annat be- | Ärenden angående äktenskapsförord, boupptecknings, arvsskatt, kvarlåtenskapsskatt, testamentsbevakning, åtgärder som avses i 16 kap. ärvdabalken, avhandlingar om lösöreköp samt kallelse å okända borgenärer skola, om ej i arbetsordning eller eljest annat bestämts, i underrätt handläggas av |

[2] Senaste lydelse 1970: 1012.
[1] Senaste lydelse 1964: 670.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| stämts, i underrätt handläggas av den som har att upptaga inskrivningsärenden. | den som har att upptaga inskrivningsärenden. |

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om avhandling om förskott enligt 3 § sjölagen i dess lydelse enligt 1971: 1047, om avhandligen upprättats före ikraftträdandet.

## 11 Förslag till

## Lag om ändring i lagsökningslagen (1946: 808)

Härigenom förordnas, att 1 och 2 §§ lagsökningslagen (1946: 808) skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 1 §[2] | |
| För fordran som grundar sig å skuldebrev eller annat skriftligt fordringsbevis och är till betalning förfallen må gäldenären lagsökas enligt vad nedan sägs. | |
| Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären för fordringen inteckning i *fartyg eller* luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg eller företagsinteckning, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller. | Om för fordran som avses i första stycket skriftligen upplåtits panträtt i fast egendom, *skepp eller skeppsbygge,* kan borgenären genom lagsökning söka betalning ur egendomen. Har borgenären för fordringen inteckning i luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg eller företagsinteckning, kan han genom lagsökning söka betalning ur den egendom vari inteckningen gäller. |
| Vad i denna lag sägs om gäldenären tillämpas vid lagsökning enligt andra stycket på ägaren av den egendom ur vilken betalning sökes. | |
| 2 §[1] | |
| Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, yrke, hemvist och postadress samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes yrke, hemvist och postadress, så ock fordringens belopp och den | Lagsökning skall göras skriftligen hos allmän underrätt. Ansökningen skall innehålla uppgift om borgenärens namn, yrke, hemvist och postadress samt gäldenärens namn och, där så kan ske, dennes yrke, hemvist och postadress, så ock fordringens belopp |

[2] Senaste lydelse 1971: 496.
[1] Senaste lydelse 1971: 496.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| ränta som fordras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits. | och den ränta som fordras. Borgenären angive ock de omständigheter som betinga rättens behörighet, om denna ej framgår av vad eljest anföres. Vid ansökningen skall fogas styrkt avskrift av handling varå fordringen grundas och, då betalning enligt 1 § andra stycket sökes ur fast egendom, *skepp eller skeppsbygge,* av handling varigenom panträtt i egendomen upplåtits. |

Ansökningen skall jämte avskrift som angives i första stycket avlämnas i två exemplar och vara egenhändigt undertecknad av borgenären eller hans ombud. Är endast ett exemplar ingivet, ombesörje rätten mot stadgad avgift erforderlig avskrift, och gälle den i målet lika med huvudskrift.

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Om inteckningshandling som rör skepp eller skeppsbygge vid ikraftträdandet utgör pant för fordran, får lagsökning äga rum enligt 1 § andra stycket i dess nya lydelse, även om fordringen ej grundas på skriftligt bevis eller panträttsupplåtelsen ej skett skriftligen. Målet skall hänskjutas till rättegång, om det görs invändning som hänför sig till fordringen eller panträttsupplåtelsen samt borgenärens rätt är stridig.

## 12 Förslag till

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

Härigenom förordnas, att i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar skall införas en ny paragraf, 22 §, av nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| | *22 §*[1] |
| | *Handling angående skeppsbyggnadsavtal vilken inkommit till den registermyndighet som avses i 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1) i ärende om registrering eller inskrivning må, såvitt den avser pris och betalningsvillkor, ej utan samtycke av parterna i avtalet utlämnas förrän tio år förflutit från den dag handlingen inkom.* |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

[1] Förutvarande 22 § upphävd genom 1968: 327.

## 13 Förslag till

## Lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297)

Härigenom förordnas, att 11 kap. 3 och 4 §§ luftfartslagen (1957: 297) skall ha nedan angivna lydelse.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| **11 kap. 3 §[2]** | |
| Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt enligt 4 § *första stycket i* förmånsrättslagen (1970: 979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket. | Borgenär, som har fordran å bärgarlön eller å ersättning för kostnader som avses i 2 §, njute i fartyget eller godset luftpanträtt med förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970: 979), såframt bärgarlönen eller ersättningen hänför sig till åtgärder vilka slutförts här i riket. |

I första stycket avsedda fordringar skola, var i förhållande till fordringens belopp, njuta lika rätt om de härröra av samma händelse; eljest skall yngre fordran äga företräde framför äldre.

Utan borgenärens samtycke må icke, innan betalning för dennes fordran guldits eller säkerhet därför blivit ställd, luftfartyget lämna det ställe, där åtgärderna för bärgningen eller bevarandet slutfördes, eller godset av ägaren tagas i besittning.

| | |
|---|---|
| 11 kap. 4 § | |
| *Angående luftpanträttshavares rätt till ersättning, som utgår på grund av tagen försäkring, är särskilt stadgat.* | *Luftpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på luftfartyget eller godset.* |
| *Har luftfartygets eller godsets ägare på annan grund fordran å ersättning för skada å egendomen, skall luftpanträtt i egendomen tillika omfatta sådan fordran; och skall i nu angivet hänseende vad i 272 och 279 §§ sjölagen stadgas äga motsvarande tillämpning.* | |

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om luftpanträtt som uppstått före ikraftträdandet.

[2] Senaste lydelse 1970: 984.

*Bilaga 5*

## Vissa delar av sjölagsförslaget med innehållsmässiga motsvarigheter[1] i SjöL[2]

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 1 § | |
| Fartyg *skall* anses såsom svenskt, *när det antingen till minst två tredjedelar äges av svenska undersåtar eller ock tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, de där äro svenska undersåtar. Huvudredare skall alltid vara svensk undersåte och bosatt här i riket.* | Fartyg anses såsom svenskt *och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket kan bestämma att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.*<br>*För svenskt fartyg utfärdas nationalitetshandling enligt bestämmelser som Konungen meddelar.* |
| 2 § | |
| Över *alla* svenska fartyg, *vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en bruttodräktighet av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande för varje sådant fartyg de uppgifter, som prövas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock upplysning angående äganderätten till fartyget, beskaffenheten av inskrivcn ägares fång samt tiden då fartyget i registret införts eller förändring i äganderätten inskrivits; skolande sedan fartyg i registret antecknats, därom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.*<br><br>*Då fartyg anmäles till införande i registret, skall företes intyg, som utmärker, när, var och av vem fartyget är byggt, eller, där farty-* | *Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.*<br>*Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres i den omfattning Konungen bestämmer ett båtregister. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.*<br>*Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som Konungen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren.* |

[1] Utan motsvarighet i nuvarande SjöL är bl. a. förslagets regler om skeppsregistrering (2 kap.) skeppshypotek (11 kap II) och statsansvar för vissa rättsförluster m. m. (i 15 kap.)

[2] Rubriker är utelämnade.

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *get varit i utländsk ägo, visas, att utländsk ägares rätt övergått å den, som till registret anmäles såsom ägare. Vid fartygs införande i registret skall visst nummer tilldelas fartyget; och må det nummer ej sedermera ändras eller tilläggas annat fartyg. Varder fartyg, som ur registret avförts, däri ånyo upptaget, behålle det sitt förra nummer. Göres anmälan om förändring i äganderätten till fartyg, som är i registret infört, men finnes den, vilken såsom ägare anmäles, ej kunna i sådan egenskap inskrivas, skall ändock i registret göras anteckning, som utvisar hans namn, det uppgivna fångets beskaffenhet samt dagen då anmälan skett. Fartyget, som blivit i registret infört, må ej därur avföras i annat fall än då fartyget förolyckats, upphuggits eller annorledes förstörts, eller enligt (258 §) må anses förlorat, eller efter timad skada förklaras icke vara iståndsättligt, eller ock upphört att vara svenskt.* | |
| *Vill ägare av svenskt fartyg, som ej på grund av vad här förut blivit stadgat skall vara i fartygsregistret upptaget, låta det i registret införas, vare därtill berättigad; och skall, där fartyget varder till registrering anmält, vad här förut är i avseende å registreringspliktigt fartyg stadgat äga tillämpning.* | |
| *Vidare föreskrifter, huru fartygsregister skall vara inrättat och registrering ske, meddelas av Konungen.* | |
| 4 § | 7 § |
| *Fartygs ägare åligge att bestämma den ort inom riket, vilken skall vara fartygets hemort, samt att därom göra anmälan, om fartyget är sådant, som jämlikt 2 § skall införas i fartygsregistret, hos den myndighet, vilken förer re-* | *Svenskt fartyg skall ha hemort Sverige. Ägaren bestämmer hemorten.* |
| | *Har ägare av fartyg ej anmält hemorten till registermyndigheten, anses hans hemvist eller, om fartyget äges av flera eller ägaren* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *gistret, men eljest hos polismyndigheten i den ort, som bestämts till hemort. Angående hemorten skall för fartyg, vilket bör införas i fartygsregistret, anteckning ske å det i 2 § omförmälda bevis, men eljest utfärdas särskilt bevis av den myndighet, hos viken anmälan skett.* | *saknar hemvist i Sverige, Stockholm som fartygets hemort.* |
| *Har fartygs ägare underlåtit göra sådan anmälan, som nu är sagd, skall hans hemvist anses vara fartygets hemort.* | |
| 5 a § | 9 § |
| Fartyg skall, när det *nyttjas till sjöfart,* 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. | Fartyg skall, när det *hålles i drift,* vara sjövärdigt, försett med *behövliga* 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. | Om säkerheten på fartyg *finnas* särskilda bestämmelser. |
| 6 § | 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. | 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 som om det utmätts för fordran med bästa rätt.* |
| *Bestämmelser* om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet *meddelas* i 12 kap. | Om besiktning för utrönande av fartygs iståndsättlighet *finnas bestämmelser* i 12 kap. |
| | 40 § |
| | *Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg och anmält* |

*Nuvarande lydelse*

9 §

*Äro flera redare i ett fartyg, svare envar för rederiets förbindelser allenast i förhållande till sin lott i fartyget.*

10 §

För *rederi* skall *utses* en huvudredare.

*I sak, som angår rederiet, må huvudredaren sökas. Är huvudredare ej vald, äge den, som vill söka rederiet, instämma vilken han vill av redarne att för rederiet svara.*

11 §

*I förhållande till tredje man äge huvudredaren i kraft av sitt uppdrag sluta alla avhandlingar och ingå alla förbindelser, vilka* rederirörelsen vanligen *medför; han* äge sålunda *antaga* och *avsätta* befälhavare *samt* meddela honom föreskrifter, uppbära medel, som *för rederiets räkning inflyta, ävensom företräda rederiet inför rätta.* Utan särskilt bemyndigande *äge* huvudredaren *icke upplåna penningar i rederiets namn eller sälja eller förpanta fartyget eller därå taga försäkring.*

*Har rederiet genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, vilken sålunda tillkommer huvudredaren, vare rederiet ej berättigat att åberopa sådan inskränkning mot tredje man i annat fall, än då denne ej varit i god tro.*

*Föreslagen lydelse*

*detta till registermyndigheten.*

*För de förbindelser som redarna ingå för rederiet svarar varje redare i förhållande till sin andel i fartyget i den mån han ej åtagit sig större ansvarighet.*

*I fråga om redarnas inbördes rättigheter och skyldigheter tillämpas bestämmelserna i 41—57 §§ i den mån annat ej avtalats.*

41 §

För *partrederi* skall *väljas* en huvudredare. *Valet skall anmälas till registermyndigheten.*

*Till huvudredare kan utses här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller svensk juridisk person.*

42 §

*Huvudredaren är behörig att på samtliga redares vägnar företaga de rättshandlingar* rederirörelsen vanligen *fordrar, att väcka och utföra talan i sak som rör rederiet samt att i övrigt företräda redarna inför rätta i sådan sak.* Utan särskilt bemyndigande *får* huvudredaren *ej överlåta fartyget eller upplåta panträtt däri eller bortfrakta fartyget för längre tid än ett år.*

*Är huvudredare ej anmäld hos registermyndigheten, kan vem som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet.*

43 §

*Huvudredaren skall på lämpligt sätt hålla redarna underrättade*

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*om rederiets verksamhet. Han skall rådföra sig med dem i alla viktiga angelägenheter.*

12 §

Beslut i *rederiets* angelägenheter *må ej av redarne* fattas *utan* vid allmänt sammanträde, *därtill kallelse blivit i tidning inom orten minst åtta dagar förut kungjord eller annorledes delgivits samtliga redarne. Utebliver redare från sammanträde, nöje han sig åt de närvarandes beslut.*

44 §

Beslut i *partrederiets* angelägenheter fattas vid allmänt sammanträde, *till vilket huvudredaren kallat var och en av redarna minst en vecka i förväg genom rekommenderat brev eller telegram eller telexmeddelande under dennes senast kända adress. Kallelsen skall innehålla upplysning om vad som skall behandlas på sammanträdet.*

*Beslut vid allmänt sammanträde är bindande för redare som uteblivit från sammanträdet.*

*Allmänt sammanträde fordras icke för beslut, som samtliga redare biträda eller som är så brådskande att det ej kan anstå till dess sådant sammanträde kan hållas.*

45 §

*På redares begäran skall protokoll föras över vad som förekommer av vikt vid allmänt sammanträde. Redare, som uteblivit från allmänt sammanträde eller eljest ej deltagit i omröstning om beslut, skall genom huvudredarens försorg underrättas om vad som beslutats.*

Vid omröstning beräknas varje redares *röstetal* efter *den* andel, *han äger* i fartyget, *och gälle såsom* beslut vad de säga, vilkas andelar *tillsammanstagna äro de största. Hava vid val av huvudredare två eller flera erhållit röster för lika andelar vardera, skilje lotten dem emellan, men eljest gälle vid lika röstetal den mening, huvudredaren omfattar.* Beslut, som strider mot *gällande rederiavtal eller angår ämne, vilket fal-*

46 §

Vid omröstning beräknas varje redares *röst* efter *hans* andel. Om *annat icke följer av andra stycket, gäller som* beslut *den mening som fått det högsta röstetalet. Vid lika röstetal gäller den mening huvudredaren biträder. Val av huvudredare skall dock avgöras genom lottning, om flera fått lika antal röster.*

*Beslut, som fattats i annan ordning än vid allmänt sammanträde eller som innebär att rederiet skall*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *ler utom* rederiets ändamål, *vare ej gällande utan att det av samtliga redarne biträdes.* | *upplösas, gäller endast om det biträdes av redare som tillsammans äga mer än hälften av fartyget.* Beslut, som strider mot *rederiavtalet eller eljest mot* rederiets ändamål *och ej avser rederiets upplösning, gäller endast om samtliga redare äro ense.* |
| *Vid sammanträde skall föras protokoll, vilket därefter hos huvudredaren förvaras. Av protokollet äge envar redare rätt att taga avskrift.* | |
| 13 § | |
| *Där ej tvingande omständigheter hindra, åligge huvudredaren att till överläggning sammankalla medredarne eller annorledes inhämta deras föreskrift, när viktiga angelägenheter förekomma, såsom när fråga uppstår om väsentlig förändring med avseende å den fart, vari fartyget användes, eller betydligare reparation å fartyget.* | |
| 14 § | 47 § |
| Huvudredaren kan när som helst skiljas från *sin befattning* genom beslut *av redarne i den ordning, 12 § bestämmer; äger han* själv hälften *i* fartyget eller *därutöver,* må domstol på *medredares käromål* skilja honom från *befattningen, om giltiga skäl därtill äro.* | Huvudredaren kan när som helst skiljas från *sitt uppdrag* genom beslut *enligt 44 och 46 §§. Huvudredare, som* själv äger *minst* hälften av fartyget, *kan* på medredares talan *av* domstol *skiljas* från *uppdraget.*<br>*Beslut, varigenom huvudredaren skiljes från uppdraget, skall anmälas till registermyndigheten.* |
| 15 § | 48 § |
| Huvudredaren *skall föra särskild räkenskap över förvaltningen* av rederiets angelägenheter *och för denna avgiva redovisning inför rederiet. Där ej av rederiet annorlunda beslutes, skall redovisning avgivas för kalenderår, inom en månad* efter *dess* utgång. | Huvudredaren *svarar för att rederiets bokföring fullgöres enligt lag och annan författning. Han skall redovisa inför redarna för sin förvaltning* av rederiets angelägenheter. *Redovisning skall avse kalenderår och avgivas inom två månader* efter årets utgång. |
| 16 § | |
| Redovisning skall avgivas *å sammanträde, därtill redarne kallats* | Redovisning skall avgivas *skriftligen till varje redare. För gransk-* |

*Nuvarande lydelse*

*på sätt 12 § bestämmer, och skola vid sammanträdet räkenskaperna till granskning framläggas.*

Vill redare klandra redovisning, *göre det genom stämning* inom sex månader *efter* det *redovisningen avgavs;* försittes den tid, *have han sin* rätt till klander *förlorat, utan så är att* huvudredaren förfarit *svikligen.*

17 §

*Till bestridande av de utgifter, som av rederirörelsen påkallas, åligge envar* redare *att i mån av behov* bidraga i förhållande till sin andel i fartyget.

*Försummar* redare att *vid* anfordran *erlägga beslutet* bidrag och *varder detta av* huvudredaren eller annan redare *förskjutet, vare* den försumlige *skyldig att å förskjutna* beloppet *erlägga* ränta efter *åtta procent om året,* tills betalning sker, *ävensom ersätta kostnaden för den försäkring, som förskottsgivaren må hava tagit till sin säkerhet. Borgenären njute för sin fordran panträtt i den försumliges andel i fartyget och förmånsrätt till betalning enligt 4 § tredje stycket förmånsrättslagen (1970: 979). Han äger dessutom,* i avräkning *å* sin fordran, *i den försumliges ställe uppbära den* utdelning, *som på dennes andel belöper.*

*Den här stadgade panträtt och förmånsrätt upphör, därest icke genom stämning betalning sökes inom ett år efter det fordringen uppkom.*

18 §

*Beslutes ny resa eller reparation av fartyget efter slutad resa, äge redare, som ej deltagit i beslutet, utan lösen avstå sin lott i fartyget till övriga redare och därmed bliva befriad från gäldande av tillskott för beslutets verkställ-*

*Föreslagen lydelse*

*ning av redovisning har redare rätt att taga del av rederiets räkenskapshandlingar.*

Vill redare klandra redovisning, *skall han väcka talan vid domstol* inom sex månader från det *han fick del av den. Redare, som försummar det, har förlorat* sin rätt till klander, *om icke* huvudredaren förfarit *svikligt.*

49 §

*Till utgifterna för rederiets verksamhet skall varje* redare bidraga i förhållande till sin andel i fartyget. *Underlåter* redare att *på* anfordran *betala sitt* bidrag *till beslutad utgift* och *lägger* huvudredaren eller annan redare *ut beloppet, skall* den försumlige *betala årlig* ränta *på det förskotterade* beloppet efter *det av riksbanken vid tiden för utlägget tillämpade diskontot ökat med fyra procent, dock lägst sex procent.*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *lande. Den, som vill sålunda avstå sin lott i fartyget, göre därom skriftlig anmälan hos huvudredaren inom tre dagar efter det beslutet fattades eller, om han då icke var tillstädes, efter det han erhöll del av beslutet. Den avträdda lotten skall fördelas mellan övriga redare efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.* | |
| *Är å den avträdda lotten tagen försäkring, gällande för tiden efter dess avträdande, vare övriga redare förbundna att mot försäkringens övertagande, en för alla och alla för en, gälda motsvarande andel av premien.* | |
| 19 § | 50 § |
| Vinst *och förlust,* som *av rederirörelsen uppkommer,* skall *fördelas å redarne* i förhållande till *envars andel i fartyget.* | Vinst, som *rederiets verksamhet medför och som icke behöves för rederiets utgifter,* skall *utdelas till redarna* i förhållande till *deras andelar.* |
| *Finnes enligt avgiven redovisning överskott, skall detta* till *redarne utdelas i den mån, sådant kan ske utan hinder för nödiga utgifters bestridande.* | *Den som enligt 49 § lagt ut bidrag för annan har rätt att i avräkning på sin fordran lyfta utdelning, som belöper på dennes andel.* |
| 20 § | 51 § |
| *Ej må rederi brytas därföre att lott i fartyget genom arv, köp eller annorledes övergår till annan man, eller att redare förklaras omyndig eller försättes i konkurs.* | *Övergår andel i fartyget till annan, skall förvärvaren eller hans fångesman ofördröjligen underrätta huvudredaren och övriga redare härom.* |
| | *Har redare blivit medborgare i främmande stat, skall han ofördröjligen underrätta huvudredaren och övriga redare härom.* |
| *Varder fartygslott av ägaren såld till annan än medredare, vare övriga delägare, en eller flera, såframt icke försäljningen skett å offentlig auktion, berättigade att mot de vid försäljningen betingade villkor, sedan desamma, där medredaren det äskar, blivit av säljaren och köparen inför dom-* | 52 § |
| | *Redare har rätt att lösa till sig andel i fartyget, som på annat sätt än genom förvärv vid exekutiv försäljning eller offentlig auktion övergått till annan än medredare. Lösningsrätt gäller dock icke mot medredares make, avkomling eller avkomlings make. Redare som* |

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *stol med ed fästa, av köparen till sig lösa fartygslotten; åliggande det den eller dem, som som lösa vilja, att inom fjorton dagar efter erhållen kunskap om försäljningen giva det köparen till känna vid lösningsrättens förlust. Äro de, som lösa vilja, flera, äge därtill rätt i förhållande till den andel, vardera i fartyget äger.* | *vill utöva lösningsrätt skall bjuda förvärvaren lösen inom en månad från det han underrättats om förvärvet eller inskrivning sökts för detta. Försummas det, är lösningsrätten förfallen.*<br>*Göra flera redare lösningsrätt gällande, skall den utövas i förhållande till deras andelar.*<br><br>*Lösen skall givas för den övergångna andelens fulla värde. Tvist om löseskillingens storlek avgöres enligt lagen (1929: 145) om skiljemän.* |
| 21 § | 53 § |
| *Överlåter redare sin lott i fartyget till annan man, inträder nye ägaren strax i en redares alla rättigheter och förpliktelser mot medredarne. Vad rederiet, förrän överlåtelsen skedde, lagligen gjort och beslutit vare jämväl mot nye ägaren gällande; häftar överlåtaren för oguldet tillskott till rederirörelsen, äge medredare jämväl mot nye ägaren rätt att avräkna sådan fordran å den utdelning, som belöper å den överlåtna lotten i fartyget. I förhållande till tredje man svare nye ägaren såsom redare för de förbindelser, rederiet ingår efter det överlåtelsen skett.*<br>*Det åligger överlåtaren att hos huvudredaren eller hos samtliga medredarne göra anmälan om överlåtelsen och tillika styrka, att denna blivit av nye ägaren godkänd; innan sådan anmälan skett, äge överlåtaren icke mot medredarne åberopa den skedda överlåtelsen till sitt fredande från ansvarighet. Mot tredje man må överlåtelsen icke åberopas i annat fall, än då denne icke varit i god tro.*<br>*Är fartyget infört i fartygsregistret, skall, efter det anmälan om överlåtelsen skett hos den myndighet, vilken förer registret,* | *Redare, vars andel i fartyget övergått till annan, blir icke fri från ansvarighet gentemot övriga redare för de förpliktelser han hade vid övergången. Ej heller blir han fri från ansvarighet för därefter uppkommande rederiförpliktelser förrän de övriga underrättats om förvärvet eller inskrivning sökts för detta.*<br>*Andelens förvärvare inträder i förhållande till övriga redare genast i en redares alla rättigheter och skyldigheter. Han är på samma sätt som sin fångesman bunden av de beslut och åtgärder som träffats före övergången. De övriga redarna kunna från hans utdelning avräkna sådan fordran på bidrag till rederiets verksamhet som gäller mot fångesmannen.*<br>*Den nye redaren svarar i förhållande till tredje man endast för de förbindelser redarna ingå efter andelsövergången. Innan inskrivning sökts för förvärvet svarar även hans fångesman för sådana förbindelser i förhållande till tredje man, som varken känt till eller bort känna till andelsövergången.* |

*Nuvarande lydelse*

*samma myndighet ofördröjligen låta i allmänna tidningarna kungöra överlåtelsen. Sedan sådant kungörande skett, skall överlåtelsen anses hava kommit till tredje mans kännedom, där ej av omständigheterna framgår, att han varken haft eller bort hava kunskap därom.*

22 §

*De redare, vilka tillsammans äga mer än hälften i fartyget, må besluta, att fartyget skall försäljas och rederiet förty upplösas.*

*Där någon redare det yrkar,* skall rederiet upplösas:

1. *om* fartyget *till följd av förändring i de förhållanden, 1 § omförmäler,* utan redarens åtgärd eller samtycke *upphört att vara svenskt och på grund därav blivit avfört ur fartygsregistret;*

2. *om* huvudredaren *blivit* genom domstols *beslut skild från befattningen, såsom i 14 § sägs; eller*

3. *om redaren kan visa, att* rederiet förvaltas på sådant sätt, att *hans* rätt *därigenom* kränkes.

*Föreslagen lydelse*

54 §

*Om ej annat avtalats eller följer av 55 § skall rederiet upplösas sex månader efter det redare hos medredarna påkallat rederiets upplösning.*

*På begäran av redare* skall rederiet *omedelbart* upplösas, *om*

1. fartyget utan redarens åtgärd eller samtycke *upphört att vara svenskt och lösningsrätt icke kan utövas enligt 52 §;*

2. huvudredaren *skilts från sitt uppdrag* genom domstols *förordnande;*

3. *medredare är ur stånd att fullgöra sina förpliktelser; eller*

4. rederiet förvaltas på sådant sätt att *redarens* rätt kränkes.

55 §

***Redare har alltid rätt att lösa ut*** *medredare, som enligt 54 § första stycket begärt att rederiet skall upplösas eller som medverkat till att upplösningsgrund inträtt enligt 54 § andra stycket. Den som vill utöva utlösningsrätt skall bjuda medredaren lösen inom en månad från det han fick del av dennes begäran om upplösning eller kännedom om att upplösningsgrund inträtt. Försummas det, är utlösningsrätten förfallen.*

*Bestämmelserna i 52 § andra och tredje styckena ha motsvarande tillämpning.*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 23 § | 56 § |
| Vid upplösning av *rederi* skall *fartygets försäljning* ske på offentlig auktion. *Kunna redarna ej enas om orten där auktionen skall äga rum eller om villkoren för försäljningen, avgöres tvisten av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän.* | Vid upplösning av *partrederi* skall *fartyget säljas.*<br>*Enas ej redarna om försäljningsorten, bestämmes den av god man, som utses enligt lagen (1904: 48 s. 1) om samäganderätt. Enas de ej om sättet för försäljningen, skall den ske på offentlig auktion. Därvid har lagen om samäganderätt motsvarande tillämpning, om försäljningen skall äga rum i Sverige.*<br>*När lagen om samäganderätt tillämpas enligt andra stycket, skall tingsrätten på fartygets hemort vara laga domstol i stället för den domstol som föreskrives i angivna lag.* |
| 24 § | 57 § |
| *Redare,* som har större *del* i fartyget än hälften, *äger övertaga fartygets förande,* om han är behörig därtill. *Kan överenskommelse ej träffas* om lönevillkoren, *fastställas dessa* av tre skiljemän enligt bestämmelserna i lagen om skiljemän. | *Den* som har större *andel* i fartyget än hälften *har rätt att föra fartyget,* om han är behörig därtill. Tvist om lönevillkoren *skall avgöras enligt* lagen *(1929: 145)* om skiljemän. |

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

| 69 § | |
|---|---|
| *Om fartyg, som enligt vad skeppshandlingarna utvisa är intecknat för fordran,* på utländsk ort *tages i mät eller belägges med kvarstad för fordran,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *kända inteckningshavare om utmätningen eller kvarstaden.* | *Om fartyg av utländsk myndighet belägges med kvarstad eller utmätes,* skall befälhavaren ofördröjligen underrätta *närmaste svenske konsul i den främmande staten och, i fråga om skepp, registermyndigheten. Vid underrättelse till registermyndigheten skall såvitt möjligt ingivas den utländska myndigheten bevis om åtgärden.* |
| *Bevis om inteckningsåtgärd bör fogas vid skeppshandlingarna. Närmare bestämmelser härom meddelas av Konungen.* | *Första stycket har motsvarande tillämpning, när kvarstaden eller utmätningen häves.* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 113 § | |
| Bortfraktaren vare ej pliktig att utlämna godset, innan lastemottagaren guldit de i 112 § omförmälda fordringar ävensom ersättning för överliggetid och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för vilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som av bortfraktaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att av bortfraktaren lyftas efter godsets avlämnande. För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej kvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet. | |
| Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma; *varder godset utmätningsvis sålt, gälle vad i 277 § stadgas.* | Tages inlastat gods i mät, må det ej lossas under andra villkor än befraktaren ägt utbekomma detsamma. |
| 8 § | 233 § |
| *För skada, som av befälhavare, någon* av besättningen eller lots genom fel eller försummelse i tjänsten *åstadkommes, vare redaren ansvarig. Samma lag vare, om eljest skada åstadkommes av någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund av redares eller befälhavares* uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. | *Redaren är ansvarig för skada som befälhavaren, medlem* av besättningen eller lots *vållar* genom fel eller försummelse i tjänsten. *Redaren är också ansvarig, om skada orsakas av annan, som på hans eller befälhavarens* uppdrag utför arbete i fartygets tjänst. |
| Vad redare sålunda *nödgas utgiva äge* han söka åter av den, som vållat skadan. | Vad redaren sålunda *utgivit* har han *rätt att* söka åter av den som vållat skadan. |
| Om redares frihet från ansvarighet i vissa fall *stadgas nedan* i 122 och 171—173 §§, *så ock* i *lag* i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement. | *Bestämmelser* om redares frihet från *eller begränsning av* ansvarighet i vissa fall *finnas i 122 och 171—173 §§ denna lag samt i lagen (1936: 277)* 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.* |
| 255 § | 235 § |
| *1 mom.* Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser | Är ansvarigheten begränsad, svarar redaren intill ett belopp beräknat efter ettusen francs för ton av fartygets dräktighet, dock minst etthundrafemtiotusen francs. Inträffar skada å person, höjes ansvarighetsgränsen i vad avser sådan skada med tvåtusenetthundra |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| sådan skada med tvåtusenetthundra francs för ton, dock minst med sexhundratrettiotusen francs. | francs för ton, dock minst med sexhundratrettiotusen francs. |
| | *Ansvarighetsgränsen gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.* |
| *2 mom. Med franc förstås en enhet innehållande sextiofem och ett halvt milligram guld av niohundra tusendelars finhet. Omräkning till svenskt mynt skall ske efter kursen den dag då redaren ställer säkerhet för sin ansvarighet eller, om säkerhet icke ställes, då betalning sker.* | |
| Med dräktighet avses nettodräktigheten, för maskindrivet fartyg ökad med det maskinrum som vid bestämmandet av nettodräktigheten dragits från bruttodräktigheten. | 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 §.* |
| 256 § | |
| *Den ansvarighetsgräns, varom stadgats i 255 §, gäller beträffande fordringar, vilka uppkommit på grund av en och samma händelse.* | |
| | 236 § |
| Fordringar på grund av skada å person skola i första hand tillgodoses med det ansvarighetsbelopp som avses i *255 § 1 mom. andra stycket.* Förslår ej detta, skall återstoden av fordringarna tillsammans med övriga fordringar tillgodoses ur det belopp som avses i *nämnda mom. första stycket.* | Fordringar på grund av skada å 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 betalat 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 här i riket göras gällande mot redaren. Visar redaren att han, oaktat krav ännu ej skett, framdeles har att betala fordran som avses i denna paragraf, skall jämväl den fordringen medtagas vid fördelningen.

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 257 § | 237 § |
| Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *255 §* jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetsbelopp, och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer. | Kvarstad eller annan handräckning för fordran, beträffande vilken ansvarigheten är begränsad, skall vägras och beviljad sådan åtgärd skall hävas, om redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* jämte ett av myndigheten bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. Säkerheten må åberopas gentemot alla borgenärer, för vilkas fordringar gäller begränsning till samma ansvarighetbelopp och skall anses vara ställd till förmån för alla sådana borgenärer. |

Har redaren ställt säkerhet för ett mindre belopp än i första stycket avses och ställer han därefter hos samma myndighet säkerhet för återstoden, skall ock vad i första stycket stadgas äga tillämpning.

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

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

| 258 § | 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 riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *255 §* i någon av följande hamnar: | 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 riket ställt betryggande och för borgenären tillgänglig säkerhet för fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* i någon av följande hamnar: |

1. den hamn där den händelse inträffat varå fordringen grundas eller, om händelsen ej ägt rum i hamn, den första hamn som fartyget anlöpt efter händelsen;
2. landsättningshamnen, om fordringen avser skada å person;
3. lossningshamnen, om fordringen avser skada å 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.

| | |
|---|---|
| Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den | Vad i första och andra styckena är stadgat gäller även, om den |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt *255 §* men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. | utom riket ställda säkerheten icke motsvarar det fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §* men redaren inom riket hos rätten eller överexekutor ställer betryggande säkerhet för återstoden jämte ett av rätten eller överexekutor bestämt tillägg för ränta och kostnader i saken. |

Vad i denna paragraf är stadgat om hävande av handräckningsåtgärd skall äga motsvarande tillämpning i fråga om frigivande av säkerhet, som ställts inom riket till befrielse från handräckningsåtgärd.

| 259 § | 239 § |
|---|---|
| Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt *255 §*, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande *av dispaschör i fartygets hemort eller där dispasch för den orten vanligen upprättas. Har fartyget ej hemort här i riket, uppgöres dispaschen av dispaschören i Stockholm. Om ärende angående gemensamt haveri med anledning av den händelse, varå ansvarigheten grundas, är anhängigt eller väntas bliva anhängiggjort hos viss dispaschör i riket, skall dock ankomma på denne att uppgöra jämväl dispasch som här avses.* | Tvist om beräkning av belopp, vartill redares ansvarighet är begränsad enligt *235 §*, eller om fördelningen av ansvarighetsbelopp mellan borgenärer må hänskjutas till utredning och avgörande *genom dispasch.* |
| *Redaren skall hos dispaschören uppgiva namn och adress på kända sakägare.* | *I fråga om dispasch enligt första stycket gälla i tillämpliga delar bestämmelserna i 7 kap. om generaldispasch. Bestämmelse som avser haverideläggare gäller därvid i stället sakägare.* |
| *Dispaschören skall, om det ej är uppenbart att okända sakägare ej finnas, genom kungörelse, som införes i allmänna tidningarna och i tidning inom orten, anmana sakägarna att inom viss förelagd tid skriftligen bevaka sin rätt även-som ingiva de handlingar, vilka de vilja åberopa. Särskilt meddelande skall genom brev tillställas kända sakägare. I övrigt skall i tillämpliga delar gälla vad som är stadgat om dispasch vid gemensamt haveri.* | |
| Kostnaden för *dispasch, som av-* | Kostnaden för *dispaschen er-* |

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| *ses i denna paragraf, är redaren skyldig att ersätta, såframt ej* borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till *dispaschör* eller eljest särskilda skäl föranleda annat. | *sättes av redaren, om icke* borgenär utan skälig orsak hänskjutit saken till *dispasch* eller eljest särskilda skäl föranleda annat. |
| 261 § | 241 § |
| Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller *befraktare eller den som i redares ställe handhar fartygets drift.* | Vad i detta kapitel är stadgat om begränsning av redares ansvarighet äger tillämpning jämväl i fråga om ansvarighet som åvilar fartygets ägare, som ej är redare, eller *någon som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.* |
| Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren, *befraktaren eller den som i redares ställe handhar fartygets drift,* såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse. | Detsamma gäller ansvarighet vilken åvilar befälhavare eller medlem av besättningen eller lots eller någon, som är i tjänst hos redaren, ägaren eller *den som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe,* såframt ansvarigheten uppkommit i tjänsten. Sådan ansvarighet må begränsas, oaktat den uppkommit på grund av fel eller försummelse. |
| Det sammanlagda belopp till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt *255 §.* | Det sammanlagda belopp, till vilket redare och övriga i denna paragraf omförmälda personer äga begränsa sin ansvarighet för fordringar, som uppkommit på grund av en och samma händelse, skall ej överstiga det fulla ansvarighetsbeloppet enligt *235 §.* |
| 262 § | 242 § |
| Vad i detta kapitel är stadgat äger tillämpning, när begränsning av ansvarighet åberopas inför svensk myndighet. | |
| Beträffande ansvarighet som avses i *254 § 1 mom.* andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag, som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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. | Beträffande ansvarighet som avses i *234 § 1 mom.* andra stycket första punkten skall dock frågan, huruvida och till vilket belopp ansvarigheten är begränsad, avgöras efter den lag som gäller för tjänsteavtalet, om tjänsteavtalet 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. |

*Nuvarande lydelse*

267 §

Sjöpanträtt i fartyg *och frakt tillkommer nedanstående fordringar:*

1. *Rättsvårdsavgifter, som tillkomma staten, och kostnader i fordringsägarnas gemensamma intresse för att få fartyget sålt, för dess bevarande intill försäljningen och för köpeskillingens fördelning; tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag; kostnader för lotsning och för bevakning och bevarande av fartyget, sedan det inkommit i sista hamn;*

2. *fordran å hyra* och annan gottgörelse, som tillkommer *å fartyget anställd person* på grund av *tjänsteavtal med redaren eller befälhavaren;*

3. *bärgarlön och fordran å bidrag till gäldande av gemensamt haveri;*

4. *ersättning för sammanstötning eller annan sjöolycka; ersättning för skada å hamn-, dock- och vattenvägsanläggningar; ersättning för skada å passagerare, befälhavare eller till besättning hörande person; ersättning på grund av att last eller resgods bortkommit eller skadats;*

5. *fordran, som grundar sig därpå, att befälhavaren i denna sin egenskap utom fartygets hemort slutit avtal eller träffat annan åtgärd med hänsyn till vad för fartygets bevarande eller resans fortsättande kräves, även om befälhavaren var redare och evad fordringen tillkommer honom, dem som lämnat förnödenheter, verkställt reparationsarbete eller försträckt penningar, andra, med vilka avtal slutits, eller lastägare, vars gods blivit under resa sålt för fartygets behov; och*

6. *fordran, som grundar sig*

*Föreslagen lydelse*

244 §

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

1. *lön* och annan gottgörelse *till befälhavaren eller annan ombordanställd* på grund av *dennes tjänst på fartyget;*

2. *hamn-, kanal- och annan vattenvägsavgift samt lotsavgift;*

3. *ersättning med anledning av personskada som inträffat i omedelbart samband med fartygets drift;*

4. *ersättning med anledning av sakskada som uppkommit i omedelbart samband med fartygets drift, förutsatt att fordringen icke kan grundas på avtal;*

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

*Nuvarande lydelse*

*därpå att i konossement lämnats oriktiga eller ofullständiga uppgifter.*

*Föreslagen lydelse*

*Första stycket 3 och 4 gäller ej i fråga om fordran på ersättning för atomskada.*

*Sjöpanträtt uppstår även om fordringen riktar sig mot fartygets ägare, som ej är redare, eller mot någon som i egenskap av befraktare eller eljest handhar fartygets drift i redarens ställe.*

268 §

*Sjöpanträtt i fartyget omfattar jämväl fartygets tillbehör och redarens fordran å ersättning eller haveribidrag i anledning av skador, som uppkommit å fartyget efter resans början och icke blivit avhjälpta. Under fartygets tillbehör innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å maskindrivet fartyg kol eller andra för maskinens drift avsedda ämnen. Sjöpanträtt i frakt, däri inberäknat passagerareavgifter, avser bruttofrakten för den resa, under vilken fordringen uppkommit, samt fordran å ersättning eller haveribidrag för förlust av sådan frakt, dock att sjöpanträtt för fordran på grund av tjänsteavtal omfattar samtliga fraktbelopp för alla resor under den tid, samma tjänsteavtal gäller.*

*Sjöpanträtten omfattar tillika redarens fordran å ersättning för bärgning som utförts under resan, med avdrag för vad därav må tillkomma befälhavare eller besättning. Sjöpanträtten omfattar icke ersättning, som utgår till redaren på grund av tagen försäkring.*

269 §

*Borgenär, som för sin fordran har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, njute betalning ur panten med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979).*

245 §

*Av de i 244 § angivna fordringarna ha de som upptagits under skilda nummer inbördes företräde efter nummerordningen. Dock har fordran under 5 alltid företräde framför tidigare upp-*

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| *Hava i 267 § avsedda fordringar uppstått under samma resa, äge de rätt till betalning i den nummerordning, i vilken de i samma § äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 3 och 5 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.* | *komna fordringar.* |
| *Fordringar, som uppstått under en senare resa, skola äga företräde framför dem, som härleda sig från en tidigare, dock att beträffande de i 267 § 6 nämnda fordringar vad sålunda stadgas skall gälla allenast sådana inbördes och att, där ett och samma tjänsteavtal avser flera resor, fordringar på grund av detsamma skola, ändå att de uppstått under en tidigare resa, njuta lika rätt med fordringar från den sista resan.* | *Fordringar under samma nummer ha lika rätt. Av fordringar under 5 skall dock yngre fordran gå före äldre.*<br>*Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).* |
| 270 § | 246 § |
| *Försäljes fartyg efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt fartyg är stadgad, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.*<br>*Har fartyg efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt och därefter blivit genom frivillig avhandling försålt, upphöre sjöpanträtten i fartyget, men borgenären äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen.*<br>*Övergår eljest fartyg i annans hand, häfte det fortfarande för de fordringar, som nämnas i 267 §.* | *Utom i fall som avses i 249 § skall sjöpanträtt häfta vid fartyget, även om äganderätten övergår till annan eller fartygets registrering ändras.*<br>*Medför frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning att sjöpanträtt upphör för fordran, för vilken förre ägaren ej svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, svarar överlåtaren för vad som till följd därav ej kan utgå ur fartyget. Bestämmelserna i 240 § ha motsvarande tillämpning. Voro flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill.* |
| | 247 § |
| | *Den som har annans fartyg eller fartyg under byggnad i sin besitt-* |

*Nuvarande lydelse*

271 §

*Skall egendom, vari sjöpanträtt äger rum, utmätningsvis försäljas, äge panträttshavarne, utan hinder av vad om begränsning av redareansvaret är stadgat, bevaka sina fordringar till fulla beloppet; njute dock ej utdelning utöver det belopp, som enligt nämnda stadganden skall högst utgå.*

*Föreslagen lydelse*

*ning med reparations- eller byggnadsuppdrag har rätt att hålla fartyget eller bygget kvar till säkerhet för fordran på grund av uppdraget. Lagen (1950: 104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats har motsvarande tillämpning.*

*Om förmånsrätt, som följer med retentionsrätt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).*

248 §

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

249 §

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

*Borgenärerna hava 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 ger ej utdelning över det belopp som högst skall utgå enligt dessa bestämmelser.*

*Exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat skall erkännas med den verkan som angives i första stycket, om försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek.*

*Nuvarande lydelse*

272 §

*Sjöpanträtt i frakt, i redarens övriga i 268 § nämnda fordringar och i köpeskilling, varom i 270 § andra stycket sägs, må göras gällande så länge beloppet är oguldet eller innehaves av befälhavaren eller redarens agent.*

*Har beloppet efter det redaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, äge borgenär, för vars fordran det inbetalda beloppet häftade, så långt detsamma förslår erhålla utdelning i konkursen med den förmånsrätt, som skulle hava tillkommit honom, där beloppet utestått oguldet.*

273 §

*Har redaren uppburit belopp, varom i 272 § sägs, och gällde däri sjöpanträtt för fordran, för vilken han häftade allenast med fartyget och frakten, vare redaren för samma fordrans betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det uppburna beloppet.*

*Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.*

274 §

*Har äganderätten till fartyg genom frivillig avhandling övergått till utländsk man och upphörde i följd därav sjöpanträtt i fartyget för fordran, för vilken förre ägaren häftade allenast med fartyget och frakten, vare denne för fordringens betalning personligen ansvarig, dock icke utöver det värde, fartyget hade vid tiden för överlåtelsen.*

*Vad i 260 § är stadgat skall i sådant fall äga motsvarande tillämpning.*

*Föreslagen lydelse*

250 §

*Bestämmelserna om sjöpanträtt i fartyg ha motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes.*

| *Nuvarande lydelse* | *Föreslagen lydelse* |
|---|---|
| 275 § | |
| *Vad i detta kap. stadgas angående sjöpanträtt i fartyg och frakt skall äga tillämpning jämväl vid underbortfraktning av ett fartyg samt då annan än fartygets ägare nyttjar det till sjöfart för egen räkning, med mindre förfogandet över fartyget berövats ägaren genom en rättsstridig handling och fodringsägaren icke är i god tro.* | |
| 276 § | 251 § |
| Sjöpanträtt i inlastat gods *tillkommer* | Sjöpanträtt i inlastat gods *gäller till säkerhet för* |
| 1. bärgarlön *samt fordran* på bidrag till gemensamt haveri eller annan kostnad, som skall fördelas *efter* samma grund (136 och 216 §§); | 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 *därav* att, *jämlikt i denna lag stadgad behörighet,* befälhavaren eller bortfraktaren slutit avtal eller *träffat* annan åtgärd för lastens behov; *befälhavarens eller bortfraktarens fordran för vad han förskjutit för lastens behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgiva;* lastägares fordran för gods, som *blivit under resa sålt* för annan lastägares räkning; *och* | 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* lastägarens fordran för gods som *sålts* för annan lastägares räkning; |
| 3. *fordran på frakt, ersättning för fraktförlust och annan skada i följd av att gods uttages i lastningshamnen eller under resan samt ersättning för överliggetid eller ytterligare uppehåll vid lastning eller lossning och för uppehåll under resan.* | 3. *bortfraktarens fordringar på grund av fraktavtalet i den mån de kunna göras gällande mot den som kräver att godset lämnas ut.* |
| | 252 § |
| *Här upptagna fordringar skola njuta betalning ur det inlastade godset med förmånsrätt enligt 4 § första stycket 1 förmånsrättslagen (1970: 979) och sig emellan i den nummerordning, i vilken de ovan äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer,* | *Av de i 251 § angivna fordringarna ha de som upptagits under skilda nummer inbördes företräde efter nummerordningen. De som upptagits under samma nummer ha lika rätt. Dock skall av sådana under 1 och 2 angivna fordringar som härröra av skilda* |

*Nuvarande lydelse*

*skola sig emellan njuta lika rätt, var i förhållande till fordringens belopp; dock vad angår de under 1 och 2 nämnda fordringar endast såvida de härröra av samma händelse, eljest skall den yngre äga företräde till betalning framför den äldre.*

277 §

*Lossas* gods, som häftar för fordran, *till befraktares eller lastemottagares förfogande,* eller *varder under resa* gods *sålt* för fartygets eller lastens behov, *upphöre sjöpanträtten* i godset.

*Samma lag vare,* där godset säljes *efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning av utmätt gods i fartyg är stadgad men borgenären äge undfå del i köpeskillingen, som i utsökningslagen sägs.*

*Föreslagen lydelse*

*händelser yngre fordran gå före äldre.*

*Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970:979).*

253 §

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

Säljes gods *exekutivt, upphör sjöpanträtt däri sedan köpeskillingen erlagts, förutsatt att försäljningen blir bestående.*

*Den som utan borgenärens tillstånd lämnar ut gods, som häftar för fordran, svarar för vad som till följd därav ej kan utgå ur godset. Samma ansvarighet har även mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat svara personligen, om han hade kännedom om fordringen när godset lämnades ut.*

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 säkerställd 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 dis-*

| Nuvarande lydelse | Föreslagen lydelse |
| --- | --- |
| | paschörs behandling, anses talan om fordringen väckt. |
| 278 § | |
| Är lastägare berättigad till ersättning för gods, som gått förlorat eller skadats, eller har gods under resan blivit sålt för fartygets behov eller för annan lastägares räkning, skola de borgenärer, vilka enligt 276 § hava sjöpanträtt i det inlastade godset, äga enahanda rätt till den lastägaren tillkommande ersättning. | |
| Ersättning, som utgår till lastägaren på grund av tagen försäkring, häfte icke i pantens ställe. | |
| 279 § | |
| Sjöpanträtt i fordringsbelopp, vartill borgenär äger sådan rätt, som i 278 § sägs, må göras gällande, så länge det icke uppburits av lastägaren. | |
| Har sådant belopp efter det lastägaren försatts i konkurs influtit till konkursboet, gälle vad i 272 § stadgas. | |
| Har fordringsbeloppet uppburits av lastägaren, vare om dennes ansvarighet för fordrans betalning lag, som i 273 § för redare stadgas. | |
| 280 § | |
| Utlämnar befälhavare utan borgenärens tillstånd gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, svare befälhavaren för den fordrans betalning, dock icke utöver det värde, godset hade vid lossningen; enahanda ansvarighet åligge jämväl mottagaren för fordran, för vilken han eljest icke skolat personligen svara, såvida han ägde kunskap om fordringen, när lossningen skedde. | |

*Nuvarande lydelse*

281 §

Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, *häfte envar av panterna* för *gäldens* hela belopp.

282 §

*Borgenär, som har sjöpanträtt i fartyg eller frakt, äge för utfående av sin fordran ur panten söka fartygsägaren eller befälhavaren, vilkendera han helst vill. Söker borgenär för fordran, för vilken gods i fartyg häftar, betalning ur godset, äge ock han rätt att söka befälhavaren, dock ej där borgenären är fartygets ägare eller den, till vilken denna må hava överlåtit fartyget att nyttja det till sjöfart för egen räkning.*

*Föreslagen lydelse*

255 §

Har borgenär sjöpanträtt i flera panter, *häftar varje pant* för *fordringens* hela belopp.

*Får borgenären betalt ur en pant för större del av sin fordran än som belöper på den panten efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för rättighetens uppkomst, inträder pantägaren för överskottet i den rätt borgenären hade till övriga panter. Rätt till sådant inträde har också borgenär, för vars fordran någon av panterna häftade särskilt, i den mån panten ej förslår till betalning av hans fordran på grund av den andre borgenärens krav.*

256 §

*Sjöpanträtt består, även om fordringen överlåtes eller tages i anspråk genom utmätning eller införsel eller på annat sätt övergår till annan.*

257 §

*Sjöpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för förlust av eller skada på fartyg eller last. Retentionsrätt enligt 247 § kan däremot göras gällande i sådan ersättning.*

258 §

*Talan om betalning ur fartyg eller last för fordran, som är förenad med sjöpanträtt, får väckas mot pantägaren eller befälhavaren. Såvitt gäller last kan sådan talan dock ej väckas mot befälhavaren av fartygets ägare eller redare eller någon som handhar fartygets drift i redarens ställe.*

259 §

*Bestämmelserna i detta kapitel om sjöpanträtt och retentionsrätt i*

*Nuvarande lydelse*

283 §

*Sjöpanträtt upphör, om talan ej väckes i laga ordning i fråga om*

1. *fordran på bärgarlön inom ett år från det bärgningsföretaget slutförts;*

2. *fordran på ersättning för sammanstötning eller annan olyckshändelse eller för skada på person, inom ett år från den dag skadan inträffade;*

3. *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;*

4. *fordran för lämnade förnödenheter, som avses i 267 § 5, inom sex månader från det fordringen tillkom;*

5. *övriga i nyssnämnda lagrum*

*Föreslagen lydelse*

*fartyg skola tillämpas, när sådan rättighet göres gällande inför svensk myndighet.*

*Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet än som avses i detta kapitel, skall den prövas enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat. Rättigheten får dock icke givas företräde framför sjöpanträtt enligt detta kapitel eller hypotek, som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Ej heller får den eljest erkännas i strid med denna konvention eller i något hänseende medföra bättre rätt än närmast motsvarande rättighet enligt denna lag.*

260 §

*Bestämmelserna i 259 § hava motsvarande tillämpning på fartyg under byggnad från det att bygget sjösättes. För tiden dessförinnan gäller lagen i den stat där fartyget bygges.*

*Nuvarande lydelse*

*samt 276 § 2 avsedda fordringar, inom ett år från det fordringen tillkom;*

*6. alla övriga fordringar, inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.*

*Vid tillämpning av första stycket 6 anses i 267 § 2 avsedda fordringar på lön eller annan gottgörelse på grund av tjänsteavtal icke förfallna till betalning på den grund att borgenären äger fordra förskott eller avbetalning.*

*Har fordran som avses i första stycket kommit under dispaschörs behandling, anses talan om fordringen väckt.*

*Föreslagen lydelse*

**Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 16 februari 1973.**

*Närvarande:* justitierådet ALEXANDERSON, regeringsrådet KLACKENBERG, f. d. regeringsrådet ÖHMAN, justitierådet WALBERG.

Enligt lagrådet den 23 augusti 1972 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 26 april 1972, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle inhämtas över upprättade förslag till

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

2) lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva,

3) lag om ändring i handelsbalken,

4) lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning,

5) lag om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979),

6) lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal,

7) lag om ändring i lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal,

8) lag om ändring i förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer,

9) lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling,

10) lag om ändring i lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden,

11) lag om ändring i lagsökningslagen (1946: 808),

12) lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297).

Förslagen, som finns bilagda detta protokoll, hade, under tiden den 18 april 1972—den 6 februari 1973 med vissa avbrott, inför lagrådet föredragits av hovrättsrådet Christer Rune och hovrättsassessorn Rolf Liljeqvist.

Lagförslagen föranledde följande yttranden inom *lagrådet.*

*Lagrådet:*

Det lagkomplex som nu granskats av lagrådet innefattar en nydaning i fråga om registrering av skepp och inskrivning av rätt till skepp och om hypotek i sådan egendom. I samband härmed har regleringen utvidgats att avse också skeppsbyggen. Förslaget innefattar vidare en nyreglering av sjöpanträtterna och det speciella institut, som kallas partrederi. Viktiga rättssystematiska nyheter kommer därmed att införas i sjörätten.

Vid reformarbetet har man i första hand haft att bygga på 1967 års

konventioner om sjöpanträtt och fartygshypotek samt om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad. I systematiskt hänseende har framförallt reglerna om skeppshypotek byggts upp med ledning av jordabalkens motsvarande regler. Härvid har man självfallet haft att beakta sjöfartens särart och dess internationella anknytning. Lagstiftningsarbetet har bedrivits i samarbete med övriga nordiska länder. I Danmark och Norge har arbetet redan lett till ny lagstiftning.

I det följande kommer lagrådet att närmare redovisa sina iakttagelser, kommentarer och erinringar. De förslag om ändringar och jämkningar, som blivit resultatet av lagrådets granskning, kan sägas i huvudsak avse mera detaljbetonade frågor och tekniska lösningar. Mot grunddragen av förslagen och de principiella lösningar som framlägges har lagrådet sålunda inte haft något att erinra.

## Sjölagen

1 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Förevarande paragraf reglerar förutsättningarna för att fartyg skall anses som svenskt. Förslaget innebär i förhållande till gällande rätt bl. a. en sänkning av kravet på svensk ägaröverviktt. Gränsen sänkes från minst två tredjedelar till "mer än hälften". Den nya gränsen gäller för både svenska medborgare och svenska juridiska personer.

I sammanhanget bör också beaktas lagen (1939: 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. Denna lag är alltjämt i tillämpning enligt förordnande med stöd av lagen. På grund härav gäller bl. a. att svenskt fartyg eller andel däri inte får utan tillstånd (av kommerskollegium) överlåtas till utlänning eller till svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller vars aktiekapital till mer än en tredjedel är i utländsk ägo. Överlåtelse i strid häremot är utan verkan.

Trots skillnaderna i villkoren torde i och för sig intet tekniskt hinder föreligga att tillämpa förevarande paragraf i dess föreslagna lydelse och 1939 års lag vid sidan av varandra. Det kan erinras om att parallellitet i utformningen av förutsättningarna inte heller föreligger mellan nu gällande regler i sjölagen och 1939 års lag. Emellertid är det tydligt att 1939 års lag anknyter mindre väl till remissförslagets bestämmelser. En omprövning av 1939 års lag är därför påkallad. En sådan omprövning synes för övrigt kunna vara motiverad även ur andra synpunkter.

*Klackenberg:*

Remissförslaget innefattar ändringar av förutsättningarna för att fartyg skall anses såsom svenskt. Ändringarna är ganska långtgående i förhållande inte bara till den nuvarande sjölagens stadgande utan även till

kommitteförslaget. Den praktiskt viktigaste ändringen avser att kravet på svenskt ägande sänkes från två tredjedelar till hälften. Enligt remissförslaget jämställs som ägare med svensk medborgare svensk juridisk person i allmänhet.

Kommittén hade efter en ingående diskussion av vad ägarövervikten betyder för det gängse nationalitetsvillkoret att fartyg skall stå under avgörande inflytande från hemlandet stannat vid att anledning saknades att sänka kravet på minst två tredjedelars ägarövervikt. Dock borde möjligheter föreligga till dispenser i en del fall, då kravet på avgörande svenskt inflytande över fartygsdriften likväl kunde förutsättas uppfyllt. Tvåtredjedelsregeln mötte inga större invändningar vid remissbehandlingen. Av föredragande statsrådet har emellertid invänts att äganderättsövervikten vore av övervägande teoretiskt intresse, eftersom utländskt inflytande likväl kunde göra sig gällande genom holdingbolag, kreditavtal och olika befraktningsförhållanden m. m. Som skäl för att inte ställa kravet på svensk ägarövervikt högre än oundgängligen nödvändigt åberopas främst att sjöfartsnäringen kommersiellt har behov av rörelsefrihet för samverkan över gränserna och behov av främmande riskvilligt kapital. En sänkt ägargräns skulle också vidga kretsen av fartyg, för vilka socialt och sjösäkerhetsmässigt betingade svenska kontrollkrav gäller.

Som skäl för ändring av svensk lag synes viss försiktighet böra iakttagas vid åberopande av finansiella intressens möjligheter att oavsett lagen göra sig gällande. Bortsett härifrån synes det likväl vanskligt att taga ställning till den närmare avvägningen mellan motiven för och emot den föreslagna liberaliseringen av nationalitetsvillkoren. I remissprotokollet har emellertid inte berörts betydelsen av viss annan lagstiftning, som kan ha inverkan på utformningen av 1 § sjölagen, främst lagen (1939: 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. (ändrad 1957: 289). Jämför även lagen (1971: 176) om vissa internationella sanktioner samt tillämpningskungörelser till denna lag (1971: 177 och 178).

1939 års lags bestämmelser är omedelbart tillämpliga, när riket befinner sig i krig. Vid krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äger Kungl. Maj:t förordna, att bestämmelserna skall tillämpas. Enligt vad som upplysts gäller sådant förordnande om lagens tillämpning fortfarande, vilket gör sjölagsregleringen särskilt vansklig. Utan tillstånd av Kungl. Maj:t eller av den Kungl. Maj:t därtill bemyndigat (kommerskollegium) får sålunda enligt 2 § i lagen svenskt fartyg eller andel däri icke överlåtas till utlänning eller till svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller vars aktiekapital enligt vad aktieboken utvisar till mer än en tredjedel är i utländsk ägo. Tillstånd krävs vidare för att utlänning eller svenska aktiebolag av nämnt slag skall få teckna eller övertaga aktier i

svenskt aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri. Det skydd för nationella svenska intressen i kritiska lägen, som nämnda bestämmelser åsyftar, utgår tydligen från tvåtredjedelsregeln i gällande sjölag (jämför även tredjedelsregeln beträffande maximalt utländskt aktieinnehav i fartygsägande aktiebolag).

En samordning på ett eller annat sätt mellan 1 § sjölagsförslaget och 1939 års förbudslag är uppenbarligen påkallad, om sistnämnda lag skall bestå. Det undandrager sig mitt bedömande vilken reglering som av beredskapsskäl kan vara erforderlig beträffande svenska fartyg. Eftersom av krig föranledda, utomordentliga förhållanden av statsmakterna ansetts alltfort motivera förordnande om tillämpning av lagens bestämmelser synes man svårligen kunna utgå ifrån annat än att behov föreligger av en sådan beredskapslagstiftning. Man nödgas sålunda överväga utformningen av 1 § sjölagen med denna utgångspunkt och därvid räkna även med ett förordnande om dess aktuella tillämpning.

Den föreslagna sänkningen av det svenska ägarintresset skulle automatiskt vidga området för 1939 års lag att omfatta också alla fartyg, där det direkta svenska ägarintresset nu ligger mellan två tredjedelar och hälften. Det är svårt att bedöma vad en sådan sänkning betyder ur beredskapssynpunkt och vilken ökning av det administrativa arbetet med dispensgivningen den skulle medföra. Bestämmelsen om aktieägarintresset i 1939 års lag synes framför allt inte stå väl samman med det föreslagna stadgandet att varje svensk juridisk person skulle få vara ägare till vad som anses vara svenskt fartyg eller andel i sådant fartyg. Det kan inte vara särskilt meningsfullt att i beredskapslagstiftningen kräva tillstånd för varje överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri till svenskt aktiebolag med innehavaraktier eller med en tredjedel av aktiekapitalet i utländsk ägo, om enligt sjölagen vilket aktiebolag som helst — även om alla aktierna skulle vara i utländsk ägo — normalt får stå som ägare till svenskt fartyg.

Det finns inte anledning att i detalj gå in på de komplikationer som 1939 års förbudslag skulle medföra i förhållande till remissförslaget. Beaktandet av lagen motiverar onekligen en betydande återhållsamhet beträffande mera vittgående ändringar i 1 § sjölagen. Det må ifrågasättas om man icke i detta läge bör stanna vid i huvudsak de mera försiktiga ändringar som föreslogs av sjölagskommittén.

För att avgörande svenskt inflytande över fartyg, som skall anses som svenskt, skulle säkras hade kommittén föreslagit, att i fråga om aktiebolag och ekonomiska föreningar skulle gälla, att styrelsen till två tredjedelar bestod av här i landet bosatta svenska medborgare. Däremot var det enligt kommittén inte nödvändigt att styrelseledamöterna också ägde aktier i bolaget. Remissförslaget har tagit bort även förstnämnda kvalifikationskrav ur 1 § sjölagen och ansett frågan kunna prövas jämlikt de för associationsrätten i allmänhet gällande reglerna (79 § aktiebolagsla-

gen och 22 § lagen om ekonomiska föreningar). Enligt dessa stadganden skall styrelseledamot och verkställande direktör vara här i riket bosatta svenska medborgare, där ej för särskilt fall Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t förordnad myndighet annat tillåter. Kommerskollegium har bemyndigats lämna sådana tillstånd, dock ej för mer än en tredjedel av aktiebolags styrelseledamöter. I övrigt har Kungl. Maj:t förbehållit sig prövningen. Före 1969 års lagändring gällde den legala begränsningen att tillstånd ej fick meddelas för mer än en tredjedel av hela antalet ledamöter.

Det kan icke vara lämpligt att vid regleringen i sjölagen av vad som krävs för att ett fartyg skall anses svenskt återfalla på allmänt associationsrättsliga stadganden, vid vilka obegränsad administrativ dispensmöjlighet föreligger. Speciella synpunkter torde göra sig gällande för dispenser beträffande bolag, som skall äga svenskt fartyg. När dispenser exempelvis ges från kravet beträffande svenska styrelseledamöter, t. ex. för ett utlandsfinansierat företag i tvål- eller plastbranschen, kan man inte veta, om företaget framdeles kan komma att förvärva fartyg. Att vid sådana dispenser ständigt göra förbehåll för att dispensen ej gäller, om bolaget vill förvärva fartyg, kan inte gärna ifrågakomma. Med det krav på avgörande svenskt inflytande, som bör gälla i fråga om fartygsägande bolag, synes önskvärt att minimivillkoret i fråga om antalet här bosatta svenska styrelseledamöter direkt anges i 1 § sjölagen. Förekommande dispenser bör, när Kungl. Maj:t icke själv avgör dem, därvid prövas av sjöfartsverket, som har att speciellt beakta om avgörande svenskt inflytande likväl bibehålles över fartyget.

Även om man skulle gå ned till enkel ägarövervikt vid direktägande av fartyg, kan självfallet bibehållas ett krav på kvalificerad svensk styrelsemajoritet i aktiebolag och ekonomiska föreningar. Övervägande skäl synes mig dock tala för att tvåtredjedelskravet bibehålles såväl beträffande direkt ägande som beträffande antalet styrelseledamöter. Om 1939 års lag avses gälla fortsättningsvis synes det även böra övervägas att i sjölagen låta åtminstone maximeringen av det utländska aktieinnehavet till en tredjedel komma till uttryck såsom ett ordinärt (men självfallet dispensabelt) krav. Det synes däremot svårt att i sjölagen diskriminera alla svenska aktiebolag med innehavaraktier. Hellre bör övervägas om sistnämnda stadgande icke kan undantagas i det aktuella förordnandet om tillämpning av bestämmelserna i 1939 års lag.

I fråga om fartyg, som ägs av stiftelser, ideella föreningar m. fl., har remissförslaget med åberopande av frågans ringa praktiska vikt icke ansett särskilda sjörättsliga kvalifikationskrav påkallade, utan låtit regleringen gälla svensk juridisk person. Samtidigt har dock berörts den mera lösliga lagliga regleringen för nämnda rättssubjekt och svårigheterna att kontrollera att ledningen står under avgörande svenskt inflytande. Med hänsyn till sistnämnda förhållanden torde det vara att föredraga att, i

enlighet med kommitténs förslag, de fåtaliga fall när svensk nationalitet bör förlänas åt ett av dylikt rättssubjekt ägt fartyg regleras dispensvägen. Till dispenserna kan då lätt knytas de villkor beträffande ledningen m. m., som bedömes erforderliga i olika fall, och missbruk kan förebyggas, exempelvis om den ideella föreningen skulle bestå av en grupp här bosatta utlänningar.

Beträffande dödsbon föreslog kommittén en särskild regel, som innebar att om svensk ägare till fartyg eller andel i fartyg avlider, så anses dödsboet såsom svensk ägare till dess skifte skett, dock längst ett år efter dödsfallet. Även om dödsboet helt eller delvis består av utländska medborgare, skulle man sålunda under den begränsade tid, som normalt erfordras för att äganderättsförhållandena skall bli definitivt uppklarade, få modifiera kravet på avgörande svenskt inflytande över fartyget. Emot en sådan ordning synes några mera vägande invändningar ej vara att göra.

Enligt remissförslaget har den tidsbegränsande regeln för dödsbon slopats. Frågan har ansetts löst genom att dödsbon går in under det allmänna begreppet svensk juridisk person. Samtidigt har dödsbo befriats från inskrivningsplikt för sålunda "ärvt" fartyg intill den tidpunkt när dödsboet överlåter fartyget (jfr motsvarande regler enligt JB 20 kap. 1 §). Utgångspunkten för denna bedömning att man kan undvara särskilda regler i nationalitetshänseende för fartyg som ägs av dödsbon har varit tanken att dödsbon i princip är bestämda att avvecklas och därför kan behandlas på samma sätt som den avlidne. Härtill må anmärkas att, även om dödsbon ej är avsedda att bli permanenta, ärvdabalken inte har uppställt någon tidsgräns för boutredningen eller begränsat dödsbos handlingsfrihet i detta hänseende. Erfarenhetsmässigt förekommer i betydande utsträckning att dödsbon blir mycket långlivade, vilket inom skatterätten har medfört särskilda skatteflyktsproblem (jämför kommunalskattelagen 53 § 3 mom. fjärde stycket). Ser man till realiteterna kan sålunda den i remissförslaget angivna lösningen komma att innefatta mycket långvariga avsteg från kravet på avgörande svenskt inflytande över driften av dödsbos fartyg. Några hänsyn av motsvarande art gör sig icke gällande för fastighetsrättens del. Man måste därför ställa sig tveksam till förslaget att till sjölagen (jfr 14 §) överflytta den för JB gällande modellen.

Härtill kommer att begreppet svensk juridisk person icke torde omfatta alla i remissförslaget avsedda dödsbon efter avlidna svenska fartygsägare. Om den avlidne vid sitt frånfälle hade sitt hemvist utom riket, torde dödsboet i vissa fall bli att betrakta som här i riket icke hemmahörande juridisk person. Vad remissförslaget innebär för sådana fall är oklart. Skulle arvingarna i ett sådant fall till övervägande delen vara utländska medborgare, bör det enligt min mening vara reellt uteslutet att

under annat än en begränsad tid upprätthålla fiktionen att fartyget står under avgörande svenskt inflytande.

Om man stannar vid att den tid, varunder dödsbos fartyg utan vidare får behålla status såsom svenskt, inte bör överstiga ett år från dödsfallet, såsom sjölagskommittén föreslagit, återstår att avgöra hur saken skall bedömas, om oskiftat dödsbo efter utgången av den tiden fortfarande äger fartyg. Sjölagskommitténs förslag torde innebära att sådant ägande med bibehållen svensk nationalitet för fartyget normalt icke skulle tillåtas utan endast vara möjligt efter dispens. Det är givetvis möjligt att i sjölagen ge en generell reglering för sådana fall, exempelvis av innehåll att ett fartyg skall anses såsom svenskt, i den mån dödsbodelägare är svenska medborgare och de andelar som kan anses belöpa på dessa överstiger hälften eller två tredjedelar av dödsboets behållning. Därvid finge delägares andel anses motsvara hans andel i boets behållning enligt lag och testamente, såvida annat icke följer av arvsavsägelse eller avtal om sammanlevnad i oskiftat dödsbo. Dödsboets skyldigheter att inskriva äganderätten till fartyget resp. att avregistrera fartyget såsom utländskt kunde då lämpligen anstå till utgången av ettårsfristen, såvida överlåtelse eller skifte inte ägt rum tidigare.

Det torde emellertid vara att föredraga att på sätt kommittén föreslagit i sjölagen låta hela frågan om svensk status för fartyg, som undantagsvis må ägas av dödsbo efter utgången av ettårsfristen, vara beroende av dispens.

Beträffande handelsbolag hade sjölagskommittén föreslagit, att svenskt handelsbolag, i vilket varje obegränsat ansvarig bolagsman är svensk medborgare eller med sådan enligt förslaget jämställt rättssubjekt, skall kunna äga svenskt fartyg. I remissförslaget har vidgningen till svenskt handelsbolag godtagits men utan det föreslagna förbehållet, då med svensk medborgare generellt jämställts svensk juridisk person. Med hänsyn till de i det föregående föreslagna begränsningarna för svenska aktiebolag och ekonomiska föreningar bör för handelsbolag göras däremot svarande förbehåll med avseende å varje obegränsat ansvarig bolagsman.

Vad slutligen gäller den för Kungl. Maj:t eller sjöfartsverket föreslagna befogenheten att utöver de i 1 § angivna reglerna genom dispens förklara fartyg vars drift står under avgörande svenskt inflytande såsom svenskt och berättigat att föra svensk flagg får denna befogenhet en vidgad betydelse, om i 1 § de särskilda juridiska personer som ordinärt får stå som ägare av svenskt fartyg specificeras på sätt förut angetts, och sålunda icke generellt godtages svensk juridisk person. Någon formell ändring av den i remissförslaget upptagna dispensregeln torde ej påkallas härav. Det synes vara överflödigt att, såsom kommittén gjort, särskilt ange att förlängning av den för dödsbo föreskrivna ettårsfristen kan medges i samma ordning. Redaktionellt torde ordalagen i dispensregeln

endast böra jämkas till förebyggande av missförstånd. Där säges att Kungl. Maj:t eller sjöfartsverket kan "bestämma" att fartyg skall anses såsom svenskt. Då det inte varit fråga om att sådana beslut skall fattas emot fartygsägarens vilja, bör det hellre stå "medgiva" i lagtexten.

Stadgandet om dödsbo kan lämpligen upptagas såsom ett andra stycke och dispensregeln som ett tredje stycke.

Sammanfattningsvis må anföras, att den till synes enkla och eleganta skrivning, vari remissförslagets behandling av problematiken i förevarande paragraf utmynnat, framstår som godtagbar, endast om eljest vedertagna nationalitetskrav i fråga om avgörande inflytande från hemlandet över fartyg väsentligt kan reduceras, om 1939 års förbudslag utan vidare kan upphävas och om olika komplikationer med dödsbon och ideella föreningar m. m. kan lämnas att lösa sig på egen hand. Då såvitt jag kan förstå dessa förutsättningar inte föreligger, måste en saklig omprövning av remissförslaget på denna punkt ifrågasättas. En sådan omprövning kan i nuvarande läge svårligen göras annat än i närmare anslutning till gällande lagstiftning och till kommittéförslaget såsom av mig antytts i det föregående.

På grund av det anförda förordar jag att 1 § sjölagen ges följande lydelse:

"Fartyg anses såsom svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än två tredjedelar äges av svensk 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, om dess aktie- eller andelskapital enligt vad aktieboken eller medlemsförteckningen utvisar icke till mer än en tredjedel är i utländsk ägo, ävensom 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, jämställes dödsboet med svensk medborgare till dess skifte skett, dock längst ett år från dödsfallet.

Konungen eller, efter Konungens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

För svenskt fartyg utfärdas nationalitetshandling enligt bestämmelser, som Konungen meddelar."

3 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

I förevarande paragraf och de två följande upptas bestämmelser om tillbehör till fartyg och fartygsbyggen. Att egenskapen av tillbehör tillerkännes viss utrustning innebär att utrustningen åtföljer fartyget eller bygget som rättsligt osjälvständig tillhörighet och alltså inte utgör självständigt objekt för sakrätt.

Förslaget avser att i sakligt hänseende efterbilda JBs regler om tillbehör till fastighet med vissa modifikationer. Härvid har i princip som förebild valts tillbehör till fastigheter i allmänhet och sålunda ej de särskilda industritillbehören. I fråga om utrustning för radiosamband och navigering föreslås emellertid liknande regler som för industritillbehör. Av remissprotokollet framgår att det sedan länge är brukligt att utrustning av nämnda slag tillföres fartyg genom hyra eller "leasing".

Den reglering som det remitterade förslaget innefattar synes vara i stort sett lämplig och tillfredsställande anpassad för de berörda näringarna i dagens läge.

Sjölagskommitténs förslag, som i nu ifrågavarande delar hade väsentligen samma sakliga innebörd som det remitterade förslaget, anknöt också i formellt hänseende nära till JBs bestämmelser (2 kap.) om fastighetstillbehör. I remissförslaget har emellertid gjorts en betydande redaktionell omarbetning. Syftet härmed anges vara att tillgodose under remissbehandlingen av sjölagskommitténs betänkande framförda önskemål om en mera lättillgänglig avfattning av bestämmelserna.

Vad angår den redaktionella utformningen kan anmärkas att det här rör sig om en materia som i sak är ganska invecklad och ingalunda lättillgänglig ens för fackmännen. Att i lagspråk uttrycka dessa regler på ett lättfattligt sätt med upprätthållande av tillräcklig precisering erbjuder åtskilliga vanskligheter. Utan att gå in på en detaljerad jämförelse mellan JBs regler för fastighetstillbehör och det remitterade förslagets motsvarande paragrafer torde kunna sägas att de senare inte innefattar påtagliga fördelar i fråga om lättillgänglighet. Därjämte kan anmärkning riktas mot det remitterade förslagets systematik. Förslaget rör sig med två slag av tillbehör, tillbehör i yttre mening och tillbehör i privaträttslig mening. Detta leder till oklarhet, vilket framgår av en jämförelse mellan 4 och 5 §§. I 4 § användes sålunda "tillbehör" i den vidare meningen, medan samma ord i 5 § icke rimligen kan avse annat än tillbehör i privaträttslig mening. Tillbehörsbegreppet bör givetvis vara enhetligt och det bör därvid ha den privaträttsliga betydelsen. Med den från JB avvikande utformningen i det remitterade förslaget kan vidare uppstå osäkerhet i fråga om rätta förståelsen av de nya bestämmelserna i hänseenden, där saklig överensstämmelse med JB är åsyftad. Med hänsyn till

det nu anförda synes det lämpligare att också i redaktionellt hänseende nära anknyta bestämmelserna till JBs reglering.

Vi föreslår sålunda att avfattningen av förevarande bestämmelser — i anslutning till sjölagskommitténs lagtext — jämkas till närmare överensstämmelse med JBs regler. Avvikelser därifrån måste emellertid göras, förutom till följd av sakliga skiljaktigheter, också i författningstekniskt hänseende av den anledningen att här endast tre paragrafer står till förfogande för regleringen.

Den närmare dispositionen kan lämpligen göras så att, på sätt som även skett i departementsförslaget, till en början i 3 § uppräknas de olika slag av utrustning som på grund av sin beskaffenhet och yttre anknytning kan ha karaktär av tillbehör till fartyg och fartygsbyggen. Paragrafen har sin förebild i 7 § första och andra styckena i sjölagskommitténs förslag. Därefter bör i 4 § upptas motsvarigheter till 7 § tredje och fjärde styckena i sjölagskommitténs lagtext. Slutligen bör innehållet i 8 § kommittéförslaget föras till 5 §.

I fråga om 3 § må här ytterligare anföras. I remissprotokollet framhålles att departementsförslagets formulering ger en utgångspunkt för bestämning av fartygsbegreppet på så sätt att av paragrafen kan slutas, att skrov och viss konstruktionsmässig manöverförmåga är förutsättningar för att fartyg skall anses föreligga. Detta skulle komma än tydligare till uttryck om inledningen till bestämmelsen får lydelsen "Till fartyg med dess skrov och styrinrättning" etc. Med denna ändring och vissa andra jämkningar av departementsförslagets text kan paragrafen förslagsvis få följande avfattning:

"Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk ägnad utrustning, varmed fartyget blivit försett, samt sådan reservdel och motsvarande utrustning som varaktigt förvaras ombord.

I fråga om vad som hör till fartyg under byggnad ha bestämmelserna i första stycket motsvarande tillämpning.

Till skeppsbygge som är registrerat hör dessutom material och maskineri samt annan utrustning till bygget, om utrustningen finns på tillverkarens område och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet."

4 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Som förordats vid 3 § bör förevarande paragraf avfattas i anslutning till 7 § tredje och fjärde styckena av sjölagskommitténs lagförslag. Därvid bör vissa redaktionella jämkningar göras.

Vid 3 § har också framhållits att utrustning för radiosamband eller navigering behandlas på motsvarande sätt som industritillbehör enligt

JB och alltså delvis följer andra regler än fartygsutrustning i övrigt. I fråga om utrustning som används såväl för navigering som för annat ändamål, t. ex. lasthantering, diskuteras i remissprotokollet vilka regler som bör tillämpas. En rimlig lösning synes vara att, om det nautiska ändamålet inte är alldeles obetydligt i förhållande till det andra, reglerna för nautisk utrustning kommer i tillämpning.

Vi föreslår alltså att förevarande paragraf får följande lydelse:

"Utrustning som annan än ägaren av fartyget eller fartygsbygget tillfört detta är ej tillbehör, om icke utrustningen och fartyget eller bygget kommit i samme ägares hand. Detsamma gäller i fråga om utrustning för radiosamband eller navigering, som tillförts fartyget eller bygget av dess ägare utan att han ägde utrustningen. Har han tillfört fartyget eller bygget utrustning för radiosamband eller navigering som han förvärvat under villkor som är att jämställa med äganderättsförbehåll, hör den icke till fartyget eller bygget så länge villkoret gäller.

Överlåtelse av utrustning som är tillbehör till fartyg eller fartygsbygge gäller ej mot tredje man, förrän utrustningen skiljes från fartyget eller bygget på sådant sätt att den ej längre kan anses höra till detta."

5 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Såsom angivits vid 3 § bör i förevarande paragraf upptas innehållet i 8 § kommittéförslaget. Detta medför en ändring även i sak i förhållande till det remitterade förslaget såtillvida, att verkliga hyresavtal, varigenom ägaren till fartyget eller fartygsbygget hyrt utrustning till detta, blir gällande obligationsrättsligt mellan ägaren av fartyget eller bygget och leverantören. Denna lösning överensstämmer med JBs motsvarande bestämmelse.

Kommittéförslagets lagtext bör emellertid i någon mån förenklas i redaktionellt hänseende. De förbehåll som paragrafen avhandlar — nämligen äganderättsförbehåll, återtagandeförbehåll och förbehåll som kan sägas vara innefattade i s. k. oäkta hyresavtal, avsedda att utmynna i en äganderättsövergång — bör kunna sammanfattas under formeln "villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed", som nära anknyter till ett uttryck som förekommer i andra paragrafer av det remitterade förslaget. Med ytterligare vissa formella justeringar av kommitténs lagtext kan förevarande paragraf förslagsvis få följande lydelse:

"Förvärvar ägaren av fartyg eller fartygsbygge utrustning genom avtal med villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, får villkoret ej göras gällande sedan förvärvaren tillfört fartyget eller bygget utrustningen så att den enligt 3 § hör till detta.

Första stycket gäller ej utrustning för radiosamband eller navigering."

3—5 §§

*Klackenberg:*

Den i förevarande paragrafer föreslagna regleringen av vad som utgör tillbehör till fartyg och fartygsbygge grundar sig i sak på kommittéförslaget, som i avgörande hänseenden hade sin förebild i 2 kap. JB. Departementsförslaget har emellertid eftersträvat att ge bestämmelserna en enklare och mer lättillgänglig avfattning, varför kommittéförslaget underkastats en betydande formell omarbetning.

Det är givetvis alltid en tveksam avvägningsfråga om fördelarna av en sådan förenkling uppväger den lagtekniska nackdelen att lösningar, som i stora stycken är sakligt överensstämmande, framträder formellt avvikande från varandra. Helt överensstämmande med fastighetsrätten kan bestämmelserna i sjölagen inte bli på grund av sakliga olikheter, och särskilt enkla kan de ju till följd av ämnets natur aldrig bli. Önskemålet att få till stånd en författningsmässig förenkling för den internationellt betonade sjörättens del finner jag dock väga över eventuella olägenheter av att sjölagens bestämmelser om tillbehör kommer att förete betydande formella avvikelser från 2 kap. JB och att de ej heller ger en lika uttömmande reglering som gjorts vid det nationellt betonade finsnickeriet i JB.

Jag utgår därför från den redaktionella uppläggning som departementsförslaget har, medan övriga ledamöter förordat en omskrivning i anslutning till JBs tillbehörsregler i förenklat skick. I nämnda ledamöters yttranden har även angetts och motiverats vissa sakliga och redaktionella jämkningar i remissförslaget, som framkommit vid lagrådets granskning och vilka även jag förordar. Den enda egentliga skillnaden i sak mellan förslagen avser den obligationsrättsliga regleringen av äkta hyresavtal rörande tillbehör. Enligt min mening kan frågan lämnas oreglerad i detta sammanhang, medan övriga ledamöter vill tillerkänna sådana avtal obligationsrättslig giltighet mellan parterna. Remissförslaget avser att frånkänna dem varje verkan.

Utrustning för radiosamband och navigering har enligt sjölagsförslaget samma sakliga särställning som industritillbehör har enligt JB 2 kap. 3 och 4 §§. För att bättre än som skett i den föreslagna 4 § markera denna särställning i förhållande till den för fartygstillbehör i allmänhet givna regleringen i första stycket av 3 § synes i andra stycket av paragrafen böra anges de särskilda reglerna för utrustning för radiosamband eller navigering. Det är sålunda enligt min mening fördelaktigt att i 3 § ge den huvudsakliga regleringen av vad som är och icke är tillbehör till fartyg. Motsvarande regler om tillbehör till fartygsbygge, vilka i remissförslaget är införda i andra stycket av 3 §, bör då upptagas såsom 4 §.

Vad gäller utformningen i övrigt av förevarande paragrafer må anföras följande.

Att tillbehör till fartyg inte kan ägas av annan än fartygsägaren torde

ej behöva utsägas i lagtexten i vidare mån än att därav bör framgå att särskilt äganderättsförbehåll eller förvärvsvillkor som är att jämställa därmed ej kan göras gällande i tillbehör. Det framstår som angeläget att begreppet tillbehör, i den mån det nyttjas i lagtexten, användes endast i strikt civilrättslig mening och inte också får beteckna vad som endast utgör tillbehör i yttre mening.

Med åberopande av det anförda förordar jag att 3—5 §§ erhåller följande lydelse:

"3 §

Till fartyg med dess skrov och styrinrättning hör fast inredning och annan till stadigvarande bruk ägnad utrustning samt sådan reservdel som varaktigt förvaras ombord, allt i den mån fartyget är försett därmed i fartygsägarens intresse.

Utrustning för radiosamband eller navigering räknas dock icke som tillbehör, om den tillförts fartyget enligt hyresavtal eller om fartygsägarens rätt därtill är inskränkt genom äganderättsförbehåll eller förvärvsvillkor som är att jämställa därmed.

4 §

Bestämmelserna i 3 § ha motsvarande tillämpning i fråga om fartyg under byggnad. Till skeppsbygge, som är registrerat, hör dessutom under samma förutsättningar material, maskineri och annan utrustning, om utrustningen finns på tillverkarens område och genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsedd att införlivas med skeppet.

5 §

Överlåtelse av föremål, som utgör tillbehör till fartyg eller bygge, gäller ej i något fall mot tredje man, förrän föremålet skiljes från fartyget eller bygget så att detta ej längre kan anses försett därmed."

7 §

*Lagrådet:*

När hemort ej anmälts och fartyget äges av flera, leder bestämmelserna i andra stycket till att Stockholm blir fartygets hemort, även om alla ägarna skulle vara bosatta exempelvis i Göteborg. En sådan konsekvens kan synas egendomlig. Om den skulle medföra olägenheter i det särskilda fallet, kan dessa emellertid lätt undgås genom att ägarna anmäler den hemort de själva bestämmer. Att reglera sådana situationer särskilt genom att införa mera detaljerade bestämmelser, som för övrigt kanske skulle bli förhållandevis invecklade, synes inte behövligt. Vissa redaktionella jämkningar av lagrummet torde emellertid böra göras. Förslagsvis kan andra stycket få följande lydelse:

"Har hemort ej anmälts till registermyndigheten, anses den ort i Sverige, där ägaren har sitt hemvist, eller, om han saknar hemvist här eller fartyget äges av flera, Stockholm vara fartygets hemort."

11 §

*Lagrådet:*

Enligt första stycket andra punkten av förevarande paragraf kan Kungl. Maj:t förordna att skepp, som äges av staten samt är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, inte skall införas i skeppsregistret. Gäller sådant förordnande för ett av staten genom överlåtelse förvärvat skepp, som inte tidigare är registrerat i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, innebär detta att staten inte kan genom inskrivning vinna skydd mot överlåtarens borgenärer. Eftersom förslaget inte känner annan möjlighet att vinna sådant skydd för skepp, kunde det synas som om skeppet under obegränsad tid efter förvärvet skulle kunna utmätas för överlåtarens gäld eller indragas i hans konkurs. Detta förefaller föga tillfredsställande. Det rimliga betraktelsesättet synes emellertid vara, att i ett sådant fall vanliga lösörerättsliga regler anses gälla. Detta skulle innebära att, sedan staten fått skeppet i sin besittning, detta inte längre kan tagas i anspråk för överlåtarens gäld. I konsekvens härmed torde för sådana statsförvärv, som här avses, även i övriga hänseenden, i vilka förslaget knyter rättsföljder till inskrivning, exempelvis beträffande godtrosförvärv, böra gälla vanliga lösörerättsliga regler. Några uttryckliga bestämmelser härom torde inte erfordras.

I det föregående har förutsatts, att skeppet vid statens förvärv inte är registrerat. För det fall att det då är infört i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret torde förslagets ståndpunkt vara den, att avregistrering skall ske i anledning av förvärvet. Detta skulle komma tydligare fram om orden "ej skall införas där" ändrades till "ej skall vara infört i registret". Föreligger fall som nu sagts, saknas anledning att inte fullt ut tillämpa förslagets bestämmelser om sakrättsskydd och godtrosförvärv. Genom att anmälan om avregistrering göres i anledning av förvärv vinner staten sakrättsskydd för detta och kan göra godtrosförvärv.

Under hänvisning till det anförda föreslås att första stycket av förevarande paragraf erhåller följande lydelse:

"Svenskt skepp skall vara infört i skeppsregistret. Konungen kan dock förordna att skepp, som äges av staten samt är avsett uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, ej skall vara infört i registret."

12 §

*Lagrådet:*

Ordalagen i första stycket första punkten innebär i viss mån en upprepning av vad som redan sagts i 11 § första stycket. Vad som åsyftas är att anmälningsplikt skall åligga den som med äganderätt förvärvat skepp "som är registreringspliktigt i hans hand" men ej infört i skeppsregistret. Det förordas att det citerade uttrycket intas i lagtexten.

Vidare bör i första stycket andra punkten den jämkningen ske att de villkor som avses anges med uttrycket "villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed".

Andra stycket reglerar registrering av nybyggda skepp. På något stadium under byggnadstiden inträder det förhållandet att egendomen i och för sig kan karakteriseras både som skeppsbygge och som skepp. En för praktiska behov lämplig tidsangivelse för när detta sker kan sägas vara sjösättningen. Remissförslaget har valt att låta fristen att anmäla skeppet till skeppsregistret utgå sex månader efter sjösättningen. Med hänsyn även till den omständigheten att uppskov skall kunna medgivas, om särskilda skäl föreligger, synes intet vara att erinra häremot.

13 §

*Lagrådet:*

I förslagets 12 § första stycket behandlas i andra punkten förvärv som skett "under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed". Av uttalanden på skilda håll i remissprotokollet framgår att till denna kategori, de "ofullbordade förvärven", hör dels förvärv med förbehåll om bevarad äganderätt för förre ägaren och dels förvärv under resolutivt villkor vars tillämpning typiskt sett beror av denne. Härav följer att de "fullbordade förvärven" utgörs av förvärv som skett utan äganderättsförbehåll eller eljest utan villkor som berör inträdet av äganderättsövergången, och att till denna grupp förs också förvärv under resolutivt villkor vars tillämpning beror av förvärvaren. Att det i ett enskilt fall någon gång, t. ex. när resolutivt villkor knutits till framtida händelse eller till tredje mans eller myndighets åtgörande, kan vara svårt att avgöra om tillämpningen beror av nye eller förre ägaren ändrar inte det sagda; gränsdragningen, i den mån den erfordras, mellan fullbordade och ofullbordade förvärv blir här en uppgift för rättstillämpningen.

I första stycket av förevarande paragraf möter bestämmelsen att "rätt till skepp eller skeppsbygge" inskrives på grundval av registrering enligt 11 §. Uppenbarligen avses här inskrivning av såväl fullbordat som ofullbordat förvärv. "Rätt" till skepp eller skeppsbygge kan emellertid språkligt omfatta också sådana rättigheter som sjöpanträtt, retentions-

rätt och skeppshypotek. I första stycket bör därför orden "rätt till" utbytas mot orden "förvärv av".

I andra stycket första punkten, som avser andelsförvärv, torde hänvisningen till rättelsereglerna i 39 § kunna utgå såsom obehövlig men å andra sidan bör en hänvisning intagas till nyss anförda bestämmelser i paragrafens första stycke. Varje inskrivning har registrering — som alltid avser hela skeppet — till förutsättning och grundval.

Bestämmelserna i andra stycket andra punkten har avseende på en situation som kan illustreras så: B har av A förvärvat ett skepp under villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed och sedermera har C av B förvärvat dennes villkorliga äganderätt utan eller med villkor som är att jämställa med äganderättsförbehåll. Av 12 § första stycket andra punkten följer att B inte har inskrivningsplikt förrän det för hans förvärv gällande villkoret upphör att gälla. B har däremot enligt 14 § tredje stycket första punkten rätt till inskrivning.

Av nu ifrågavarande bestämmelser i 13 § framgår emellertid, att C inte skall ha rätt till inskrivning i annat fall än när B begagnat sig av sin inskrivningsrätt. Eftersom B inte har inskrivningsplikt är alltså C i detta avseende helt beroende av B.

Varken hänsyn till ordning och reda i inskrivningsväsendet eller i övrigt till inskrivningsrättsliga grundsatser och regler gör det enligt lagrådets mening påkallat att på angivet sätt binda rätten för C vid förutsättningen att B utövat sin rätt till inskrivning. Bestämmelserna i 30 § tredje stycket i förslaget, till vilka lagrådet får anledning att återkomma, gör det möjligt för B att, om det skulle behövas för att han skall få inskrivning, söka inskrivning för A, och A är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar. Samma bestämmelser är väl ägnade att av C få tillämpas beträffande inskrivning av B:s förvärv och, om det erfordras, dessutom av A:s förvärv.

Vidare synes vägande sakliga skäl kunna åberopas för att i förevarande hänseende likställa C med B. Vad som i remissprotokollet sägs om en person i B:s situation, nämligen att han utan tvivel har intresse av att registret avspeglar den ändring i äganderättsförhållandena som även det ofullbordade förvärvet medför, kan sägas också om C. Praktiskt viktigt är att C får sakrättsskydd och del i panträttsbehörigheten.

I 14 § tredje stycket ges, såsom förut antytts, bestämmelser om inskrivning av B:s förvärv. Ur systematiska och pedagogiska synpunkter synes det lämpligast att bestämmelser om C:s förvärv flyttas till 14 § att följa efter nyssnämnda bestämmelser om B:s inskrivningsrätt. Därvid bör, i enlighet med det förut anförda, C:s förvärv likställas med B:s även i fråga om rätt till inskrivning.

Lagrådet hemställer på grund av det anförda att förevarande paragraf avfattas så:

"Förvärv av skepp eller skeppsbygge inskrives på grundval av registrering enligt 11 §.

Bestämmelserna i första stycket och 14—38 §§ om skepp eller skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om andel i sådan egendom."

14 §

*Lagrådet:*

Första stycket första punkten i förevarande paragraf torde, såsom framgår av motiveringen i remissprotokollet, ha avseende endast på de fullbordade äganderättsförvärven. För att utmärka detta föreslås att efter inledningsorden "Den som" insättes orden "med äganderätt".

Skeppsbygge anmäles enligt 12 § tredje stycket för registrering av ägaren. Med hänsyn till uttalandena i motiveringen i remissprotokollet kan någon tvekan inte råda om att också den som gjort ett ofullbordat förvärv av ett oregistrerat skeppsbygge är berättigad att få detta registrerat. På grund härav synes i tredje stycket första punkten av förevarande paragraf det beträffande skeppsbygge uppställda kravet på registrering böra utgå.

Den som gjort ett sekundärförvärv av villkorlig äganderätt (C i det vid 13 § andra stycket andra punkten angivna exemplet) kan inte anses ha förvärvat skepp eller skeppsbygge men bör, såsom beträffande anförda lagrum i förslaget förut anförts, beträffande rätten att erhålla inskrivning vara likställd med en sådan förvärvare. Även i övrigt bör vad i förslaget sägs om sådana ofullbordade förvärv, som avses i tredje stycket av förevarande paragraf (B:s), gälla sekundärförvärv av villkorlig äganderätt. Sådant sekundärförvärv kan ske även genom att den som gjort den ursprungliga överlåtelsen (A) under äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed överlåter den villkorliga äganderätt han har kvar efter överlåtelsen. Även sekundärförvärv av sist angivet slag bör såsom framhålles i remissprotokollet vara jämställt med förvärv som avses i tredje stycket. Under hänvisning till det sagda och till vad som vid 13 § anförts om förslagets systematik föreslår lagrådet att till förevarande paragraf fogas ett nytt, fjärde stycke av förslagsvis följande lydelse:

"Övergår i fall som avses i tredje stycket förvärvarens eller överlåtarens rätt till annan, har vad som där säges och i övrigt i detta kapitel föreskrives om inskrivning av förvärv och verkan därav motsvarande tillämpning."

15 §

*Lagrådet:*

Den konkurrenssituation, som uppstår då flera på samma inskrivningsdag söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn och namnen inte skiljer sig tydligt från varandra, bör såsom förutsätts i första stycket

av förevarande paragraf lösas genom en skälighetsprövning. Detta kan lämpligen, med viss jämkning av ordalagen, uttryckas genom en föreskrift att registermyndigheten beslutar om företräde efter vad som finnes skäligt.

I andra stycket av förevarande paragraf bör stadgas att inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret också i det fallet att skepp registrerats med det namnet. Lämpligen bör detta stadgande upptas som huvudfall i en första punkt av stycket, och de två övriga fallen anslutas därtill i en andra punkt.

Med hänsyn härtill föreslår lagrådet att förevarande paragraf, med ytterligare vissa redaktionella jämkningar, får följande lydelse:

"Genom inskrivning i skeppsregistret kan skeppsnamn, som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret, på ansökan förbehållas den som har behov därav. Söka flera på samma inskrivningsdag inskrivning av förbehåll om skeppsnamn och skilja sig namnen icke tydligt från varandra, beslutar registermyndigheten om företräde efter vad som finnes skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn skall avföras ur registret, när skepp registrerats med det namnet. Detsamma gäller, om den som vunnit inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet ej inom fem år tagits i bruk för registrerat skepp."

16 §

*Lagrådet:*

Enligt första stycket 2 i förevarande paragraf skall registrerat skepp avregistreras om det skall anses förlorat enligt 70—72 § lagen (1927: 77) om försäkringsavtal.

De händelser som avses i nämnda lagrum i försäkringsavtalslagen är i huvudsak,

i 70 §, att fartyg på grund av sjunkning eller annorledes inte kan för rimlig kostnad bärgas eller skadats så, att det icke kan för rimlig kostnad göras användbart för sitt ändamål,

i 71 §, att all underrättelse om fartyg uteblivit under minst tre månader, eller att fartyget övergivits av besättningen och icke inom tre månader därefter kommit till rätta, samt

i 72 §, att fartyg av främmande makt lagts under embargo eller uppbringats eller liknande.

De i 70 § avsedda fallen torde väsentligen i och för sig vara att hänföra även under punkt 1 av förevarande stycke, enligt vilken avregistrering skall ske om skeppet förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts. Beträffande de fall som avses i 72 § torde kunna sägas, att om äganderätten går förlorad för den svenske ägaren genom den främmande statens åtgärd, avregistreringsplikt föreligger också på den i punkt 4 angivna

grunden att skeppet upphört att vara svenskt. Och för den händelse äganderätten inte går förlorad och skeppet sedermera återställes har någon sakligt befogad anledning att avregistrera inte förelegat. På grund härav synes punkt 2 böra begränsas till att omfatta fall av sådan art som åsyftas i 71 § försäkringsavtalslagen. Lämpligen kan detta ske genom att fallen anges direkt i förevarande punkt och inte genom hänvisning till nyssnämnda lag. Med viss anknytning till stadgandena i 2 kap. 8 § luftfartslagen (1957: 297) och 301 § första stycket 6 sjölagen synes punkten kunna såsom avregistreringsgrund upptaga att skeppet försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader.

Enligt första stycket 3 av förevarande paragraf i remitterade förslaget skall vidare skepp avregistreras, om det med tillämpning av 10 och 317 §§ förklarats icke vara iståndsättligt, dvs. om det kondemnerats.

De situationer som avses med kondemnationsreglerna torde ofta kunna hänföras under punkt 1 av förevarande stycke. Fall kan emellertid också tänkas då ett skepp visserligen kondemneras men senare kan repareras och komma till användning, eventuellt för annat ändamål än det ursprungliga. I sådana fall bör avregistreringsplikt inte föreligga. Ett måhända inte opraktiskt fall kan vara, att ett kondemnerat skepp överlåtes till någon utomlands. Skeppet skall då avregistreras också av den anledningen att det upphört att vara svenskt. På grund härav synes vad som angives under förevarande punkt lämpligen kunna utgå som särskild avregistreringsgrund.

Med hänsyn till det anförda föreslår lagrådet att förevarande paragraf, med ytterligare vissa redaktionella jämkningar, får följande lydelse:

"Registrerat skepp skall avregistreras, om det

1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts;

2. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader;

3. upphört att vara svenskt; eller

4. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, finnes ej utgöra skepp.

Registrerat skeppsbygge skall avregistreras, om det såsom skepp överföres till skeppsregistret eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Härjämte har första stycket 4 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbygge.

I fall som avses i första stycket eller andra stycket andra punkten åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla egendomen för avregistrering. Har skepp till följd av överlåtelse upphört att vara svenskt, svarar den förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att anmälan göres."

*Klackenberg:*

Utöver vad nyss anförts vill jag endast ifrågasätta en redaktionell jämkning vid punkt 4.

I det föreslagna första stycket av 16 § uppräknas i punkterna 1—4 en serie omständigheter med skepp (förolyckats, förstörts, försvunnit, ej längre svenskt), vilka föranleder att registrerat skepp skall avregistreras. I punkt 5 nämnes först en liknande omständighet, nämligen att skeppet på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp, och därtill fogas det fallet att skepp, "utan att förändring inträtt, finnes ej utgöra skepp". Som slutet på en dylik uppräkning är upptagandet av sistnämnda fall något ologiskt. Därmed åsyftas tydligen upptäckten av att något fel begåtts och registermyndigheten fått in ett icke registrerbart fartyg i skeppsregistret.

Det kan väl ha vissa tekniska fördelar med hänsyn till förfarandet att infoga detta fall i förevarande uppräkning, men fallet bör då upptagas under en särskild punkt och beskrivas på ett tydligare sätt, förslagsvis så att under en punkt 5 behandlas registrerat skepp, om det "finnes vara av sådan beskaffenhet att det ej borde ha registrerats som skepp". Vidtages den ändringen bör i andra styckets stadgande om skeppsbygge hänvisningen avse "första stycket 4 och 5". Motsvarande bör iakttas beträffande hänvisningarna i 17 §.

17 §

*Lagrådet:*

I händelse av bifall till vad lagrådet föreslagit beträffande 16 § första stycket bör hänvisningarna i förevarande paragraf till punkterna 4 och 5 i nämnda stycke avse i stället punkterna 3 och 4.

18 §

*Lagrådet:*

Såsom framhålles i specialmotiveringen till förevarande paragraf innebär bestämmelsen i första stycket att fråga huruvida egendom, som blivit föremål för registrering, har karaktär av fartyg eller av skepp eller skepp under byggnad kan komma under prövning i annan ordning. Detsamma torde gälla fråga om skepps nationalitet, dvs. om skeppet är svenskt.

I andra stycket synes den formella ändringen lämpligen kunna vidtas att sista satsen "om ej annat följer av 19—22 §§" får utgå. Eftersom de lagrum, som innefattar begränsningar av räckvidden av förevarande stadgande, följer i omedelbar anslutning till detta, synes någon särskild erinran om begränsningarna inte behövlig. Det kan också diskuteras i vad mån dessa paragrafer kan sägas innefatta något undantag från stadgandet om prövning.

I andra stycket av förevarande paragraf bör dessutom med inskrivning jämställas avregistrering.

Av systematiska skäl synes en viss omredigering av innehållet i tredje stycket av förevarande paragraf samt 21 och 22 §§ böra göras. Härvid bör stadgandena i 22 § överföras till 21 § samt tredje stycket av förevarande paragraf och första stycket av 21 § i det remitterade förslaget föras till 22 §, som dessutom i ett tredje stycke bör innehålla en regel avseende avregistrering med anledning av förvärv. Andra stycket av remissförslagets 21 § synes, på skäl som kommer att anges i det följande, kunna undvaras.

Vad nu anförts innebär sålunda i fråga om förevarande paragraf att tredje stycket bör utgå.

Lagrådet föreslår alltså att förevarande paragraf får följande lydelse:

"Utan hinder av att registrering eller inskrivning ägt rum får prövas huruvida registrerad egendom är av den beskaffenhet som förutsättes för åtgärden.

Fråga huruvida förvärv, som ligger till grund för inskrivning eller avregistrering, är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller huruvida åtgärden av annat skäl kränker någons rätt får prövas utan hinder av inskrivningen eller avregistreringen."

19 §

*Lagrådet:*

Enligt denna paragraf vinner överlåtelse av skepp eller skeppsbygge skydd mot överlåtarens borgenärer genom att förvärvaren söker inskrivning eller anmäler egendomen för avregistrering. Indirekt utsäger stadgandet att, intill dess inskrivning sökts eller anmälan gjorts, överlåtarens borgenärer kan taga egendomen i anspråk för sina fordringar. I detta hänseende skiljer sig det remitterade förslaget såväl från fastighetsrätten, enligt vilken sakrättsskydd inträder redan genom avtalet, som från lösörerätten i allmänhet, vilken ger traditionen denna effekt. Att traditionsprincipen ej passar väl för större fartyg torde vara oomtvistligt. När det gäller skepp och skeppsbyggen synes valet i realiteten stå mellan fastighetsrättens avtalsprincip och inskrivningsprincipen. Förslaget har visserligen i fråga om förfarandet vid inskrivning i väsentliga delar sin förebild i fastighetsrätten och det kunde därför te sig naturligt att även i fråga om sakrättsskyddets inträde anknyta till fastighetsrätten. Till förmån för en sådan lösning skulle också kunna anföras, att enligt en inom doktrinen uttalad mening köp av inteckningsbart fartyg i dag blir sakrättsligt verksamt redan genom avtalet. Emellertid föreligger en betydande olikhet mot fastighetsrätten däri, att köp av skepp eller skeppsbygge inte som fastighetsköpet är formbundet. Avtalsprincipen synes därför, tillämpad på skepp eller skeppsbyggen, medföra större risk för

missbruk än inom fastighetsrätten. Det kan vidare förefalla naturligt att, när man avvisar den allmänna lösörerättens traditionsprincip, inskrivningen sättes i stället för traditionen. Med hänsyn till det anförda godtager lagrådet att, såsom skett i det remitterade förslaget, inskrivningsprincipen lägges till grund för regleringen av sakrättsskyddet i fråga om skepp och skeppsbygge.

Med en sådan lösning kommer i fråga om sakrättsskyddet vid överlåtelse olika regler att gälla för skilda slag av fartyg och fartygsbyggen. Såsom framhållits i remissprotokollet torde emellertid detta inte behöva medföra några beaktansvärda praktiska nackdelar. Vad angår inskrivningsprincipens räckvidd i fråga om statsfartyg, beträffande vilket meddelats förordnande enligt 11 § första stycket andra punkten, hänvisas till vad som anförts vid nämnda paragraf.

I förevarande paragraf upptages såsom avgörande för sakrättsskyddets inträde vid sidan om ansökan om inskrivning anmälan för avregistrering. Sådan anmälan bör emellertid ha motsvarande verkan som ansökan om inskrivning också när det gäller godtrosförvärv enligt 20 § och processlegitimation enligt 22 § (enligt lagrådets förslag 21 §). Därför bör vad som sägs om anmälan för avregistrering utgå ur 19 § och, såsom redan antytts vid 18 §, i den av lagrådet föreslagna 22 § som ett tredje stycke införas en sammanfattande bestämmelse om verkan som här avses av anmälan för avregistrering.

Enligt den föreslagna avfattningen av förevarande paragraf får "därefter", dvs. efter det inskrivning sökts eller avregistreringsanmälan gjorts, egendom inte tagas i anspråk för fordran mot överlåtaren. Det framstår inte som fullt klart om den tidpunkt som avses är den, när ansökningen eller anmälningen faktiskt inkom till inskrivningsdomaren, eller den, när den inskrivningsdag, till vilken ansökningen eller anmälningen är att hänföra, gick till ända. Med hänsyn till svårigheten att tidsbestämma en inskrivningsansökan eller en avregistreringsanmälan synes den sist angivna tidpunkten böra vara den avgörande. Det kan antagas, att förslaget avser att intaga denna ståndpunkt. Detta skulle emellertid bli tydligare om i lagtexten anges att egendomen "efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes" inte får tas i anspråk.

Att egendomen inte får "tagas i anspråk" innebär att utmätning av egendomen inte får ske för överlåtarens gäld och att egendomen inte heller får indragas i överlåtarens konkurs. Det torde vara tydligt, att förbudet mot att taga egendomen i anspråk inte får förstås så att ett redan inlett utmätnings- eller konkursförfarande med avseende på egendom skulle förfalla till följd av inskrivningsansökningen. Uttrycket "tagas i anspråk" avser alltså att ange själva inledandet av åtgärden.

Huruvida uttrycket "tagas i anspråk" utöver utmätning och konkurs skall avse också sådana säkerhetsåtgärder som kvarstad och skingringsförbud är inte klart. Frågan är ej berörd i remissprotokollet. Rent språk-

ligt synes det svårt att hänföra kvarstad eller skingringsförbud under de använda ordalagen. Detta hindrar givetvis inte i och för sig att sådana säkerhetsåtgärder anses stå överlåtarens borgenärer till buds så länge förvärvaren inte sökt inskrivning. Åtgärderna är ju avsedda att säkerställa en kommande exekution och det kan därför hävdas, att en rätt för överlåtarens borgenärer att taga egendomen i anspråk genom exekution i sig innefattar den mindre långt gående rätten att få egendomen belagd med kvarstad eller skingringsförbud. Emellertid kan det av andra skäl vara tveksamt om, sedan skepp eller skeppsbygge överlåtits, kvarstad eller skingringsförbud beträffande egendomen skall kunna utverkas av någon som gör gällande fordran mot överlåtaren.

Under hänvisning till det anförda föreslås att förevarande paragraf erhåller följande avfattning.

"Har skepp eller skeppsbygge överlåtits och har inskrivning sökts för förvärvet, får egendomen efter utgången av den inskrivningsdag då ansökningen gjordes icke tagas i anspråk för annan fordran mot överlåtaren än sådan som är förenad med panträtt eller retentionsrätt i egendomen."

*Walberg* tillägger:

Enligt 179 § UL äger borgenär till säkerhet för sin fordran begära kvarstad på så mycket av gäldenärens lösa egendom som svarar mot hans fordran. Förutsättning för kvarstad är att sökanden har visat sannolika skäl för sin talan och att det föreligger fara för att gäldenären undansticker eller förstör godset. Skingringsförbud kan enligt 180 § UL beviljas, när inte fulla skäl är till kvarstad. Såväl kvarstad som skingringsförbud innebär förbud att förfoga över egendomen till förfång för sökanden. Skillnaden mellan de båda instituten är i huvudsak den, att egendomen vid skingringsförbud, i motsats till vad som är fallet vid kvarstad, förblir i innehavarens besittning.

Av det sagda torde framgå, att åtgärden riktar sig mot gäldenären och innebär ett förbud för denne att överlåta eller eljest förfoga över egendomen till förfång för borgenären. I de fall som avses med förevarande paragraf i förslaget är det fråga om en överlåtarens skuld. Det är alltså överlåtaren som är gäldenären. Överlåtaren har emellertid redan överlåtit egendomen och vidtager sedan inte någon åtgärd av betydelse för äganderättsövergången. Inskrivning sökes ju av förvärvaren och denne gör ansökningen uteslutande för egen del. Den förut angivna förutsättningen i 179 § UL att det skall föreligga fara för att gäldenären "undansticker eller förstör godset" torde över huvud inte kunna tänkas föreligga, i vart fall inte sedan tradition skett.

Vad nu anförts talar närmast för att kvarstad eller skingringsförbud, sådana dessa institut är utformade i gällande rätt, efter överlåtelse av

skepp eller skeppsbygge inte skulle stå till buds för den som gör gällande fordran mot överlåtaren.

Om man emellertid, mot avfattningen av bestämmelserna i UL, skulle kunna tänka sig säkerhetsåtgärder av nu angivet slag riktade inte mot överlåtaren utan mot förvärvaren, är att märka att, enligt förslaget, sedan förvärvaren sökt inskrivning egendomen är skyddad för utmätning för överlåtarens gäld och inte heller kan dragas in i dennes konkurs. Detta gäller även om borgenären, efter överlåtelsen men före det förvärvaren sökt inskrivning, skulle ha lyckats utverka kvarstad eller skingringsförbud. Har säkerhetsåtgärden inte följts av utmätning eller konkurs före det förvärvaren söker inskrivning medför sålunda ansökningen, att åtgärden förfaller. Kvarstad eller skingringsförbud — om nu dessa åtgärder kan tänkas riktade mot förvärvaren — skulle alltså under alla förhållanden få en ytterst begränsad betydelse.

Annorlunda skulle det givetvis ställa sig, om säkerhetsåtgärden utgjorde hinder mot inskrivning och föranledde avslag på förvärvarens inskrivningsansökan. Något stöd för att säkerhetsåtgärden skulle ha sådan effekt ger emellertid varken bestämmelserna i förslaget eller gällande rätt. En dylik ordning skulle också framstå såsom märklig i betraktande av att utmätning för överlåtarens gäld inte torde utgöra hinder för inskrivning av förvärvarens fång. Kvarstad eller skingringsförbud ger ju helt allmänt en betydligt svagare rätt än utmätning.

20 §

*Lagrådet:*

I förevarande paragraf ges bestämmelser om godtrosförvärv av skepp och skeppsbygge. Såsom framgår av remissprotokollet omfattar lagrummet, med viss anknytning till lösöreréttsliga principer, både fall av tvesalu och sådana fall där brist föreligger i överlåtarens fång eller i fång längre tillbaka i fångeskedjan. Vidare reglerar paragrafen godtrosförvärv i situationer då rätte ägaren överlåtit skeppet eller skeppsbygget men på grund av förvärvsvillkor saknat rätt att förfoga över egendomen på sätt som skett genom överlåtelsen. Tanken synes också vara att stadgandet skall kunna få analog tillämpning exempelvis om ett kvarstadsbelagt skepp skulle överlåtas av kvarstadsgäldenären.

I den föreslagna lagtexten anges i fråga om huvudfallet, att överlåtelse skett från den vars förvärv var inskrivet men som icke var rätt ägare "eller behörig att förfoga över egendomen på dennes vägnar". Den sist angivna bestämningen synes kunna leda till missförstånd och bör utgå ur paragrafen. Eftersom rätt att återlösa skepp eller skeppsbygge, som blivit föremål för godtrosförvärv, skulle förutsätta ett positivt stadgande därom i sjölagen, torde vidare sista punkten i första stycket av förevarande paragraf böra uteslutas som obehövlig. Utöver dessa

ändringar av lagtexten synes första och andra styckena lämpligen kunna sammanföras till ett stycke.

Genom bestämmelserna i 23 § av det remitterade förslaget om publicitetsverkan åt skepps- och skeppsbyggnadsregistren kan införingar däri av olika slag bryta god tro hos förvärvare. Såsom framgår av remissprotokollet kommer här i fråga — förutom ansökningar om inskrivning för förvärv — närmast anteckningar om äganderättstvister, förvärvsvillkor, utmätning och kvarstad. Enligt nämnda paragraf skall sådan publicitetsverkan föreligga "från och med den inskrivningsdag" då ärende om införing upptagits. Som i det följande vid 23 § närmare anges, kommer lagrådet att hemställa att publicitetsverkan enligt paragrafen skall gälla först "efter utgången av" inskrivningsdag som nyss nämnts.

Vid konkurrens samma inskrivningsdag mellan två förvärv från samme överlåtare synes det emellertid rimligt att rätt ägare, dvs. den som kan åberopa det tidigare förvärvet, går före och att sålunda den senare förvärvaren, som med den av lagrådet förordade utformningen av 23 § skulle kunna göra gällande god tro, får vika. Motsvarande gäller även eljest när det föreligger konkurrens samma inskrivningsdag mellan rätt ägare, som exempelvis på inskrivningsdagen får klandertalan antecknad, och den som på sätt nyss sagts skulle kunna göra gällande god tro. Också i denna situation synes alltså den sistnämnde böra få stå tillbaka för rätte ägaren. Ändringen av 23 § gör det därför påkallat att i förevarande paragraf införa en regel som, i den riktning förut antytts, löser situationer av konkurrens samma inskrivningsdag mellan två ansökningar om äganderättsinskrivning eller mellan sådan ansökan och anteckning om äganderättstvist eller annan omständighet som anger bristen i överlåtarens förfoganderätt. Regeln bör innebära att godtrosförvärv ej skall inträda i dessa fall. Om exempelvis ett skepp överlåtits först till en person och sedan till en annan, som ej känner till eller rimligen bort känna till den första överlåtelsen, och båda söker inskrivning samma inskrivningsdag, bör sålunda godtrosförvärv inte inträda för den till vilken skeppet sist överlåtits. Genom denna konkurrensregel nås samma resultat som 23 § i dess lydelse enligt det remitterade förslaget skulle ge för de här avsedda fallen.

Konkurrensregeln bör upptas som ett andra stycke av förevarande paragraf.

Med de sålunda förordade ändringarna och med någon redaktionell jämkning av tredje stycket kan förevarande paragraf förslagsvis få följande lydelse:

"Har skepp eller skeppsbygge förvärvats genom överlåtelse från någon som icke var rätt ägare, skall förvärvet dock gälla, om överlåtarens åtkomst var inskriven när egendomen överläts och om förvärvaren sökt inskrivning och därvid varken insett eller bort inse att överlåtaren ej var

rätt ägare. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om förvärv genom överlåtelse från någon som var rätt ägare men på grund av förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelsen.

Godtrosförvärv inträder dock ej, om samma inskrivningsdag som inskrivning sökes för förvärvet ärende upptages om inskrivning eller annan införing i registret av omständighet varav bristen i överlåtarens förfoganderätt beror eller om anteckning i registret att talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen eller om bättre rätt till denna.

Om förvärv genom exekutiv försäljning finnas särskilda bestämmelser."

21 §

*Lagrådet:*

På sätt anges vid 18 § bör av systematiska skäl innehållet i 22 § i remitterade förslaget upptas i förevarande paragraf, samtidigt som första stycket av förevarande paragraf i remissförslaget överförs till 22 § och andra stycket får utgå.

Bestämmelserna i förevarande paragraf enligt lagrådets förslag (22 § i remitterade förslaget) har direkt förebild i JB. Första stycket motsvarar sålunda 18 kap. 9 § i JB och andra stycket samma kapitels 10 §.

Innebörden av första stycket torde, i anslutning till vad som gäller i fastighetsrätten, vara att talan kan med laga verkan riktas mot den som enligt registret framstår som senaste ägare, vare sig inskrivning för förvärvet redan skett eller endast sökts. Inskrivningens eller ansökans legitimerande verkan medför att domens rättskraft kommer att omfatta också överlåtelser som, utan att inskrivning sökts, kan härledas från den senaste ägaren enligt registret. Domen har däremot inte rättskraft mot tidigare ägare.

Ett specialfall, som måhända inte är särskilt praktiskt, kan vara ägnat att belysa förhållandena. Om en ägare (A) av ett skepp eller skeppsbygge, som fått inskrivning för sitt förvärv, överlåter egendomen med äganderättsförbehåll, kan förvärvaren (B) söka och få inskrivning för sitt villkorade förvärv, varvid villkoret antecknas i registret. Denna sista inskrivning ersätter inte inskrivningen för överlåtaren (A) utan denna består med den begränsning som följer av den nya inskrivningen. Förvärvaren (B) kan sedan i sin tur överlåta sin villkorliga äganderätt under villkor. Av remissprotokollet framgår (3.4.4.) att i sådant fall både överlåtarens (B) och den nye förvärvarens (C) förvärv kan vara inskrivna i skeppsregistret. För samma skepp eller skeppsbygge kan alltså samtidigt finnas tre inskrivningar, var och en med särskild giltighet. Processlegitimationsregeln i första stycket av förevarande paragraf får

i första hand tillämpning på den nye förvärvaren (C). En dom mot denne blir sålunda bindande också mot senare förvärvare. Emellertid kan domen givetvis inte avse annan rätt än den C själv förvärvat. Gäller tvisten den fulla äganderätten i det angivna exemplet, torde den som gör gällande bättre rätt ha att väcka talan inte bara mot C utan också mot A och B. Dessa kan sägas tillsammans ha den fulla äganderätten till egendomen och deras förvärv kan inskrivningsmässigt anses tillsammantagna representera denna rätt.

22 §

*Lagrådet:*

I enlighet med vad som angivits vid 18, 19 och 21 §§ bör vissa omredigeringar av nämnda lagrum och förevarande paragraf göras. Härvid bör innehållet i 18 § tredje stycket och 21 § första stycket, med vissa redaktionella jämkningar, bilda första respektive andra stycket i förevarande paragraf. Båda styckena bör gälla rättsverkan enligt 19 och 20 §§.

Såsom anförts vid 19 § bör anmälan för avregistrering av skepp eller skeppsbygge ha motsvarande verkan som ansökan om inskrivning i fråga om sakrättsskydd enligt 19 §, godtrosförvärv enligt 20 § och processlegitimation enligt 22 § (21 § i lagrådets förslag). Detta bör på sätt också antytts i det föregående komma till uttryck genom en sammanfattande bestämmelse i tredje stycket av förevarande paragraf. Bestämmelsen bör begränsas till att avse anmälan för avregistrering med anledning av förvärv. Såvitt avser processlegitimationsregeln (21 § i lagrådets förslag) får bestämmelsen betydelse för tiden mellan anmälan och avregistreringen (jfr 17 §) men uppenbarligen ej för tid efter avregistreringen.

I 21 § andra stycket av det remitterade förslaget upptas ett delvis från sjölagskommitténs förslag hämtat stadgande, som har förebild i fastighetsrätten med dess reglering för fall av tvesalu. Med hänsyn bl. a. till att departementsförslaget ifråga om dessa fall anknyter till lösörerättsliga principer om godtrosförvärv, synes emellertid stadgandet obehövligt, och det bör därför utgå.

På grund av vad sålunda anförts kan förevarande paragraf förslagsvis få följande lydelse:

"Rättsverkan som sökt eller beviljad inskrivning medför enligt 19 och 20 §§ består även efter avregistrering.

Rättsverkan som ansökan om inskrivning medför enligt 19 och 20 §§ förfaller, om ansökningen avslås.

Vad som i 19—21 §§ samt förut i denna paragraf föreskrivits om rättsverkan av inskrivningsansökan har motsvarande tillämpning i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv."

23 §

*Lagrådet:*

Publicitetsregeln i förevarande paragraf innebär att införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, på sätt närmare anges i paragrafen, anses vara känd för den vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro rörande omständighet som införingen avser. Den principiella innebörden av denna regel synes inte föranleda någon erinran, och såsom i remissprotokollet anges står regeln i samklang med den i 19 § upptagna principen om sakrättsskydd mot överlåtarens borgenärer på grund av förvärvarens ansökan om inskrivning.

Emellertid synes en jämkning böra göras i fråga om tidpunkten då publicitetsverkan skall inträda. Detta skall enligt remissförslaget ske "från och med den inskrivningsdag då ärende om införing upptagits". En sådan regel innebär att man presumerar kännedom om den med införingen avsedda omständigheten vid en tidpunkt då ärendet angående införingen ännu inte upptagits av inskrivningsdomaren och kanske inte ens kommit in till denne. Det förefaller naturligare att knyta inträdet av publicitetsverkan av ett ärende till utgången av inskrivningsdagen, dvs. klockan tolv på dagen. En lämplig lösning synes sålunda vara att stadga att införingen skall anses känd "efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs".

Såsom angivits vid 20 § bör jämkningen av förevarande paragraf medföra att en särskild konkurrensregel införes i 20 § för där avsedda fall av samtidiga ansökningar. De av lagrådet sålunda föreslagna ändringarna i 20 och 23 §§ får på detta sätt reell betydelse endast när det gäller upplåtelse av panträtt. Härom hänvisas till vad som anföres vid 268 §.

På grund av det anförda bör förevarande paragraf, med ytterligare vissa jämkningar av redaktionell natur, förslagsvis få följande lydelse:

"Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro rörande omständighet som införingen avser."

24 §

*Lagrådet:*

Förevarande stadgande torde, utan att detta uttryckligen anges, ha giltighet också för ansökan om inskrivning av äganderätt, i den mån särskild rättsverkan knytes därtill. Förutsättningen för stadgandets tillämplighet är att äganderätten inskrivits i register i den andra staten "enligt dess lag". Härav synes framgå, att domstol eller annan myndighet här i landet skall kunna, om anledning därtill förekommer, ha att pröva om inskrivningen skett i överensstämmelse med den statens lag.

25 §

*Lagrådet:*

I första stycket av förevarande paragraf anges vissa uppräknade ärenden vara registerärenden. I lagförslaget används sedan denna term som ett sammanfattande begrepp. I specialmotiveringen sägs att också ärenden om inteckning i skepp eller skeppsbyggen skall vara registerärenden. Detta avses författningsmässigt komma till uttryck genom föreskriften i 281 § första stycket (under rubriken "Inteckningsförfarandet"), att i fråga om inteckning bestämmelserna i 2 kap. har motsvarande tillämpning. En lämpligare lösning torde vara att i förevarande paragraf bland övriga registerärenden direkt ange även ärenden om inteckning. Första stycket av 281 § torde då kunna utgå i sin helhet ur lagtexten.

Enligt andra stycket av förevarande paragraf hålles inskrivningsdag "varje arbetsdag". Detta uttryck är emellertid inte helt entydigt. Då det med hänsyn till olika prioritetsregler är nödvändigt att full klarhet råder i detta hänseende, föreslås att begreppet inskrivningsdag beskrives något fylligare. Lämpligen kan anges att sådan hålles varje vardag, dock ej lördag och ej heller den 1 maj, midsommarafton eller julafton. Vidare bör i andra punkten av förevarande stycke orden "efter denna tidpunkt" i förtydligande syfte utbytas mot "efter detta klockslag".

I remissprotokollet antydes, i anslutning till återgivandet av regeln i nyssnämnda andra punkt att ansökan eller anmälan som inkommer efter klockan tolv anses gjord påföljande inskrivningsdag, möjligheten av handläggning i vissa fall utom vanlig arbetstid. Avsikten är att, i den mån framfört önskemål om sådan handläggning kan tillgodoses inom ramen för systemet med inskrivningsdagar, särskilda tillämpningsföreskrifter skall meddelas. Självfallet får, såsom också framgår av uttalandet i protokollet, genom en sådan handläggning de grundläggande företrädesprinciperna inom registrerings- och inskrivningsförfarandet inte åsidosättas eller äventyras.

Med hänsyn till det anförda föreslås att första och andra styckena av förevarande paragraf får följande lydelse:

"Registerärenden äro ärenden om registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge, ärenden om inskrivning av förvärv av sådan egendom eller om inteckning däri samt ärenden om inskrivning av förbehåll om skeppsnamn eller om annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje vardag, dock ej lördag och ej heller den 1 maj, midsommarafton eller julafton. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter detta klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag."

28 §

*Lagrådet:*

I den situationen att villkorade överlåtelser förekommit och alltså två eller flera inskrivningar, var och en med viss giltighet, kan finnas samtidigt (jfr exemplet vid 21 §), torde föreskriften i förevarande paragraf om underrättelse till den som var inskriven som ägare gälla alla de rättsinnehavare, vilkas förvärv sålunda var inskrivna med aktuell giltighet.

30 §

*Lagrådet:*

Innebörden av den i första stycket av förevarande paragraf upptagna bestämmelsen, att anmälan eller ansökan i registerärende skall göras skriftligen, är betydelsefull bl. a. så till vida som underlåtenhet att iakttaga bestämmelsen enligt 33 § 1 är avslagsgrund. Med hänsyn till att avslag kan leda till allvarliga följder synes det vara av vikt, att minimikraven inte sätts alltför högt. Uttalandena i remissprotokollet i anslutning till de bestämmelser som i 31 § ges om rätt för registermyndigheten att i vissa fall besluta om uppskov med avgörandet av ett registerärende och att därvid skaffa in muntlig och skriftlig utredning förefaller också bestyrka, att en restriktiv tolkning av bestämmelsen i 33 § 1 är avsedd. För att man skall kunna tala om ansökan torde det böra fordras att skeppet eller skeppsbygget kan identifieras och att det framgår vilken omständighet eller vilket förvärv som åberopas. Det formella kravet på skriftlig anmälan eller ansökan bör kunna efterges, när fångeshandling eller annat lämpligt underlag för ärendets handläggning företes. Lagrådet hemställer om tillägg till första stycket av orden "om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling företes".

Enligt bestämmelserna i andra stycket första punkten gäller, att registermyndigheten i angivna fall av försummelse att iakttaga skyldighet att göra anmälan eller att söka inskrivning får förelägga vite för skyldighetens fullgörande. Lagrådet vill förorda att bestämmelserna utbyggs och förtydligas så att, i de nämnda fallen, registermyndigheten skall förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten och därvid får i föreläggandet utsätta vite.

Lagrådet har vid 13 § andra stycket andra punkten i förslaget något berört den bestämmelse som upptagits i tredje stycket av förevarande paragraf. I anslutning till ett exempel, i vilket en person B villkorligt förvärvat ett A tillhörigt skepp och därefter C gjort ett, fullbordat eller villkorligt, förvärv av B:s rätt till skeppet, har lagrådet förordat att i fråga om rätten att erhålla inskrivning C jämställes med B. Förutsättning härför är emellertid att C jämställes med B också i fråga om möjligheten att på företrädarens vägnar fullgöra registreringsanmälan eller

inskrivningsansökan. Vinner lagrådets hemställan i fråga om 13 § andra stycket andra punkten i remissförslaget bifall, erfordras en jämkning av tredje stycket i förevarande paragraf så att det klart framgår att där givna bestämmelser gäller också när inskrivningsansökan gäller ett sekundärt villkorligt förvärv sådant som C:s. Förslagsvis kunde tredje stycket inledas så: "Är bifall till ansökan om inskrivning av förvärv beroende av etc.". Lagrådet hemställer om sådan jämkning av lagtexten.

31 §

*Lagrådet:*

Det är tydligt att bestämmelserna om avslagsgrunderna i 33 § inte kan vara avsedda att tolkas så att avslag i de angivna fallen alltid skall ske omedelbart. Kan sökanden inte genast styrka sitt förvärv, torde sålunda som regel uppskov böra meddelas för att han skall få tillfälle att komplettera utredningen. Endast om det från början står klart, att ansökningen inte kommer att kunna bifallas, bör omedelbart avslagsbeslut meddelas. Denna förslagets innebörd skulle komma bättre fram om det i första stycket av förevarande paragraf som skäl för uppskov anges, att anmälan eller ansökan "ej finnes omedelbart böra avslås".

I andra stycket av förevarande paragraf stadgas att även "annan, som saken kan antagas angå," får höras och kan föreläggas personlig inställelse hos registermyndigheten. I förvaltningslagen (1971: 290) förekommer uttrycket "den som beslutet angår" för att ange vem som får överklaga förvaltningsmyndighets beslut. Det till ordalagen näraliggande uttrycket i förevarande paragraf är tydligen avsett att ha en annan innebörd. I specialmotiveringen till stadgandet anges för detta fall blott att "annan än sökanden" får höras etc. Enligt lagrådets mening kan detta uttryck lämpligen användas också i lagtexten.

32 §

*Lagrådet:*

Såsom angivits i remissprotokollet har förevarande paragraf delvis förebild i 19 kap. 10 § och 20 kap. 7 § JB.

I första stycket synes omredigering av stadgandena böra göras i så måtto att som första fall upptages de från 19: 10 JB hämtade, nämligen att det kan antagas att förvärv är ogiltigt eller ej kan göras gällande eller att avsedd åtgärd eljest skulle kränka någons rätt. Därefter bör i en andra mening anges att detsamma gäller (dvs. den vars rätt beröres skall ges tillfälle att yttra sig) om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor. Hänvisningen i sista meningen av remissförslaget till 31 § torde böra utgå såsom överflödig. Även utan denna torde nämligen gälla att stadgandena i 31 §, som ju avser det fallet att ärende uppskjutes, i och för

sig är tillämpliga då registermyndigheten på grund av förevarande stycke bereder en eventuell rättsägare tillfälle att yttra sig.

Det i första stycket av förevarande paragraf omförmälda fallet att förvärv kan antagas vara ogiltigt eller på annan grund ej kunna göras gällande, torde avse ogiltighet av privaträttsliga grunder. Dylik misstanke bör ju alltid föranleda att ärendet kommuniceras med den vars rätt eljest kan bli kränkt. I förslaget har ej berörts sådan ogiltighet av överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri, som kan följa av lagen (1939: 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. Enligt 4 § denna lag skall överlåtelse utan vederbörligt tillstånd vara utan verkan.

Registermyndigheten har självfallet att i registerärende uppmärksamma fartygsöverlåtelser, som kan misstänkas ha skett i strid mot nämnda lag. Någon bestämmelse, som föreskriver att uppskov i registerärende skall beviljas vid dylik fartygsöverlåtelse i avvaktan på tillståndsfrågans prövning, synes inte kunna ifrågakomma, eftersom lagen förutsätter att tillstånd givits före överlåtelsen och denna eljest är utan verkan. Även om tillstånd skulle kunna tänkas bli lämnat i efterhand, lär en ansökan eller anmälan dessförinnan inte ge någon prioritet, utan registermyndigheten torde vara hänvisad att omedelbart avslå densamma.

I andra stycket av förevarande paragraf bör bland fall som skall föranleda uppskov av ärende upptagas, i anslutning till vad som stadgas i 20: 7 punkt 4 JB, även att förvärv, som åberopas i registerärende, grundas på testamente, dom eller förrättning, som ännu icke vunnit laga kraft.

I tredje stycket av förevarande paragraf slutligen bör den jämkningen vidtagas att ordet "skall" i första meningen utbytes mot "kan". Förhållandet kan nämligen i fall av tvist vara det att det är uppenbart att sökanden inte kan styrka sin rätt och att hans ansökan bör avslås. Stadgandet skulle dessutom genom ändringen knyta an närmare till 19: 10 JB.

Med hänsyn till det sagda kan första och andra styckena av förevarande paragraf förslagsvis få följande lydelse:

"Förekommer anledning antaga, att förvärv som åberopas i registerärende är ogiltigt eller på annan grund icke kan göras gällande eller att åtgärd som anmälan eller ansökan avser eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars rätt beröres givas tillfälle att yttra sig. Detsamma gäller om ovisshet råder i fråga om förvärvsvillkor.

Grundas förvärv, som åberopas i registerärende, på testamente, dom eller förrättning, som ännu icke vunnit laga kraft, eller pågår rättegång om hävning eller återgång av förvärv av den egendom ärendet angår eller om bättre rätt till denna, skall ärendet uppskjutas till dess saken slutligt avgjorts."

33 §

*Lagrådet:*

I förevarande paragraf uppräknas i ett antal punkter fall då registreringsanmälan eller inskrivningsansökan skall avslås. Lämpligen kan paragrafen omredigeras så att de olika punkterna upptages med löpande nummer 1—8 utan användande av bokstäver för punkterna 4 a)—e).

Beträffande innehållet i vissa av punkterna må följande anmärkas, utöver vad som redan vid 31 § anförts om uppskov eller omedelbart avslag.

Under punkt 3 torde vara att hänföra fall då överlåtaren är i konkurs eller omyndig utan att konkursboet eller förmyndaren medverkat vid överlåtelsen. Beträffande punkt 4 (4 a) i remissförslaget) torde böra iakttas att om fångesmannens rätt ej är inskriven, ansökan likväl i allmänhet inte bör avslås omedelbart. Ofta torde situationen vara den att ansökningsärendet bör uppskjutas för att under tiden registermyndigheten skall kunna genom föreläggande framtvinga, att fångesmannen söker inskrivning för sitt fång, eller inskrivningssökanden skall få tillfälle att enligt 30 § tredje stycket göra ansökan för detta fång på fångesmannens vägnar.

Punkt 6 (4 c) i remissförslaget) har en avfattning som närmast anknyter till den konstruktion, som sjölagskommittén föreslog för tvesalufallen men som ändrats i 20 § av det remitterade förslaget. Förevarande punkt skulle ansluta bättre till den lagtext lagrådet förordat för godtrosförvärv enligt nämnda paragraf, om avfattningen ändras till att ange, att "egendomen av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum, eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet". Det kan anmärkas, att om den förste förvärvaren tidigare sökt inskrivning, den senare förvärvarens ansökan bör avslås enligt punkt 3 eller 8.

Med hänsyn till det anförda bör förevarande paragraf förslagsvis få följande lydelse:

"Anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av rätt till sådan egendom skall avslås, om

1. bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits;
2. egendomen ej kan registreras enligt 11 §;
3. sökanden ej styrker sitt förvärv;
4. vad angår registrerat skepp eller skeppsbygge, fångesmannens rätt ej är inskriven och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning;
5. åberopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst icke var inskriven, när överlåtel-

sen ägde rum, eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som ansökningen göres;

6. egendomen av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum, eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet;

7. egendomen sålts exekutivt till annan än sökanden; eller

8. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande."

35 §

*Lagrådet:*

Enligt första stycket skall gälla att, om skepp blivit svenskt "genom förvärv", det får registreras här endast under vissa angivna förutsättningar. Stadgandet bör vara tillämpligt också i det fallet att ett skepp blir svenskt på så sätt att dess utländske ägare blir svensk medborgare. Orden "genom förvärv" bör därför utgå ur lagtexten.

Eftersom det kan vara möjligt att sådana avregistreringsbeslut utomlands, som förutsätts både i första och i andra stycket, har den innebörden att rätten avföres ur det utländska registret "med verkan från den dag" skeppet eller skeppsbygget registreras i Sverige (jfr 36 §), torde till första stycket liksom till första punkten i andra stycket fogas tillägget "eller eljest med verkan från den dagen".

I andra stycket sista punkten bör en jämkning av ordalagen ske i klargörande syfte. Stadgandet är avsett att reglera det fallet att ett ej färdigställt skeppsbygge förvärvas utomlands och transporteras till Sverige för att här färdigbyggas. Det blir då "ett skepp under byggnad i Sverige" som enligt 11 § får införas i skeppsbyggnadsregistret, dock under den ytterligare, av förevarande stadgande följande förutsättningen att inskrivning utomlands ej finns eller att sådan inskrivning kommer att avföras i anslutning till registreringen här. Innebörden av stadgandet skulle klarare framgå om förevarande mening får avfattningen att "vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad som förvärvats från utlandet".

37 §

*Lagrådet:*

Uttrycket "rätt till skepp eller skeppsbygge" i första stycket av förevarande paragraf avser också att täcka både inskrivning av villkorlig äganderätt och inskrivning av förvärv av sådan rätt, vilket skett med villkor (jfr 14 § fjärde stycket enligt lagrådets förslag). För att tydligare utmärka detta bör i lagtexten anges att fråga är om "inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge eller rätt därtill".

I andra stycket av förevarande paragraf synes det förtydligandet böra ske, i närmare anslutning till förebilden i JB 20: 14, att där anges att anteckning skall ske också i det fallet, att det finnes att förvärvarens behörighet i avseende som anges i stycket är inskränkt genom annans rätt att nyttja egendomen på grund av testamente.

38 §

*Lagrådet:*

I anslutning till vissa av de i första stycket uppräknade punkterna föreslås i det följande vissa jämkningar av lagtexten.

Punkt 1: Slutet av punkten bör i förtydligande syfte ändras till "bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga som angår inskrivning" (jfr JB 19: 20 sista stycket).

Punkt 3: Med "ägare" bör här, på samma sätt som i 30 § tredje stycket och utan att det uttryckligen anges, likställas villkorlig ägare och den som förvärvat villkorlig äganderätt (jfr 14 § tredje och fjärde styckena i lagrådets förslag).

Punkt 4: I denna punkt bör, i anslutning till vad i 19: 21 JB skett i fråga om fastighet, medtagas det fallet att egendom som här avses sålts exekutivt. Punkten bör lämpligen upptaga att "registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller sålts exekutivt".

Punkt 5: Denna punkt kan förslagsvis få följande lydelse: "beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävts eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom eljest förfallit".

Punkt 6: Detta stadgande kan lämpligen jämkas till "skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §".

I tredje stycket av förevarande paragraf bör slutligen, såsom en första mening i stycket, införas ett nytt stadgande av följande innehåll och lydelse: "Anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall överföras till skeppsregistret, om bygget överföres dit såsom skepp."

40 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Remissförslaget bibehåller partrederiet som en särskilt reglerad, sjörättslig sammanslutningsform. Regleringen innefattar emellertid vissa ändringar i förhållande till gällande rätt. Avgörande för att partrederi skall erkännas skall enligt förslaget bli att flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg och att överenskommelsen anmälts till registermyndigheten. Sammanslutningen erkännes alltså som partrederi först i och med anmälan. Och den för

partrederiet karakteristiska regeln om delad ansvarighet för redarna blir tillämplig först därmed.

Såsom framhålles i remissprotokollet kan regeln om delad ansvarighet verka oförmånligt för borgenärerna. En anordning som gör tillämpligheten av regeln beroende av åtminstone anmälan av partrederiet för registrering hos den centrala registermyndigheten förefaller därför enligt lagrådets uppfattning lämplig. Man når otvivelaktigt genom det tilltänkta registreringssystemet en viss publicitetsverkan. Emellertid synes en systematiskt lämpligare lösning vara att ge sammanslutningen egenskap av partrederi redan i och med överenskommelsen men låta regeln om delad ansvarighet för redarna bli avhängig av anmälnings- och registreringsförfarandet. Härvid bör — i konsekvens med vad nyss sagts om registreringens publicitetsverkan — inträdet av den delade ansvarigheten knytas till registreringen av partrederiet och ej, såsom enligt remitterade förslaget, redan till tidpunkten för anmälan. För förpliktelser som uppkommit för partrederiet före registreringen blir alltså redarna solidariskt ansvariga.

Det sagda föranleder ändringar av första och andra styckena av förevarande paragraf. Förslagsvis kan dessa lagrum få följande lydelse:

"Partrederi föreligger, om flera överenskommit att under delad ansvarighet gemensamt driva sjöfart med eget fartyg. Partrederiet kan anmälas för registrering hos registermyndigheten.

För de förpliktelser som uppkomma för partrederiet sedan detta registrerats svarar varje redare endast i förhållande till sin andel i fartyget."

Enligt vad som upplysts förekommer att handelsbolag äger fartyg och driver sjöfart. Detta är för övrigt förutsatt i förordningen (1901: 78) angående registrering av svenska fartyg, i vars § 3 punkt 6) ges bestämmelser om vad som skall upptagas i fartygsregistret i fråga om ägaren till fartyg, varvid handelsbolag särskilt nämns såsom ägare. Tydligen skall också i fortsättningen kunna förekomma att handelsbolag äger fartyg och idkar sjöfart. Emellertid innehåller lagen (1895: 64) om handelsbolag och enkla bolag i 55 § första stycket ett stadgande enligt vilket vad i lagen är föreskrivet inte äger tillämpning på "rederier". Detta stadgande lär, trots lydelsen, vara att förstå så att endast partrederier uteslutes från nyssnämnda lags tillämpningsområde. Med införandet av de jämkade reglerna för partrederi synes emellertid otydligheten av stadgandet framträda mera och kunna leda till missförstånd. Det föreslås därför att stadgandet ändras genom att ordet "rederier" utbytes mot "partrederier".

Även lagen (1887: 42 s. 1) angående handelsregister, firma och prokura innehåller en bestämmelse som rör rederier. Enligt 8 § tredje stycket nämnda lag undantages från skyldigheten att till införande i handelsregistret anmäla firma "fartygsredare och rederier". Detta stad-

gande har inte berörts i remissprotokollet. Det torde komma att överses i samband med den nu pågående allmänna revisionen av firmalagstiftningen.

*Klackenberg:*

Jag har inte blivit övertygad om behovet av ett sådant institut som partrederi i svenskt samhällsliv och vill därför sätta ett frågetecken för dess bibehållande, när sjölagen nu göres till föremål för grundläggande revidering. Två ganska motsatta skäl åberopas i huvudsak för institutets bibehållande. Det ena är att partrederi är en åldrig form för drivande av sjöfart, som är lämplig för verksamhet under små förhållanden. Särskilt nämnes då fiskets och den mindre kustfartens behov. Det andra skälet är att partrederiet i modern tid visat sig vara en ändamålsenlig form för att locka kapital i stor skala till rederinäringen. Därvid ingår ej sällan, förutom fysiska personer, moderna associationsrättsliga sammanslutningar såsom aktiebolag och deras dotterbolag, handelsbolag m. fl. tillsammans i ett konglomerat under namn av partrederi. Det är ganska tvivelsamt i vad mån sistnämnda form av partrederi fyller någon värdefull funktion inom vårt ekonomiska liv. I längden kan det leda till oefterrättliga förhållanden, om den civilrättsliga regleringen för olika näringsverksamheter göres med ignorerande av andra väsentliga samhällsintressen. Den i 1 § sjölagsförslaget öppnade möjligheten för handelsbolag att äga fartyg och driva sjöfart kan sannolikt i stor utsträckning i stället för partrederiet med dess egenartade ansvarighetsregler tillgodose småföretagarnas egentliga behov. Jag är sålunda inte främmande för tanken att bestämmelserna i sjölagen om partrederi borde utgå. Å andra sidan är det svårt att ställa ett yrkande härom i förevarande läge. Före en lagändring bör göras en utredning om de närmare konsekvenserna, särskilt för fiskets och den smärre kustfartens del, och om hur övergångsproblemen skall lösas för nu existerande partrederier.

Om jag med denna min inställning får lov att acceptera att partrederiinstitutet står kvar i sjölagen, följer därav att jag är ganska obenägen att göra ändringar, särskilt i liberaliserande riktning. I det följande har jag bl. a. av denna anledning varit skiljaktig beträffande några av förslagen. Jag har emellertid deltagit i den tekniska granskningen av de föreslagna lagändringarna.

Vad gäller förevarande paragraf delar jag övriga ledamöters önskemål om en sådan skrivning att därav framgår skiljaktigheten mellan partrederier, som bara grundar sig på överenskommelse, och sådana partrederier som registrerats. Det bör dock enligt min mening för de förstnämnda uttryckligen stadgas, att redarna svarar solidariskt.

Som förut nämnts anser jag frågan om partrederiets ställning böra bli föremål för ny utredning. Om institutet finnes böra bibehållas,

kan lämpligen övervägas att införa registrering för båda slagen av partrederier med föreskrift att de skall framträda under skilda beteckningar, angivande om ansvarigheten är delad eller solidarisk. Sistnämnda form bör kunna vara en ordinär form av partrederi såsom i Norge och inte endast som här föreslagits ett ofullgånget stadium av den förstnämnda formen.

41 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

I första stycket första punkten av förevarande paragraf föreskrives, i överensstämmelse med gällande 10 § första stycket, att för partrederi skall väljas en huvudredare. Såsom angivits i remissprotokollet har, vad angår gällande rätt, lagstiftaren likväl inte menat att tvinga in partredarna under sådan enhetlig ledning, och det remitterade förslaget avser inte att frångå denna ståndpunkt, ehuru vid remissbehandlingen av kommittéförslaget från något håll förordats att huvudredare skulle bli obligatorisk i partrederi. Med hänsyn härtill synes lagtexten böra få en mindre kategorisk utformning.

Det remitterade förslaget innehåller vidare, utan motsvarighet i gällande rätt, vissa bestämmelser om anmälan till registermyndigheten av val av huvudredare och verkan av att sådan anmälan ej skett. Sålunda skall enligt första stycket andra punkten i förevarande paragraf val av huvudredare anmälas till registermyndigheten. Är huvudredare ej anmäld hos registermyndigheten, skall enligt 42 § andra stycket vem som helst av redarna kunna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet. Slutligen skall enligt 47 § andra stycket anmälan till registermyndigheten ske också om beslut varigenom huvudredaren skiljes från uppdraget. Nu anförda bestämmelser torde lämpligen här få i ett sammanhang upptagas till behandling.

Klart synes vara att den som är huvudredare har den i 42 § första stycket angivna behörigheten oavsett om anmälan till registermyndigheten skett eller ej. Om tillsvidare bortses från den speciella processuella behörighetsregeln i 42 § andra stycket är det emellertid med hänsyn till bestämmelsen i 47 § andra stycket tveksamt, om behörigheten upphör — eller bör upphöra — redan i och med att till registret anmäld huvudredare skiljes från uppdraget eller först när beslutet därom registrerats. Med det föreslagna anmälnings- och registreringssystemet är det onekligen åtskilligt som talar för den ståndpunkten att så länge någon enligt registret intar ställningen av huvudredare, tredje man i god tro skall kunna förhandla med honom i förlitan på att han äger företräda samtliga redare inom de gränser som anges i 42 § första stycket. Detta skulle emellertid otvivelaktigt i förhållande till gällande rätt innebära en utvidgning i tiden av huvudredarens behörighet och inte vara väl förenligt med att denna behörighet i princip är densamma

som enligt avtalslagen (10 § andra stycket) följer av s. k. ställningsfullmakt vilken (15 §) återkallas därigenom att fullmäktigen avlägsnas från tjänst eller annan ställning i kraft varav han varit befullmäktigad.

Valet synes här stå mellan å ena sidan att, med återgång till gällande rätt, avstå från anmälan och registrering och å andra sidan att bygga ut det föreslagna systemet så att tredje man i god tro skall kunna lita på den uppgift om huvudredare han kan skaffa sig genom förfrågan hos registermyndigheten. I denna valsituation förefaller det vara betydelsefullt att, såvitt vi kunnat förstå, systemet tillkommit närmast för att råda bot för vissa svårigheter som i praktiken eljest skulle kunna uppkomma vid tillämpningen av bestämmelsen i 42 § andra stycket i förslaget. Enligt motsvarande bestämmelse i gällande sjölag (10 § andra stycket andra punkten) får, när huvudredare ej är vald, den som vill söka partrederiet, dvs. samtliga redare, instämma vilken han vill av dem att svara för rederiet. Hade han, t. ex. efter att ha fått den oriktiga upplysningen att huvudredare inte blivit utsedd, instämt enskild redare, skulle hans talan avvisas. Risken för felaktig information löper han inte enligt förslaget, som låter honom lita på registret. Risken måste emellertid vara obetydlig och torde veterligen inte ha lett till rättsförlust.

Av anförda skäl vill vi förorda att anmälan och registrering av huvudredarval ej skall ske.

Det föreslås att, med viss redaktionell jämkning, förevarande paragraf får omfatta ett enda stycke av följande lydelse: "För partrederi kan väljas en huvudredare. Till huvudredare får utses här i landet bosatt svensk, dansk, finsk eller norsk medborgare eller svensk juridisk person."

*Klackenberg:*

Förslaget innefattar nyheten att till huvudredare skall kunna utses svensk juridisk person. Varken i kommittéförslaget eller i remissprotokollet har lämnats någon närmare motivering för denna betydelsefulla ändring, som inte ens gör förbehåll för sådana slag av juridiska personer som är uppenbart olämpliga, t. ex. dödsbon. För egen del ställer jag mig mycket tveksam till om det kan vara lämpligt att huvudredaren, som enligt lagen har att fullgöra en sorts funktioner av verkställande direktör, skall få vara en juridisk person. Huvudredaren skall bl. a. rådföra sig med redarna i alla viktiga angelägenheter, utföra talan i sak som rör rederiet, företräda redarna inför rätta, avge redovisningen och svara för att bokföringen fullgöres enligt lag och författning; särskilt förbehåll göres om han förfar svikligen. Det steg mot ökad personlig anonymitet för huvudredaren, som förslaget innebär, kan inte vara förestavat av de behov av lämplig företagsform för småföretagsamheten, som kan motivera institutet partrederi, utan torde bl. a. tjäna anonymitetsbehovet för de skatteflyktsintressen som opererar med part-

rederiet som företagsform. Jag avstyrker för den skull lagändringen i denna del.

Remissförslaget innehåller vidare att även dansk, finsk och norsk medborgare, som är bosatt här i landet, skall kunna vara huvudredare. Någon motsvarande bestämmelse om svensk medborgares rätt att vara huvudredare är ej tilltänkt i de andra nordiska länderna. Förslaget synes vara ett sådant utslag av nordism, som man inte gärna kan avstyrka, även om det är praktiskt betydelselöst.

Den i förevarande paragraf föreslagna föreskriften att, om huvudredare utsetts, valet skall anmälas till registermyndigheten betraktar jag som en för partrederiets funktioner i förhållande till tredje man betydelsefull nyhet. Mot den föreslagna registreringsskyldigheten svarar den i andra stycket av 47 § föreslagna skyldigheten att till registermyndigheten anmäla sådant beslut, varigenom huvudredaren skiljes från uppdraget. I fråga om vilken verkan registrering av sistnämnda anmälan skall tillerkännas kan tvekan råda. Goda skäl kan åberopas för att låta huvudredarens behörighet att företräda rederiet gälla tills avregistrering skett, så att godtroende tredje man skall kunna lita på den uppgift om huvudredare som han erhållit från registret. Med hänsyn till huvudredarens funktioner har jag svårt att finna en sådan anordning vara något mera betänkligt avsteg från avtalslagens reglering av återkallande av ställningsfullmakt. Oavsett vilken ståndpunkt som lagstiftaren må intaga till den ifrågasatta vidgningen av registreringens innebörd anser jag den i remissförslaget upptagna registreringen vara en sådan praktisk anordning för affärslivets behov att den i allt fall bör genomföras.

Jag förordar att 41 § ges följande lydelse:

"För partrederi bör väljas en huvudredare. Valet skall anmälas till registermyndigheten.

Huvudredaren skall vara svensk medborgare, som är bosatt här i landet. Hinder föreligger dock ej att till huvudredare utse här bosatt dansk, finsk eller norsk medborgare."

42 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Vad angår första stycket i förevarande paragraf synes huvudredarens behörighet att företräda redarna "inför rätta" böra vidgas till företrädande "inför domstol eller annan myndighet".

Under hänvisning till vad som anförts vid 41 § förordar vi att andra stycket i förevarande paragraf erhåller följande lydelse: "Är huvudredare ej vald, kan vilken som helst av redarna sökas att svara även för de övriga i sak som rör rederiet."

44 §

*Lagrådet:*

I första stycket anges att det är huvudredaren som kallar till allmänt sammanträde. Huvudredare är emellertid ej obligatorisk. Med hänsyn härtill bör ej i lagtexten utsägas vem som skall utfärda kallelsen.

I andra stycket av förevarande paragraf stadgas att beslut vid allmänt sammanträde är bindande för redare som uteblivit från sammanträdet. Detta stadgande synes systematiskt höra bättre hemma i 46 §, där det lämpligen kan upptagas som ett andra stycke. Lagrådet föreslår att denna omredigering göres.

45 §

*Lagrådet:*

Av skäl motsvarande dem som anförts vid 44 § första stycket bör i förevarande paragraf orden "genom huvudredarens försorg" utgå.

*Klackenberg:*

Gällande regel att vid sammanträde med redarna protokoll skall föras får anses vara uttryck för god ordning. Även om ett protokoll är bristfälligt ger det dock vissa nödvändiga upplysningar, bl. a. om vilka som varit närvarande och när sammanträdet hållits. Jag har därför svårt att godtaga den föreslagna uppmjukningen att det skall vara beroende av redares begäran, om protokoll skall föras över ärenden av vikt vid allmänt sammanträde. Frånvarande bör alltid ha rätt att genom skriftligt protokoll få del av vad av vikt som förekommit. Den hittillsvarande bestämmelsen, som kom till när skrivkunnigheten var lägre än nu, har fungerat och bör utan olägenhet kunna göra det i fortsättningen också.

46 §

*Lagrådet:*

Såsom vid 44 § föreslagits bör andra stycket i nämnda paragraf överföras till förevarande paragraf och där få plats som andra stycke, till följd varav remissförslagets andra stycke blir tredje stycket i förevarande paragraf.

47 §

*Lagrådet:*

Domstols möjlighet att skilja huvudredare från uppdraget är enligt 14 § i gällande sjölag knuten vid den låt vara mycket allmänt avfattade förutsättningen att "giltiga skäl därtill äro". Någon antydan om beskaffenheten av denna förutsättning synes böra ges i texten till första stycket andra punkten i förevarande paragraf, så mycket mer som besluts-

fattande enligt första punkten är helt obundet av sakliga skäl. Det föreslås att andra punkten avslutas med "om giltig anledning föreligger".

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Under hänvisning till vad som anförts vid 41 § förordas att bestämmelsen i andra stycket får utgå.

49 §

*Lagrådet:*

Till grund för ränteberäkningen skall självfallet ligga det under varje särskild del av lånetiden tillämpade diskontot. Orden "vid tiden för utlägget" kan emellertid läsas som en hänvisning till den tidpunkt när utlägget gjordes. Den rätta meningen framträder klarare, om de citerade orden får utgå.

50 §

*Lagrådet:*

I första stycket har avsetts att i förkortad form återge innehållet i första och andra styckena av nuvarande 19 §. Vissa fördelar torde dock vara förenade med att, såsom skett i de danska och norska texterna, hålla isär föreskriften om den proportionella fördelningen på delägarna av vinst och förlust och föreskriften om utdelning av överskott, även om båda bestämmelserna sammanförs i ett stycke. Lagrådet förordar därför att första stycket får följande lydelse:

"Vinst och förlust av rederiets verksamhet fördelas mellan redarna i förhållande till deras andelar. Överskott, som icke behöves för rederiets utgifter, skall utdelas."

52 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Vid inlösen av andel enligt denna paragraf skall lösenbeloppet motsvara andelens fulla värde. Enligt motsvarande bestämmelser i gällande rätt, vilken har lösningsrätt endast vid andelsövergång genom köp, skall lösen ske mot "de vid försäljningen betingade villkor". Detta innebär att lösenbeloppet i princip motsvarar köpeskillingen. Det synes rimligt att, när en utomstående förvärvat andel i fartyg genom köp och lösningsrätt göres gällande, köparen inte skall behöva avstå andelen utan att få täckning för köpeskillingen. Det föreslås därför, att regeln om att lösen skall motsvara andelens fulla värde kompletteras med en föreskrift att, i fall av köp, lösen dock skall utgå med minst köpeskillingens belopp. Härigenom vinnes även den praktiska fördelen att den som vill utöva lösningsrätt kan veta vilket belopp han minst har att betala.

Enligt paragrafen har den som vill utöva lösningsrätt att, inom viss tid från det han underrättats om förvärvet eller inskrivning sökts för detta, "bjuda förvärvaren lösen". Försummas det är lösningsrätten förfallen. Det synes inte fullt klart om uttrycket "bjuda lösen" avses innefatta något annat eller mera än ett åläggande för den som vill lösa att inom fristen meddela förvärvaren denna sin avsikt. I vart fall om lösenbeloppet på sätt ovan föreslagits anknytes till erlagd köpeskilling, torde det knappast finnas skäl att uppställa krav på något annat än ett sådant meddelande.

Remissförslaget innehåller nyheten att den månad, inom vilken medredare har att bjuda lösen vid äventyr att lösningsrätten är förfallen, alternativt räknas från det inskrivning sökts för förvärvet. Om förvärvaren och hans fångesman underlåter att underrätta medredarna på sätt i 51 § stadgas och förvärvaren i tysthet söker inskrivning, synes medredarnas lösningsrätt lätt kunna bli illusorisk, såvida inte registermyndigheten har att kommunicera sådan inskrivningsansökan med alla medredarna. I valet mellan att ålägga registermyndigheten en sådan långtgående skyldighet och att frånkänna inskrivningsansökan nämnda publicitetsverkan torde den senare utvägen vara att föredraga.

Under hänvisning till det anförda föreslås, att första stycket tredje punkten och tredje stycket första punkten erhåller följande lydelse:

"Redare som vill utöva lösningsrätt skall meddela förvärvaren det inom en månad från det han underrättats om förvärvet."

"Lösen skall givas för den övergångna andelens fulla värde, i fall av köp dock med minst köpeskillingens belopp."

*Klackenberg:*

Jag ansluter mig i huvudsak till vad lagrådets övriga ledamöter anfört och förordat. Beträffande förslaget att lösenbeloppet i fall av köp inte skall understiga köpeskillingen anser jag detta böra gälla i normala fall. Det kan dock tänkas situationer, där en exceptionellt hög köpeskilling avtalats på grund av speciella omständigheter och det skulle framstå som stötande att låta lösenbeloppet vara bundet till köpeskillingen. Regeln bör därför förses med förbehållet att "ej särskilda skäl föranleda annat".

Jag förordar därför att tredje stycket första punkten ges följande lydelse:

"Lösen skall givas för den övergångna andelens fulla värde, i fall av köp dock med minst köpeskillingens belopp om ej särskilda skäl föranleda annat."

53 §

*Lagrådet:*

I första stycket andra punkten av förevarande paragraf regleras hur redare vars andel i fartyget, genom överlåtelse eller fång av annat slag,

övergått till annan skall förfara för att undgå ansvar mot övriga redare för rederiförpliktelser som uppkommer efter äganderättsövergången. En nyhet i förslaget är att ansökan om inskrivning för andelsförvärvet har befriande verkan för den förutvarande redaren. Om det lämpliga i en dylik publicitetsverkan av inskrivning kan tvivelsmål råda. I detta avseende kan hänvisas till vad som anförts vid 52 §. Uteslutes föreskriften om verkan av inskrivning blir den förutvarande redaren hänvisad till att underrätta de andra redarna. Är dessa många eller någon av dem svår att anträffa kan det bli förenat med besvär och tidsutdräkt att ombesörja sådana underrättelser. Enligt motsvarande nu gällande regel i 21 § andra stycket första punkten sjölagen kan underrättelse med befriande verkan ske också hos huvudredaren. Sådan torde i allmänhet komma att finnas. Lagrådet förordar att sist angivna möjlighet bibehålles.

Kanske än mer har den förutvarande redaren behov av att kunna undgå ansvar mot tredje man för nya rederiförpliktelser. Enligt gällande rätt (21 § andra stycket andra punkten) svarar han alltfort när tredje man är i god tro. Avsevärda svårigheter kan uppenbarligen möta honom i försöken att undvika detta ansvar. Förslaget innefattar den från hans synpunkt viktiga förbättringen att han inte svarar för rederiförpliktelser som uppkommer efter det att inskrivning sökts för efterträdarens förvärv. Såsom nyss anmärkts kan han emellertid inte själv göra sådan ansökan. En utväg är att i fråga om befriande verkan med ansökan om inskrivning för förvärvet likställa att "anmälan om detta eljest gjorts till registermyndigheten". Lagrådet vill förorda en sådan lösning.

54 §

*Lagrådet:*

Förevarande paragraf öppnar möjligheter för redare att i vissa fall få till stånd upplösning av partrederi. Det förtjänar understrykas att paragrafen innefattar en reglering helt vid sidan av bestämmelsen avseende majoritetsbeslut om upplösning i 46 § tredje stycket enligt lagrådets förslag (andra stycket i remissförslaget). Ett sådant majoritetsbeslut kan innebära omedelbar upplösning, men det kan självfallet också avse att rederiet skall upplösas efter viss tid.

I första stycket utsäges att där meddelad bestämmelse inte skall gälla om annat avtalats. Då detta framgår redan av 40 § tredje stycket hemställer lagrådet att orden "avtalats eller" får utgå ur lagtexten. På grund härav kan första stycket, med ytterligare en jämkning av redaktionell natur, förslagsvis få följande lydelse:

"Om ej annat följer av 55 §, skall rederiet upplösas sex månader efter det redare hos medredarna begärt det."

55 §

*Lagrådet:*

Förevarande paragraf avser dels att ge redare möjlighet att med utövande av lösningsrätt möta en begäran om upplösning som enligt 54 § första stycket gjorts av medredare och dels att för redare skapa ett alternativ till de möjligheter som föreligger för honom att påkalla upplösning enligt sistnämnda paragrafs andra stycke. Såsom framhålles i remissprotokollet tar reglerna i förevarande paragraf om rätt att lösa ut medredare över reglerna om upplösningsrätt enligt 54 §. Däremot ger förevarande paragraf inte — något som förtjänar att understrykas för att förebygga missförstånd och som också betonats i remissprotokollet — redare någon rätt att utlösa medredare i syfte att förhindra upplösning av partrederiet som på sätt anges i 46 § tredje stycket (andra stycket i remissförslaget) beslutats av redare som tillsammans utgör en majoritet i rederiet.

Utlösningsrätten kan göras gällande mot medredare som enligt 54 § första stycket begärt upplösning. Vidare kan den rikta sig mot, såsom i remissprotokollet sägs, medredare till vilken upplösningsgrund enligt 54 § andra stycket hänför sig. Härmed avses exempelvis, enligt punkt 1, utlänning till vilken andel överlåtits utan den lösande redarens åtgärd eller samtycke, om därigenom fartyget kommit att upphöra att vara svenskt och dessutom lösningsrätt icke kan utövas enligt 52 §. I det fallet att en redare samtyckt till en överlåtelse av nyss angivet slag får han anses därigenom ha avstått från sin utlösningsrätt och kan alltså inte åberopa förevarande paragraf. Andra exempel på medredare mot vilka utlösningsrätten kan rikta sig kan vara huvudredare som skilts från sitt uppdrag genom domstolsbeslut (punkt 2) och redare som inte kan fullgöra sina förpliktelser såsom redare (punkt 3).

För att sammanfattningsvis ange dessa och andra liknande fall i lagtexten synes det nyss citerade uttrycket i remissprotokollet vara att föredraga framför det i lagförslaget använda. Det förordas sålunda att i förevarande paragraf första stycket första punkten utsäges att "redare har rätt att lösa ut medredare, som enligt 54 § första stycket begärt att rederiet skall upplösas eller till vilken upplösningsgrund enligt 54 § andra stycket hänför sig".

Vidare torde i första stycket andra punkten av förevarande paragraf böra göras dels en formell ändring av ordalagen i överensstämmelse med vad som förordats för motsvarande fall i 52 § och dels vissa ytterligare redaktionella jämkningar. Punkten kan i följd därav få förslagsvis följande lydelse: "Den som vill utöva utlösningsrätt skall meddela medredaren det inom en månad från det han fick del av dennes begäran om upplösning enligt 54 § första stycket eller kännedom om att upplösningsgrund enligt samma paragraf andra stycket inträtt."

233 §

*Lagrådet:*

I anslutning till bestämmelsen i andra stycket av förevarande paragraf om redares regressrätt mot den som vållat skadan må erinras om att skadeståndslagen (1972: 207) innehåller olika begränsningar av skadeståndsansvaret för dem som vållat skada, bl. a. i 4 kap. 1 § för arbetstagare. Enligt uttalande av departementschefen i den proposition (1972: 5 s. 649—650) som ligger till grund för skadeståndslagen torde dessa bestämmelser om begränsning av ansvaret i och för sig bli tillämpliga på regresskrav av det slag som här är i fråga.

245 §

*Klackenberg, Öhman, Walberg:*

Förevarande paragraf bygger på art. 5 i sjöpanträttskonventionen och återger i det väsentliga denna artikels regler om sjöpanträtternas inbördes företräde. Som framgår av remissprotokollet kan till följd av en i dessa regler inbyggd motsägelse i vissa fall uppstå tillämpningssvårigheter. Den lösning, som anges i specialmotiveringen för det anförda exemplet med kollision mellan regeln om bärgarlön samt reglerna om företräde i nummerordning och om lika rätt för samma slags fordringar, förefaller ur vissa synpunkter ge ett rimligt resultat. Den synes i så måtto tillgodose artikeltexten och lagtexten att den ej inkräktar på reglerna om lika rätt för samma slags fordringar. För det fallet att tillgängliga medel inte räcker till att helt täcka bärgarlönen — en situation som i praktiken måhända inte är särskilt vanligt förekommande — får lönefordringar med sämre rätt, nämligen marslönerna, likväl viss betalning. Vare sig bärgarlönen ersättes helt eller endast delvis inträffar den inadvertensen att majlönerna och hamnavgiften, vilka fordringar har bättre förmånsrätt än bärgarlönen, får stå tillbaka för denna.

Givetvis är också andra lösningar tänkbara. Med en något mera formell anknytning till konventionsartikelns text skulle, såsom ett alternativ, det resonemanget kunna föras att man först — på grundval av punkt 2 i artikeln — bör tillämpa nummerordningsregeln så långt detta är möjligt med hänsyn till den särskilda regeln om bärgarlön, dvs. man ger betalning för majlönerna och hamnavgiften, och därefter tillgodoses bärgarlönen. Det återstående beloppet fördelas sedan, så långt det räcker, på marslönerna. Regeln om lika rätt för samma slags fordringar — upptagen i punkt 3 i artikeln — kommer därvid att tillämpas endast subsidiärt i förhållande till reglerna i punkt 2.

En tillämpning av förevarande lagparagraf i enlighet med det sist anförda innebär ingrepp dels i nummerordningsregeln och dels i likarättsregeln. Såvitt gäller den förstnämnda regeln synes viss täckning i lagtexten föreligga genom den efterföljande inskränkande bestämmelsen

att fordran under 5 dock alltid har företräde framför tidigare uppkomna fordringar. Däremot torde, om man vill hålla möjligheten öppen för en tillämpning av här angivet slag, likarättsregeln böra förses med ett tillägg som anger att den kan inskränkas som en följd av den samtidiga tillämpningen av nummerordningsregeln och den särskilda bärgarlönsregeln.

En tredje utväg ur svårigheterna att bringa förevarande konventionsbestämmelser i tillämpning skulle vara att, med en friare tolkningsmetod, anlägga det betraktelsesättet att det i fall som det förevarande måhända skulle överensstämma bäst med konventionens anda att ge bärgarlönen den bästa rätten. Någon svårighet att därefter tillämpa nummerordnings- och likarättsreglerna på löne- och hamnavgiftsfordringarna skulle ej föreligga. En sådan tillämpning av konventionen skulle emellertid avvika för mycket från vad konventionstexten utsäger, och den synes inte böra förordas.

Sammanfattningsvis kan alltså sägas att såväl den i specialmotiveringen anvisade lösningen som den först skisserade alternativa lösningen torde kunna ge godtagbara resultat. Den sistnämnda lösningen synes dock bäst förenlig med konventionen. För att möjliggöra en sådan rättstillämpning synes ett tillägg av ovan angivet slag böra göras till likarättsregeln.

*Alexanderson:*

Såsom angivits i remissprotokollet ger konventionens undantagsregel om specialföreträde för bl. a. bärgarlön upphov till ett särskilt tillämpningsproblem. Detta är i själva verket ett logiskt sett olösligt problem. Anknytande till det i remissprotokollet anförda enkla men belysande exemplet kallar jag marslönerna A, bärgningen i april B, majlönerna C och hamnavgiften för maj D. Enligt reglerna skall nu C gå före D som går före B som går före A. Men samtidigt skall A ha lika rätt som C och gå före D, vilket uppenbarligen är en omöjlighet.

Varje försök till "lösning" sätter någons rätt åsido och i vad mån så sker blir i hög grad beroende av sådana tillfälliga omständigheter som anspråkens storlek inbördes och storleken av tillgängliga medel. I det tvångsläge vari lagstiftaren på denna punkt blivit försatt går mina sympatier närmast i riktning mot den av lagrådets övriga ledamöter angivna "tredje utvägen". De fordringar som vid en sådan lösning kan bli lidande är C och D. Dessa fordringar har emellertid uppkommit efter bärgningen och deras innehavare kan förutsättas regelmässigt känna till bärgningen och den fordran B vartill denna givit upphov. Såsom i remissprotokollet anges innebär den praktiska verkligheten i regel att bärgaren utverkar säkerhet för sin fordran innan fartyget sätts i drift igen. Denna verklighet kan åberopas till stöd också för den lösning jag förordar. Den av lagrådets övriga ledamöter förordade utformningen av lagtexten synes ej lägga hinder i vägen för en sådan lösning.

*Lagrådet:*

I specialmotiveringen till förevarande paragraf erinras om reglerna om begränsning av redares ansvarighet för vissa fordringar. Eftersom reglerna, vilka är upptagna i bl. a. 234—236 §§ i det remitterade förslaget, kan sägas i viss mån modifiera innehållet i företrädesreglerna, kunde ifrågasättas att i förevarande paragraf uppta en erinran om eller hänvisning till begränsningsreglerna. Med hänsyn bl. a. till att reglerna om sjöpanträtt i 11 kap. direkt följer efter 10 kap:s bestämmelser om redares ansvarighet, torde emellertid en sådan anordning inte vara behövlig. Någon risk för missförstånd torde inte föreligga. Det må också framhållas att motsvarande, nu gällande lagbestämmelser om sjöpanträtt inte innehåller någon erinran eller hänvisning av här avsett slag.

I specialmotiveringen berörs också bestämmelserna i art. 5: 4 av sjöpanträttskonventionen om när fordran på bärgarlön skall anses ha uppkommit. Dessa bestämmelser synes vara tillkomna med syftning på mera typiska bärgningssituationer (jfr 224 § sjölagen). Därför bör bestämmelserna, sin kategoriska avfattning till trots, inte utgöra hinder mot att, t. ex. på grund av bärgningsavtalets innehåll, i särskilda fall tidpunkten för fordrans uppkomst fritt bedöms enligt allmänna rättsgrundsatser.

Utöver vad som nyss angivits synes texten till förevarande paragraf böra jämkas redaktionellt i vissa hänseenden. Bl. a. synes tredje stycket böra föras upp och bli paragrafens första stycke.

Under åberopande av det anförda föreslår lagrådet att förevarande paragraf får följande lydelse:

"Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).

Fordringar som upptagits i 244 § första stycket under skilda nummer ha inbördes företräde till betalning efter nummerordningen. Dock har fordran under 5 företräde framför fordran under 1—4 som uppkommit tidigare.

Fordringar under samma nummer ha inbördes lika rätt, om ej annat följer av tillämpningen av andra stycket. Fordran under 5 går dock före annan fordran under samma nummer som uppkommit tidigare."

246 §

*Alexanderson, Klackenberg:*

Den i första stycket av förevarande paragraf upptagna bestämmelsen har, tydligen fullt avsiktligt, fått en så generell avfattning att dess genomförande understundom blir beroende av utländsk rätt och rättstillämpning och följaktligen inte i alla lägen är garanterad. Detta är förklaringen till den motsägelse mellan första och andra styckena i paragrafen som synes ligga däri att andra stycket behandlar en situation som

enligt första stycket inte borde kunna uppstå. Motsägelsen är alltså endast skenbar. Detta förhållande synes böra antydas genom jämkning av lagtexten.

Vad angår det sakliga innehållet i andra stycket, med motsvarighet i nuvarande 274 § sjölagen, må anföras följande.

Bestämmelsen i första punkten utgår från att en svensk ägare av ett fartyg frivilligt överlåter detta till utlänning. Fartyget upphör därigenom att vara svenskt (1 §) och skall, om det är registrerat skepp, avregistreras (16 § första stycket). Enligt 17 § kan emellertid hinder möta mot skeppets avförande ur registret. Tillämpning av den förevarande bestämmelsen är icke bunden vid att sådant avförande ägt rum. Det fordras ej mer än att, såsom det uttrycks i specialmotiveringen, skifte av nationalitetsflagg ägt rum.

Vidare krävs, att överlåtelsen "medför" att sjöpanträtt upphör för fordran av visst slag eller att förmånsrätten försämras och att detta i sin tur har till följd att fordran inte, såsom eljest skulle ha varit fallet, kan utgå ur fartyget. Överlåtelsen skall alltså vara första ledet i en orsakskedja som utmynnar i en skada för sjöpanträttshavaren. Innebörden härav syns ej alldeles klar. Först i och med en exekutiv försäljning framgår, om och i vad mån en skada uppkommer, och skadans inträffande och storlek synes direkt och närmast bero av var och enligt vilka rättsregler den exekutiva försäljningen äger rum. Alldeles samma skada hade kunnat inträffa även om överlåtelsen inte ägt rum och, efter överlåtelse, oberoende av om den nya flagglagen erkänner sjöpanträtten i samma utsträckning som svensk lag eller inte. Sambandet mellan överlåtelsen och skadan förefaller därför att vara mera uttunnat och diffust än man i allmänhet hos oss kräver för kausalsammanhang. Måhända kan det uttryckas så att överlåtelsen ökar risken för skada och överlåtaren får därför, om risken förverkligas, svara för skadan. Han föranleds härav att tillse att fordringar med sjöpanträtt blir betalda före överlåtelsen (jfr NJA II 1936 s. 238 f.) Hade överlåtaren redan förut personligt ansvar för fordringen kan intet ytterligare ansvar falla på honom och från regeln har därför undantag gjorts för detta fall.

Det förefaller tveksamt, huruvida andra styckets första punkt är tillämplig också efter frivillig överlåtelse av andel i fartyg. Måhända bör så vara fallet, om andelsöverlåtelsen leder till skifte av nationalitetsflagg, varemot med hänsyn till det förut återgivna motivuttalandet en analogisk tillämpning inte borde ske i andra fall.

Det senast uppmärksammade spörsmålet har visst samband med den fråga som behandlas i andra stycket sista punkten av det remitterade förslaget. Den ifrågavarande bestämmelsen torde endast ha avseende på samägares eller partredares överlåtelse av fartyget, vilken från den här anlagda synpunkten kan uppfattas som flera samtidiga andelsöverlåtelser. Denna företeelse behöver regleras åtminstone för de fall då det

inte är möjligt att avgöra vilken eller vilka av andelsöverlåtelserna som åstadkom flaggbytet. I vissa fall är det emellertid fullt möjligt att om en eller flera andelsöverlåtare säga att deras överlåtelser inte inverkade på flaggbytet, och det synes vara tvivel underkastat om regleringen, såsom skett i det remitterade förslaget, bör inbegripa också sådana fall.

När enligt andra stycket sista punkten flera blir ansvariga är ansvaret uppenbarligen alltid solidariskt. Det rör sig här inte om en rederiförpliktelse utan om ett ansvar som följer allmänna förmögenhetsrättsliga grundsatser. För tydlighets skull torde måhända sist i andra stycket böra tillfogas exempelvis: "Ansvarigheten åvilar dem solidariskt."

Det senast sagda för enligt vår mening ett stycke längre. Såsom förut anmärkts är i första punkten undantag gjort för det fall att överlåtaren redan har personligt ansvar för den med sjöpanträtt förenade fordringen, något som är naturligt eftersom det då saknar mening att ålägga honom sådant ansvar. I bästa överensstämmelse härmed skulle stå att från den på samtidiga andelsöverlåtelser tillämpliga bestämmelsen undantaga fall då överlåtarna redan svarar solidariskt. Så som bestämmelsen är avfattad i det remitterade förslaget undantas emellertid också sådana fall där, enligt 40 § andra stycket, överlåtarna har delat personligt ansvar. De bör emellertid ej undgå solidariskt ansvar.

Med beaktande av det nu anförda skulle förevarande paragraf kunna avfattas förslagsvis på följande sätt:

"Utom i fall som avses i 249 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt, även om fartyget övergår till ny ägare eller dess registrering ändras.

Medför frivillig överlåtelse av fartyget eller andel däri att det icke längre är att anse såsom svenskt och skulle detta leda till att sjöpanträtt som före överlåtelsen gällde för fordran upphör eller får sämre förmånsrätt, svarar överlåtaren städse för vad som till följd därav ej kan utgå ur fartyget. Bestämmelserna i 240 § ha motsvarande tillämpning. Voro flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill. Ansvarigheten åvilar dem solidariskt."

*Öhman, Walberg:*

Andra stycket av förevarande paragraf motsvarar 274 § i nu gällande sjölag. Utgångspunkt för sistnämnda stadgande är att äganderätten till fartyg genom frivillig avhandling övergått till utländsk man och att till följd därav sjöpanträtt upphör för fordran, för vilken förre ägaren svarade allenast med fartyget och frakten. Den sistnämnde ålägges för detta fall personligt ansvar för fordringen, dock icke utöver det värde fartyget hade vid tiden för överlåtelsen. Den bakomliggande tanken är tydligen att, om sjöpanträtten inte erkännes i fartygets nya hemland, detta medför en sådan ökad risk för borgenären att personligt ansvar

för förre ägaren bör inträda i den mån sådant ansvar ej förelåg tidigare. Man synes därvid ha räknat med som det normala att det blir i det nya hemlandet som en eventuell exekution i fartyget kommer att äga rum. (Jfr NJA II 1936 s. 238—239.) I enlighet härmed inträder enligt nuvarande 274 § sanktionen som en omedelbar följd av sjöpanträttens "upphörande".

Det föreslagna stadgandet i förevarande paragraf synes utgå från samma synsätt som den nu gällande bestämmelsen. Man har dock med det fallet att sjöpanträtten upphör jämställt att förmånsrätten försämras. Detta synes vara en fördel. Enligt förslaget skall sanktionen begränsas till ansvarighet för betalning som sjöpanträttshavaren "till följd därav" inte kan få ut ur fartyget. Det är emellertid tydligt att det måste bli svårt att fastställa orsakssammanhanget mellan det förhållandet att i fartygets nya hemland panträtten inte erkännes eller erkännes med sämre rätt än i Sverige och det för borgenären ogynnsamma resultatet av en exekutiv försäljning av fartyget. Sådan försäljning kan ju ske i ett tredje land. Med den begränsning av sanktionen som skett i förslaget synes man i viss mån ha avlägsnat sig från den tankegång som torde ligga bakom det ursprungliga stadgandet, och det kan diskuteras om bestämmelsen, sådan den föreslagits, över huvud är logiskt motiverad. Skall en bestämmelse av detta slag bibehållas — något som kan ifrågasättas — synes därför beträffande sanktionen en återgång böra ske till gällande rätt. Vi föreslår sålunda att överlåtaren, som en omedelbar följd av att panträtten inte erkänns i det nya hemlandet eller erkänns blott med sämre rätt, blir personligen ansvarig för fordringen, dock inte utöver det värde fartyget hade vid tiden för överlåtelsen.

I andra stycket tredje punkten av förevarande paragraf har upptagits särskilda bestämmelser för det fallet, att fartyget vid överlåtelsen till utlänningen ägdes av flera. För sådant fall gäller vad som sagts om det personliga ansvaret för en var av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill. Ansvarigheten bör åvila dem solidariskt även om de skulle vara förenade i partrederi. Förpliktelsen kan i sådant fall inte anses som en rederiförpliktelse. För tydlighetens skull synes i lagtexten böra anges att ansvaret är solidariskt.

Enligt sin lydelse avser det föreslagna stadgandet endast fall när förre ägaren inte från början har något personligt ansvar för fordringen. Den situationen kan emellertid tänkas att sådant ansvar föreligger vid överlåtelsen av fartyget men i form av en rederiförpliktelse för flera delägare i ett partrederi. Deras ansvar för fordringen var alltså då delat. För sådant fall får stadgandet anses ha den innebörden, att ansvaret för fordringen kommer att åvila partredarna solidariskt. Sanktionen blir därmed för varje partredare att han blir ansvarig också för den del av fordringen, för vilken han tidigare i egenskap av partredare inte svarade. Något förtydligande av lagtexten på denna punkt synes inte erforderligt.

Förslagsvis kan förevarande paragraf få följande lydelse:

"Utom i fall som avses i 249 § häftar sjöpanträtt vid fartyget med oförändrad förmånsrätt, även om fartyget övergår till ny ägare eller dess registrering ändras.

Skulle frivillig överlåtelse av fartyget till utlänning medföra att sjöpanträtt upphör för fordran, för vilken överlåtaren ej svarade personligen, eller att förmånsrätten försämras, blir överlåtaren personligen ansvarig för fordringen, dock icke utöver det värde fartyget hade vid tiden för överlåtelsen. Bestämmelserna i 240 § ha motsvarande tillämpning. Voro flera delägare i fartyget, gäller vad som nu sagts för var och en av dem som tagit del i överlåtelsen eller samtyckt därtill. Ansvarigheten åvilar dem solidariskt."

247 §

*Lagrådet:*

Enligt det remitterade förslaget till lag om ändring i förmånsrättslagen kommer nämnda lag att i 4 § 2 samt 9 § första och andra styckena upptaga bestämmelser om förmånsrätt som följer med retentionsrätt. Därav framgår att retentionsrätt som avses i förevarande paragraf går före skeppshypotekct och detta i sin tur före retentionsrätt i allmänhet. Den i andra stycket av förevarande paragraf givna hänvisningen till hela regelsystemet i förmånsrättslagen skulle kunna föranleda det missförståndet, att sjölagen ej erkände andra retentionsrätter än dem som nämns i första stycket. Retentionsrätt, i förmånsrättsordningen efter skeppshypotek, torde emellertid föreligga bl. a. för fordran på ersättning för uppläggning, vård och förvaring av fartyg. Till vinnande av tydlighet förordar lagrådet att i andra stycket efter ordet "retentionsrätt" tillfogas "enligt första stycket".

Lagen (1950: 104) om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats är i förevarande fall direkt tillämplig vad angår fordran på arbetslön och vad som i samband med hantverkares reparation normalt är att hänföra därunder (se NJA II 1950 s. 308 ff, särskilt 309 n). Fordran på grund av uppdrag att utföra fartygsbygge eller att reparera fartyg är emellertid ett vidare begrepp. Av denna, i remissprotokollet ej närmare redovisade anledning kan skäl finnas att föreskriva motsvarande tillämpning av 1950 års lag i fråga om fordran på grund av uppdraget när den icke avser arbetslön eller vad som normalt kan hänföras därunder. Första stycket andra punkten har alltså verklig materiell innebörd och utgör inte bara en erinran om vad som ändå skulle gälla.

Bestämmelserna i förevarande paragraf synes innebära att vid försäljning av nybygge retentionsrätten med åtföljande realisationsrätt gäller i det fallet att varvet utan förbehåll överlåtit äganderätten till bygget;

är överlåtelsen ofullbordad har ju varvet enligt förslaget alltjämt en villkorlig äganderätt till bygget som utesluter retentionsrätt. Den remitterade lagtexten lämnar emellertid rum för tvekan huruvida varvets retentionsrätt i nybygge skall gälla till säkerhet endast för den del av vederlagsfordringen, som belöper på tiden efter fullbordad överlåtelse, eller omfatta hela vederlagsfordringen i den mån den utestår obetald. Det behöver ju för övrigt inte alltid vara så att vederlagsfordringen i sin helhet grundar sig på uppdrag. Vad som åsyftas bör komma till klart uttryck i lagtexten.

248 §

*Lagrådet:*

Första punkten i förevarande paragraf har i det remitterade förslaget en ganska komplicerad språklig utformning. Det är avsett att orden "kvarstad" och "utmätning" var för sig skall ha två bestämningar, nämligen dels ordet "säkerställd" dels satsen "som åtföljes av exekutiv försäljning". Med ordet "säkerställd" åsyftas provisorisk verkställighetsåtgärd enligt 60 a § UL (utmätning) och 183 § 1 mom. andra punkten samma lag (kvarstad). Så mycket mera bör också omedelbar slutlig verkställighet bryta preskription.

Det bör måhända erinras om att kvarstad eller utmätning, som fyller de uppställda kraven, bryter preskription för de inom tiden av ett år dessförinnan tillkomna sjöpanträtterna (jfr bl. a. 5 § tredje stycket i det likaså till lagrådet remitterade förslaget till lag om exekutiv försäljning av fartyg).

Innehållet i första punkten skulle i någon mån framträda tydligare om avfattningen jämkas till följande: "Sjöpanträtt i fartyg upphör när ett år förflutit från det att fordringen uppkom, om ej före utgången av denna tid kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljes av exekutiv försäljning av fartyget, blivit verkställd eller säkerställd".

249 §

*Lagrådet:*

I tredje stycket bör, till uppfyllande av art. 11: 1 a) i sjöpanträttskonventionen, såsom ytterligare förutsättning för erkännande av exekutiv försäljning av fartyg i främmande stat upptagas, att fartyget fanns inom den statens jurisdiktionsområde.

252 §

*Alexanderson, Öhman, Walberg:*

Den i specialmotiveringen angivna principen, att om fordringar under 1 eller 2 härrör av skilda händelser äldre fordran skall stå till-

baka för yngre, har inte uttryckts i lagtexten på ett fullt otvetydigt sätt. En jämkning bör sålunda ske. Även i övrigt bör vissa redaktionella ändringar vidtas i lagrummet till närmare överensstämmelse med vad lagrådet förordat i fråga om avfattningen av 245 §.

På grund härav föreslår vi att förevarande paragraf får följande lydelse:

"Om förmånsrätt, som följer med sjöpanträtt, finnas bestämmelser i förmånsrättslagen (1970: 979).

Fordringar som upptagits i 251 § under skilda nummer ha inbördes företräde till betalning efter nummerordningen. Fordringar under samma nummer ha inbördes lika rätt. Fordran under 1 eller 2 går dock före fordran under samma nummer som härrör av annan händelse och som uppkommit tidigare."

253 §

*Lagrådet:*

Ansvarighetsregeln i tredje stycket första punkten av förevarande paragraf uppvisar i förhållande till förebilden i 280 § i gällande sjölag bl. a. den ändringen att ansvaret för oberättigad utlämning av gods inte längre skall åvila befälhavaren utan den som "lämnar ut godset". Därmed lär i främsta rummet avses den som enligt den ombord rådande fördelningen av ansvar och uppgifter närmast svarar för lasthanteringen, numera vanligen förste styrmannen. Förslaget utesluter dock ej att någon i land, exempelvis en linjeagent, kan anses ha lämnat ut godset. Självfallet avses ej den personal som enbart verkställer åtgärden. Med hänsyn till den mera obestämda kretsen av ansvariga synes förevarande regel, i likhet med motsvarande regler i de danska och norska texterna, böra såsom förutsättning för ansvarigheten uppställa ond tro hos den handlande om att godset är föremål för sjöpanträtt. Utan en sådan begränsning skulle regeln i det enskilda fallet kunna leda till oskäligt resultat. Lagrådet föreslår att regeln får följande lydelse: "Den som utan borgenärens tillstånd lämnat ut gods, som enligt vad han insett eller bort inse häftade för fordran, svarar för vad som till följd därav ej kan utgå ur godset."

254 §

*Lagrådet:*

Under hänvisning till vad lagrådet anfört vid 248 § föreslås att första stycket första punkten i förevarande paragraf avfattas sålunda: "Sjöpanträtt i inlastat gods upphör när ett år förflutit från det att fordringen uppkom, om ej före utgången av denna tid antingen talan väckts i laga ordning eller kvarstad eller utmätning, som sedermera åtföljes av exekutiv försäljning av godset, blivit verkställd eller säkerställd."

255 §

*Lagrådet:*

Andra stycket av förevarande paragraf behandlar i första punkten pantägares regressrätt, i andra punkten särskild borgenärs regressrätt. Avfattningen av andra punkten är otydlig därutinnan att den inte klart ger vid handen att de båda regressberättigade har att tillsammans hålla sig inom ramen för det i första punkten angivna överskottet. Eftersom både pantägarens och borgenärens regressanspråk enligt sakens natur inte ryms inom överskottets ram, bör vidare i andra punkten utsägas, att borgenärens regressanspråk har företräde framför pantägarens.

På grund av det anförda hemställer lagrådet att andra stycket andra punkten får följande lydelse: "I pantägarens ställe och med företräde framför honom inträder borgenär, för vars fordran panten häftade särskilt, i den mån panten, på grund av den andre borgenärens krav, ej förslår till betalning av hans fordran."

257 §

*Lagrådet:*

"Skada" på fartyg eller last torde språkligt omfatta även totalförlust av egendomen.

Retentionsrätt enligt 247 § kan ha till föremål fartyg eller fartygsbygge, däremot ej last. "Sådan ersättning" i andra punkten av förevarande paragraf kommer emellertid språkligt att omfatta även ersättning för skada på last.

Retentionsrättens primära innebörd är en rätt att hålla egendomen kvar. Denna rätt innefattar också en rätt att få betalning ur egendomen. När det gäller surrogat, som avses i förevarande paragraf, torde endast betalningsrätten kunna bli aktuell.

Beträffande fördelningen mellan olika rättsägare av ersättning som här avses, hänvisas till vad som sägs vid 263 §.

Under åberopande av det anförda föreslås att förevarande paragraf erhåller följande lydelse:

"Sjöpanträtt omfattar ej ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyg eller last.

Rätt till betalning, som följer med retentionsrätt enligt 247 §, kan göras gällande i ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på fartyg eller fartygsbygge, som är föremål för retentionsrätten."

259 §

*Lagrådet:*

Så som förevarande paragraf avfattats framstår första stycket formellt som en generell regel, avseende alla slag av sjöpanträtter och re-

tentionsrätter, och andra stycket blir att uppfatta som ett undantag, omfattande andra rättigheter av ifrågavarande slag än de som omnämns i förevarande kap. 11. Lämpligare synes vara att första stycket redan genom sin egen lydelse får ange att det reglerar endast sådana rättigheter som avses i förevarande kapitel. Stycket synes vidare böra jämkas i det hänseendet att det anges att svensk lag, och inte endast "bestämmelserna i detta kapitel", skall tillämpas i de situationer som lagrummet reglerar. En sådan jämkning torde inte innebära någon saklig ändring, men man uppnår en bättre språklig överensstämmelse mellan paragrafens båda stycken.

I andra stycket andra punkten synes, i närmare anslutning till vad som enligt specialmotiveringen är åsyftat, böra uttryckas att rättigheten skall "stå tillbaka för" de andra rättigheter som nämns i punkten. Vad angår tredje punkten i samma stycke synes vad därmed åsyftas komma till tydligare uttryck om det anges att "rättigheten i övrigt ej får medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar".

Med hänsyn till det anförda förordas att förevarande paragraf får följande jämkade lydelse:

"När sådan sjöpanträtt eller retentionsrätt i fartyg som avses i detta kapitel åberopas inför svensk myndighet, skall svensk lag tillämpas.

Åberopas annan sjöpanträtt, retentionsrätt eller liknande rättighet i fartyg, skall den prövas enligt lagen i den stat, där fartyget är registrerat. Rättigheten skall dock stå tillbaka för sjöpanträtt eller retentionsrätt enligt detta kapitel eller hypotek, som överensstämmer med 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Rättigheten får i övrigt ej medföra bättre rätt än den rättighet enligt detta kapitel som den närmast motsvarar."

262 §

*Lagrådet:*

Enligt förevarande paragraf stiftas panträtt genom att skeppets eller skeppsbyggets ägare, efter att ha vunnit inskrivning av sin rätt till egendomen, överlämnar pantbrev som pant för fordringen. Här anges alltså två förutsättningar för uppkomsten av panträtt, nämligen dels att upplåtelsen vidtages av ägaren och dels att denne har fått inskrivning för sitt förvärv. Kommittéförslaget upptog endast den förstnämnda förutsättningen. I detta avseende överensstämde förslaget med fastighetsrätten.

Den avvikelse som sålunda i det remitterade förslaget skett från såväl kommittéförslaget som fastighetsrätten har motiverats med angelägenheten av att förebygga de konkurrenssituationer som med kommittéförslaget skulle kunna uppkomma mellan en tidigare ägares all-

männa borgenärer och den till vilken den aktuelle ägaren, innan hans förvärv inskrivits, upplåtit panträtt. Enligt 19 § kan ju, efter det att skepp eller skeppsbygge överlåtits, överlåtarens borgenärer ta egendomen i anspråk för sina fordringar så länge förvärvaren inte sökt inskrivning. Motsvarande konkurrenssituationer kan inte uppkomma inom fastighetsrätten, enligt vilken förvärvaren redan i och med förvärvet vinner skydd mot överlåtarens borgenärer.

Vad som i remissprotokollet anförts till stöd för att den som genom överlåtelse förvärvat skepp eller skeppsbygge inte bör ha panträttsbehörighet innan han vunnit sakrättsskydd synes i och för sig övertygande. Sakrättsskydd inträder emellertid redan genom att förvärvaren söker inskrivning. Förslaget — som för panträttsbehörighet kräver att ägaren inte bara skall ha sökt utan också vunnit inskrivning — går alltså längre än vad som hade behövts för att undvika den angivna komplikationen med hänsyn till tidigare ägares borgenärer. Någon motivering härför innehåller inte remissprotokollet. Om för behörighet att upplåta panträtt kräves att upplåtaren vunnit inskrivning eller endast att inskrivning sökts kan givetvis få betydelse för om i ett visst fall en upplåtelse skall leda till panträtt.

Följande exempel kan illustrera detta. Ansökan om inskrivning av ett skeppsförvärv uppskjutes för avhjälpande av någon brist i utredningen, som sedan undanröjes. Redan före det ansökningen gjordes, hade förvärvaren lämnat pantbrev till en kreditgivare som säkerhet för dennes fordran. Under tiden mellan ansökningen och dess beviljande kommer förvärvaren i konkurs. Med förslagets ståndpunkt uppkommer i ett sådant fall aldrig någon panträtt för kreditgivaren. Däremot skulle denne vid konkursutbrottet haft panträtt, om redan inskrivningsansökningen medfört panträttsbehörighet för förvärvaren. Dessa konsekvenser skall ses i belysning av att sakrättsskydd uppkommit för förvärvaren och att följaktligen egendomen kommer att ingå i konkursboet. Vilken praktisk betydelse det kan få för kreditlivet, om man väljer den ena eller den andra lösningen, är i avsaknad av utredning svårt att bedöma. Lagrådet finner sig därför inte nu kunna förorda någon ändring av det remitterade förslaget i förevarande hänseende men anser att frågan bör övervägas under det fortsatta lagstiftningsarbetet.

Enligt 268 § förutsättes för godtrosförvärv av panträtt att sådan upplåtits av någon vars förvärv var inskrivet. Skulle behörighet att upplåta panträtt anses böra föreligga redan med inskrivningsansökan kan det ifrågasättas om inte förutsättningarna för godtrosförvärv, såvitt avser panträttsupplåtaren, bör jämkas så att det blir tillräckligt att inskrivning för denne sökts och därefter beviljas. (Jämför JB 18: 2.)

Att panträttsupplåtelsen skall ha gjorts av ägaren får i detta sammanhang beträffande de ofullbordade förvärven anses innebära att den som överlåtit egendomen med äganderättsförbehåll eller motsvarande

villkor samt förvärvaren tillsammans är panträttsbehöriga och att ingen av dem ensam har sådan behörighet. Skulle t. ex. i här avsett fall endast överlåtaren eller endast förvärvaren ha gjort panträttsupplåtelsen är sålunda denna ogiltig.

263 §

*Lagrådet:*

Denna paragraf ger inteckningsborgenär panträtt i surrogat för pantegendomen för det fall att denna går förlorad eller skadas. Panträtten anges sålunda omfatta även försäkringsersättning eller annan ersättning som utgår för förlust av eller skada på egendomen. Paragrafen reglerar inte företrädet till betalning ur ersättningen mellan flera på inteckning grundade panträtter inbördes eller mellan sådan panträtt och retentionsrätt som avses i 247 §. Enligt 257 § kan ju rätt till betalning som följer med sådan retentionsrätt göras gällande i ersättning för skada på fartyg eller fartygsbygge, som är föremål för retentionsrätten. Ej heller i övrigt ges några bestämmelser om den närmare innebörden av den rätt som gäller i ersättningen.

Vad angår fast egendom finns regler om rätt för inteckningsborgenär till betalning ur surrogat för pantegendomen dels i 1927 års lag om rätt för borgenär till betalning ur ersättning på grund av brandförsäkringsavtal och dels i expropriationslagen och lagar om andra tvångsförvärv. Enligt den förstnämnda lagen skall vid brandskada på fastighet, som är brandförsäkrad och besväras av sökt eller beviljad inteckning, brandskadeersättningen som regel nedsättas hos länsstyrelsen. Undantag gäller bland annat för det fallet, att borgenärer med panträtt i fastigheten medger fastighetsägaren att lyfta ersättningen. Har ersättningsbelopp nedsatts äger beträffande fördelningen av detta bestämmelserna om fördelning av köpeskilling för exekutivt försåld fast egendom motsvarande tillämpning. I expropriationslagen finns liknande regler beträffande fördelning av expropriationsersättning för fastighet som besväras av sökt eller beviljad inteckning.

I fråga om fördelning mellan olika rättsägare av ersättning som avses i nu förevarande paragraf är det givetvis en tänkbar lösning att införa bestämmelser liknande dem i 1927 års lag och expropriationslagen. Detta skulle innebära att i händelse av tvist fördelningen kom att verkställas av myndighet och enligt regler motsvarande dem som gäller för fördelning av köpeskilling för exekutivt försålt fartyg. I materiellt hänseende synes det också rimligt, att fördelningen av ersättningsbelopp, varom här är fråga, sker enligt principer vilka så nära som möjligt ansluter sig till bestämmelserna om köpeskillingsfördelning vid exekutiv försäljning. Måhända skulle det emellertid vara att onödigtvis tynga förfarandet om man här åstadkom en reglering motsvarande den i 1927

års lag och expropriationslagen. I flertalet fall torde enighet om fördelningen kunna nås mellan rättsägarna. Sker ej detta kan försäkringsgivaren eller den skadeståndsskyldige nedsätta ersättningsbeloppet enligt 1927 års lag om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar. Ytterst finns möjligheten att genom rättegång få avgjort hur fördelningen skall ske.

Vid övervägande av det nu anförda har lagrådet funnit sig inte böra föreslå någon reglering motsvarande den i 1927 års lag om rätt till betalning ur brandförsäkringsersättning och expropriationslagen. Såsom förut antytts synes emellertid fördelningen av ersättningsbelopp böra ske i så nära anslutning som möjligt till bestämmelserna om fördelning av köpeskilling för exekutivt försålt fartyg. Detta innebär bland annat att, om ägarhypotek föreligger, skeppets eller skeppsbyggets ägare får tilldelning enligt 270 § och att för inteckningsborgenär beräknas tillägg enligt 264 §. Det synes inte nödvändigt att i lagen intaga uttryckliga föreskrifter om principerna för fördelningen.

Beträffande avfattningen av förevarande paragraf må anmärkas, att under "skada på egendomen" även faller totalförlust av denna. Det föreslås att paragrafen med viss språklig jämkning även i annat hänseende får följande lydelse:

"Panträtt, som upplåtits i skepp eller skeppsbygge, omfattar även ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på egendomen."

266 §

*Lagrådet:*

Den i förevarande paragraf åt borgenären givna rätten att i vissa fall söka betalning i förtid ur skepp eller skeppsbygge bör givetvis inte inträda om skeppsbygge skall avföras från skeppsbyggnadsregistret för att överföras till skeppsregistret såsom skepp. För att klargöra detta bör till andra punkten i förevarande paragraf fogas undantaget "utom när bygget skall överföras till skeppsregistret såsom skepp".

267 §

*Lagrådet:*

Förevarande paragraf har förebild i 6 kap. 8 § JB. Eftersom enligt 262 § en av förutsättningarna för uppkomsten av panträtt i skepp eller skeppsbygge är att panträttsupplåtelsen göres av egendomens ägare synes — såsom lagrådet i yttrande 1969 över jordabalksförslaget framhöll beträffande motsvarande bestämmelser i 6 kap. 8 § JB — regeln i första punkten av nu förevarande paragraf liksom bestämmelsen i paragrafens andra punkt om återgång av ogiltigt förvärv strängt taget vara obehövliga. Det kan emellertid vara av visst pedagogiskt värde att i lag-

texten kommer till direkt uttryck den verkan på panträttsupplåtelser som följer av frånvinnande efter klander och återgång på grund av ogiltighet. Lagrådet vill därför inte motsätta sig att de ifrågavarande bestämmelserna upptas i förevarande paragraf.

Vad angår andra punkten, till den del den här ännu inte berörts, behandlas däri verkan av panträttsupplåtelse, när det avtal, varigenom upplåtaren förvärvat egendomen, av överlåtaren häves eller bringas att återgå enligt villkor som är att jämställa med äganderättsförbehåll. Här är alltså fråga om s. k. ofullbordade förvärv. Enligt stadgandet blir panträttsupplåtelsen i de angivna fallen utan verkan. Med den utformning som sålunda givits andra punkten synes denna motsättningsvis ge vid handen att, om ett ofullbordat förvärv fullbordas, panträttsupplåtelse som dessförinnan utan överlåtarens medverkan gjorts av förvärvaren blir gällande från tiden för upplåtelsen oberoende av god eller ond tro hos den som mottagit pantbrevet.

Emellertid synes, såsom lagrådet berört vid 262 §, förslagets ståndpunkt vara den, att den som gjort ett ofullbordat förvärv inte är att i panträttshänseende betrakta som ägare. Han är sålunda panträttsbehörig endast tillsammans med överlåtaren. Om andra punkten i förevarande paragraf skall ha den förut antydda innebörden, synes därför punkten innefatta ett undantag från bestämmelserna i 262 § om vad som krävs för att en giltig panträttsupplåtelse skall komma till stånd. Det är emellertid tveksamt, om detta verkligen är avsett. I så fall borde 262 § göra ett förbehåll för bestämmelsen i förevarande punkt. Till osäkerheten om förslagets ståndpunkt i denna del bidrar det förhållandet att remissprotokollet inte innehåller någon antydan om att det skulle vara meningen att på sådant sätt begränsa räckvidden av 262 §. Med hänsyn till det anförda anser sig lagrådet böra utgå från att någon dylik avsikt inte förelegat. Är detta antagande riktigt bör förevarande punkt utgå.

Det kan anmärkas, att fastighetsrätten möjligen intar en annan ståndpunkt än sjölagsförslaget till frågan om den som gjort ett ofullbordat förvärv är att i panträttshänseende betrakta som ägare. I detta avseende kan hänvisas till lagrådets förutnämnda yttrande över förslaget till jordabalk (se prop. 1970: 20, Del A s. 240).

Andra punkten i förevarande paragraf utsäger indirekt att panträttsupplåtelse av förvärvare, som själv hävt sitt förvärv, blir gällande oberoende av hävningen. En sådan regel synes emellertid tämligen självklar och det torde inte vara nödvändigt att den kommer till uttryck i lagtexten.

268 §

*Lagrådet:*

I förevarande paragraf behandlas godtrosförvärv av panträtt i skepp eller skeppsbygge, när den som upplåter panträtten trots sin inskrivning inte är rätt ägare. För det fall, att upplåtaren väl är rätt ägare men har sin panträttsbehörighet inskränkt genom förvärvsvillkor ges bestämmelser om godtrosförvärv i 269 §, vilka innebär att godtrosreglerna i 268 § i sådana fall skall ha motsvarande tillämpning. Det torde vara förslagets mening att när panträttsupplåtarens förvärv är ofullbordat på grund av äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed, frågan om godtrosförvärv skall bedömas direkt efter förevarande paragraf. Det synes också motiverat att anse att panträttsupplåtaren inte är "rätt ägare" så länge hans förvärv är ofullbordat.

I förevarande paragraf anges som ett fall, där godtrosförvärv kan inträda, att panträttsupplåtelsen gjorts av någon, vars förvärv var inskrivet men som inte var behörig att förfoga över egendomen på rätte ägarens vägnar. Det är inte klart vad som avses härmed. Möjligen åsyftas det fallet, att inskrivning skett av ett ofullbordat förvärv utan att begränsningen av förvärvarens rätt därvid angivits. Då bestämningen inte torde ha någon funktion att fylla och dessutom är ägnad att leda till missförstånd, föreslås att den liksom motsvarande bestämmelse i 20 § får utgå.

En förutsättning för godtrosförvärv enligt förevarande paragraf är, att upplåtarens förvärv var inskrivet, när upplåtelsen skedde. Stadgandet står på detta sätt i överensstämmelse med 262 §, som för att panträtt över huvud skall uppkomma kräver att upplåtaren vid upplåtelsen vunnit inskrivning av sitt förvärv. Såsom anföres vid sistnämnda paragraf kan det emellertid övervägas att låta panträttsbehörigheten inträda redan med ansökan om inskrivning. Skulle behörigheten anses böra knytas till inskrivningsansökningen, kan det, såsom också framhållits vid 262 §, ifrågasättas, om det inte, i konsekvens härmed, för godtrosförvärv borde vara tillräckligt, att före panträttsupplåtelsen upplåtaren gjort ansökan om inskrivning, som senare beviljas (jfr JB 18: 2).

Enligt 23 § åtnjuter införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret publicitetsverkan gentemot den som vill åberopa god tro. Denna verkan inträder enligt förslaget från och med den inskrivningsdag då ärende om införingen upptagits. Vid 23 § har lagrådet föreslagit den ändringen i förhållande till förslaget, att införingens publicitetsverkan inträder först med utgången av inskrivningsdagen. Detta innebär exempelvis, att en kreditgivare efter denna tidpunkt och fram till klockan tolv påföljande dag kan lägga till grund för sitt handlande de inskrivningsförhållanden som vid inskrivningsdagens utgång framgick av re-

gistret. Detta synes vara en fördel i förhållande till det remitterade förslaget. För det fall att överlåtelse skett torde vid tillämpningen av förevarande paragraf den gamle ägaren få anses fortfarande inskriven ända till utgången av den inskrivningsdag då förvärvarens fång inskrives. Någon uttrycklig regel härom synes ej erforderlig.

Enligt kommittéförslaget liksom enligt 18: 2 JB kan borgenärens goda tro ersättas med god tro hos den som fått borgenärens fordran överlåten på sig. Departementsförslaget upptar inte någon motsvarande bestämmelse. Den närmare orsaken till denna avvikelse framgår inte av remissprotokollet. Den ståndpunkt som i detta hänseende intages av kommittéförslaget och jordabalken förefaller innebära en rimlig lösning av de motstående intressena. Det hemställes att en återgång till kommittéförslaget på denna punkt sker.

Det må tilläggas att någon motsvarande ändring på äganderättssidan (20 §) inte bör ske med hänsyn ytterst till att sakrättsskyddet inträder först med ansökan om inskrivning.

269 §

*Lagrådet:*

Denna paragraf behandlar godtrosförvärv i fall när upplåtaren väl är rätt ägare men har sin panträttsbehörighet inskränkt genom förvärvsvillkor. Såsom antytts vid 268 § torde här ej avses de ofullbordade förvärven. Under paragrafen faller däremot sådan inskränkning i ägarens förfoganderätt som t. ex. ett vid förvärvet avtalat pantsättningsförbud.

Vad angår upplåtelse av panträtt i skepp eller skeppsbygge som är föremål för utmätning eller kvarstad torde den exekutiva åtgärden medföra hinder mot förfogande över egendomen endast i den mån detta skulle vara till men för utmätnings- eller kvarstadsborgenären. Eftersom utmätningen eller kvarstaden såsom sådan inte ger borgenären något anspråk på tidigare utfärdade men obelånade pantbrev — som alltså utgör ägarhypotek — torde den exekutiva åtgärden inte hindra att sådana pantbrev användes för upplåtande av panträtt i egendomen. Såtillvida lär emellertid panthavarens rätt bli begränsad, att han vid en exekutiv försäljning inte får till men för utmätnings- eller kvarstadsborgenären göra anspråk på tillägg enligt 264 §. En annan sak är att ägarhypoteket kan åtkommas genom direkt mot pantbrevet riktad utmätning. Skulle den som mottager pantbrevet vara i god tro beträffande utmätningen eller kvarstaden synes reglerna om godtrosförvärv i nu förevarande paragraf bli analogiskt tillämpliga på upplåtelsen. Detta innebär, att panthavarens rätt inte blir i något avseende begränsad med hänsyn till utmätningen eller kvarstaden.

Att utmätning och kvarstad utgör grund för avslag på ansökan om inteckning framgår av 283 § första stycket punkt 6.

272 §

*Lagrådet:*

Den föreslagna bestämmelsen i förevarande paragraf uttrycker något självklart och bör därför utgå. I stället synes i paragrafen — som ett undantag från bestämmelserna om intecknings företräde i 271 § — böra intagas en erinran om föreskrifterna i 286 och 288 §§. I enlighet härmed föreslås att paragrafen erhåller följande lydelse:

"Om möjlighet att bestämma företrädet mellan flera inteckningar, som sökas på samma inskrivningsdag, på annat sätt än som angivits i 271 § samt om ändring i företrädesordningen genom nedsättning finnas bestämmelser i 286 och 288 §§."

273 §

*Lagrådet:*

Paragrafen skulle vinna på att underkastas viss språklig jämkning. Det föreslås, att den ges följande lydelse:

"Det företräde som tillkommer inteckning i skeppsbygge består vid överföring till skeppsregistret."

Det kan erinras om att även andra införingar än inteckningar, i den mån de fortfarande är av betydelse, följer med när ett registrerat skeppsbygge överföres till skeppsregistret. Vad angår införing av betydelse för intecknings företräde framför annan inteckning framgår detta direkt av 293 §. Införingar, som överföres, får beträffande skeppet rättsverkningar motsvarande dem de hade i fråga om bygget.

275 §

*Lagrådet:*

Om de ändringar som lagrådet förordat i fråga om avregistreringsreglerna i 16 § vidtages, bör ordalagen i förevarande paragraf jämkas i överensstämmelse därmed. Härutöver bör vissa förtydligande ändringar göras i såväl första som andra punkten av paragrafen. Förslagsvis kan denna få följande lydelse:

"Skall skepp avregistreras såsom förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller såsom försvunnet eller övergivet till sjöss, förfaller inteckning i skeppet när tio år förflutit från den dag anteckning gjordes enligt 38 § första stycket 6. Inteckning kan dock förnyas att gälla ytterligare tio år, om det medan inteckningen ännu gäller begäres av borgenären eller skeppsägaren, och kan därefter i samma ordning förnyas för tio år åt gången."

276 §

*Lagrådet:*

I första stycket av förevarande paragraf synes för tydlighetens skull böra angivas att det är inteckningsborgenärens fordran som avräknas. "Borgenärens" bör därför ändras till "inteckningsborgenärens".

I anslutning till artikel 11: 1a) i sjöpanträttskonventionen synes i andra stycket som förutsättning för erkännande av den exekutiva försäljningen särskilt böra angivas, att egendomen vid försäljningen befann sig inom den främmande statens jurisdiktionsområde. I enlighet härmed föreslås att andra stycket får följande lydelse:

"Exekutiv försäljning i främmande stat av intecknat skepp eller skeppsbygge skall erkännas med den verkan som angivits i första stycket, om egendomen fanns inom den statens jurisdiktionsområde samt försäljningen verkställts i enlighet med den statens lag och i överensstämmelse med bestämmelserna i 1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek."

279 §

*Lagrådet:*

Förevarande paragraf avser att ange förutsättningarna för erkännande av utländskt skeppsbyggnadshypotek och annan sådan rättighet. Enligt art. 9 skeppsbyggnadskonventionen skall sådan rättighet, om den inskrivits i fördragsslutande stat i enlighet med den statens lag, erkännas i övriga fördragsslutande stater. För att helt täcka detta innehåll bör förevarande paragraf ändras så att förutsättningen för att rättigheten skall gälla anges vara att inskrivning skett "i den främmande staten i enlighet med dess lag".

280 §

*Lagrådet:*

Såsom anges i specialmotiveringen tar förevarande paragraf upp en på vissa konventionsföreskrifter byggd regel om den sakrättsliga verkan av inskrivning av panträtt eller annan sådan rättighet. Det är avsett att denna verkan skall bestämmas av registreringsstatens eller byggnadsstatens lag. Detta bör komma till tydligare uttryck i lagtexten genom att slutet av paragrafen får lydelsen "som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utföres".

Med ytterligare vissa jämkningar av redaktionell natur kan lagrummet förslagsvis få följande lydelse:

"Rättighet i fartyg eller fartygsbygge som enligt 278 eller 279 § gäller i Sverige medför här det företräde i förhållande till annan inskriven rättighet och, i den mån det är förenligt med 259 och 260 §§, i övrigt

den verkan i förhållande till tredje man som rättigheten har enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat eller bygget utföres."

281 §

*Lagrådet:*

Under hänvisning till vad som anförts vid 25 § föreslås att första stycket av förevarande paragraf utgår ur lagtexten.

283 §

*Lagrådet:*

I denna paragraf upptages i första stycket under punkterna 1—6 grunderna för avslag på inteckningsansökan. Vissa av punkterna behandlas i det följande.

*Punkt 2.* Hänvisningen synes böra avse 261 § i dess helhet.

*Punkt 3.* Här torde till skillnad från i 269 § avses även det fallet att förvärvarens fång är ofullbordat, exempelvis genom att ett äganderättsförbehåll gäller mot honom. Han får då inte utan medverkan av sin fångesman förfoga över egendomen genom inteckning.

Avfattningen av denna punkt skulle bli klarare om såsom förutsättning för avslag angavs, att inskränkningen i förfoganderätten införts i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som inteckningen sökes.

*Punkt 5.* Orden "den inskrivningsdag inteckningen sökes" bör utbytas mot "samma inskrivningsdag som inteckningen sökes".

*Punkt 6.* Den avsedda innebörden skulle komma fram tydligare om såsom avslagsgrund angavs, att egendomen är föremål för någon av de uppräknade exekutiva åtgärderna eller blir föremål för åtgärden samma inskrivningsdag som inteckningen sökes.

Under en ny punkt 7 synes böra upptagas ännu en avslagsgrund, nämligen den att skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning (jfr JB 22: 3 punkt 4).

Det kan anmärkas att, om klandertalan väckes mot den inskrivne ägaren till skepp eller skeppsbygge och anteckning härom göres i registret, detta inte utgör något hinder mot att den inskrivne ägaren får inteckning i egendomen. Skulle klandertalan vinna framgång, torde domen som regel innebära att den vinnande tilldömes också förefintliga ägarhypotek. Sedan anteckning om rättegången skett i registret kan å andra sidan godtrosförvärv av panträtt inte komma till stånd.

Under hänvisning till det anförda föreslås att punkterna 3 och 6 samt den nya punkten 7 får följande lydelse:

*Punkt 3.* "ansökningen strider mot sådan på grund av förvärvs-

villkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som införts i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret eller införes däri samma inskrivningsdag som inteckningen sökes, och ansökningen icke medgivits av den till vars förmån inskränkningen gäller";

*Punkt 6.* "skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill är föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller blir föremål för sådan åtgärd samma inskrivningsdag som inteckningen sökes";

*Punkt 7.* "skeppet, bygget eller andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning".

284 §

*Lagrådet:*

I viss anslutning till bestämmelserna i 22: 5 andra stycket JB torde i förevarande paragraf böra intagas ett nytt, andra stycke av följande innehåll:

"Bestämmelser om utfärdande av nytt pantbrev i stället för pantbrev som dödats finnas i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling."

289 §

*Lagrådet:*

Hänvisningen i andra stycket av förevarande paragraf till 1927 års lag om dödande av förkommen handling bör, i anslutning till förebilden i 22 kap. 10 § JB, avse bestämmelserna om dödning av inteckning, när pantbrevet förkommit, och inte bestämmelserna om dödning av förkommet pantbrev och om utfärdande av nytt pantbrev i det dödades ställe. Erinran om sistnämnda regler framgår indirekt av 277 § andra stycket som stadgar att dödning av förkommet pantbrev ej medför att inteckningen blir utan verkan. Vidare har lagrådet vid 284 § föreslagit ett nytt andra stycke, vari beträffande utfärdande av nytt pantbrev i stället för pantbrev som dödats hänvisas till 1927 års lag.

Lagrådet föreslår att andra stycket av förevarande paragraf ändras i enlighet med det sagda.

305 och 336 §§

*Lagrådet:*

Med anledning av de ändringar som föreslås i förevarande paragrafer torde vissa redaktionella följdändringar böra göras i 314, 337 och 338 §§ sjölagen.

349 §

*Lagrådet:*

Avfattningen av förevarande paragraf föranleder påpekanden av redaktionell natur i två hänseenden. Eftersom även 20 § avhandlar fall av rådighetsinskränkning, bör i första stycket den senare paragrafhänvisningen gälla "20 eller 269 §". Vidare bör, till förebyggande av missförstånd, andra stycket av förevarande paragraf avfattas i ordagrann överensstämmelse med det lagrum i JB, som är dess förebild, nämligen 18 kap. 4 § första stycket andra punkten.

Såsom framhållits i remissprotokollet i bl. a. specialmotiveringen till förevarande paragraf tar lagförslaget inte upp någon motsvarighet till bestämmelserna i 19 kap. 19 § första stycket JB om ersättning för förlust till följd av fel eller försummelse i fråga om handläggning av inskrivningsärende m. m. I detta avseende hänvisas i protokollet till den nya, numera antagna, skadeståndslagen (1972: 207). Denna innehåller generella bestämmelser om skadeståndsskyldighet för staten på grund av fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten svarar.

Att dessa allmänna skadeståndsregler blir ensamt tillämpliga — utan att kompletteras eller ersättas med specialbestämmelser — på sjölagens inskrivningsväsende föranleder ingen erinran. Det må emellertid framhållas att detta möjligen medför att någon skillnad också i materiellt hänseende kommer att föreligga i förhållande till fastighetsrätten. Härom kan följande framhållas.

Huruvida meningen är att skadeståndslagens hithörande regler skall supplera nyssnämnda bestämmelser i 19 kap. 19 § första stycket JB är inte fullt klart och skall inte heller diskuteras här. Om man emellertid antar att nyssnämnda bestämmelser i JB avser att vara uttömmande för fastighetsförhållandena, kan ifrågasättas om inte statens skadeståndsansvar för fel eller försummelse i fråga om handläggning av inskrivningsärenden blir något vidare inom sjörätten än inom fastighetsrätten. Ett praktiskt exempel må anföras. Om en tjänsteman, i instruktionsmässig ordning, lämnar besked på en telefonförfrågan om en inskrivning och det sedan visar sig att beskedet varit felaktigt och vållat förlust, synes ett dylikt fel knappast vara av den art att det täckes av JBs förutsättningar för att statens skadeståndsansvar skall inträda. Däremot är det inte otänkbart att skadan i det angivna fallet kan anses vållad "genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning i verksamhet för vars fullgörande staten svarar" och att sålunda ersättningsskyldighet för staten enligt skadeståndslagen kan föreligga.

350 §

*Lagrådet:*

Förevarande paragraf behandlar det fallet att ägare av skepp eller skeppsbygge eller innehavare av pantbrev på grund av inteckning i sådan egendom tillskyndas förlust till följd av beslut om rättelse av införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Enligt paragrafen har han då rätt till ersättning av staten, "även om förlusten icke vållats genom fel eller försummelse". Emellertid är, såsom framgår av 39 §, förutsättningen för rättelse just att införingen innehåller uppenbar oriktighet. Den är alltså i fall som här avses alltid felaktig. Vad som torde ha åsyftats med den citerade satsen är att framhålla att ersättning skall utgå även om felaktigheten, som givit anledning till rättelsen, inte har sin grund i fel eller försummelse vid myndighetsutövning, såsom uttrycket lyder i skadeståndslagen, eller liknande. Detta synes emellertid inte behöva uttryckligen anges. Någon liknande bestämmelse finns ej heller i motsvarande lagrum i JB, nämligen 19 kap. 19 § andra stycket.

Den citerade satsen torde sålunda böra utgå ur förevarande paragraf.

Övergångsbestämmelserna

Punkt 1

*Lagrådet:*

I sista stycket av förevarande punkt anges att Kungl. Maj:t kan meddela närmare föreskrifter för ikraftträdandet av de nya bestämmelserna. Med hänsyn till att befogenhet att utfärda sådana administrativa föreskrifter som här avses tillkommer Kungl. Maj:t utan att en särskild regel därom upptages i lagen (jfr prop. 1970: 145 s. 455), hemställer lagrådet att bestämmelsen får utgå.

Punkt 4

*Lagrådet:*

Tredje stycket i denna punkt avser enligt sin lydelse den som "sökt" inskrivning av äganderätt till annat skepp än som omtalas i punktens första stycke. Tempusvalet i fråga om verbet söka är att se mot bakgrunden av en i kommittéförslaget upptagen övergångsbestämmelse, enligt vilken under tid före nya lagens ikraftträdande, som bestämdes av Kungl. Maj:t, anmälningar eller ansökningar enligt nya lagens bestämmelser fick göras till skeppsregistret och att därav föranledd införing i registret skulle gälla från dagen för ikraftträdandet. Några motsvarande bestämmelser återfinnes inte i departementsförslaget, tydligen därför att man ansett föreskrifter av detta slag böra ges i administrativ ordning. Den nu förevarande bestämmelsen i punkten 4 synes

närmast vara avfattad med tanke på det av kommittén avsedda fallet att anmälningen eller ansökningen har gjorts redan under förberedelsetiden, ett förhållande som man torde ha tänkt sig som det normala. Det kan emellertid inte antagas annat än att anmälan eller ansökan, som här avses, skall få göras också efter ikraftträdandet av den nya lagen. "Sökt" synes därför böra utbytas mot "söker".

"Annat skepp" synes avse endast skepp som fanns vid tiden för ikraftträdandet. Rimligen kan det inte heller vara fråga om andra äganderättsförvärv än sådana som skett dessförinnan. Ett förtydligande av lagtexten i angivna hänseenden skulle vara till fördel. Eftersom det här inte är fråga om någon frist i egentlig mening bör "ettårsfristen" ändras till "ettårstiden".

Det är tydligt att ansökan som avses i detta stycke — bortsett från möjligheten att genom kungörelseförfarande enligt första och andra styckena kompensera brist i utredningen om sökandens rätt — är att betrakta som en vanlig inskrivningsansökan enligt de nya reglerna med de rättsverkningar en dylik ansökan medför. En annan sak är att vissa sådana rättsverkningar i de flesta fall inte torde ha aktualitet.

Under hänvisning till vad ovan anförts föreslås att tredje stycket erhåller följande lydelse:

"Söker någon inskrivning av äganderätt till skepp som förvärvats före ikraftträdandet och som vid ikraftträdandet icke var infört i fartygsregistret eller fiskefartygsregister, och kan han icke styrka sin rätt men gör han den sannolik, skall han antecknas i skeppsregistret som ägare. Första stycket andra punkten och andra stycket har motsvarande tillämpning, varvid ettårstiden räknas från den dag anteckningen kungjordes."

Punkt 5

*Lagrådet:*

Enligt första stycket första meningen skall, om inteckning sökts eller beviljats i båt före ikraftträdandet, båten och inteckning som gäller däri upptagas i skeppsregistret. Innebörden är tydligen att alla gällande införingar rörande sökta inteckningar, som ännu inte beviljats, och alla gällande beviljade inteckningar skall föras över till skeppsregistret. Då uttrycket "inteckning som gäller däri" möjligen skulle kunna felaktigt läsas som innefattande endast beviljad inteckning, bör uttrycket lämpligen utbytas mot "inteckningen". Att inte inteckningar, som en gång varit gällande i båten men som dödats eller eljest blivit utan verkan före ikraftträdandet av de nya bestämmelserna, skall upptagas i skeppsregistret är självklart och torde inte behöva särskilt utmärkas i lagtexten.

Andra meningen i första stycket synes inte behövlig och kan för övrigt leda till missförstånd. Den bör därför utgå ur lagtexten.

I andra stycket första meningen synes böra i förtydligande syfte uttryckligen anges inte bara registrering utan också avregistrering av skepp.

Punkt 6

*Lagrådet:*

Förevarande bestämmelser är i vissa hänseenden oklara och ofullständiga. Förhållandet sammanhänger bl. a. med att innebörden av punkt 2 i övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen om ändring i lagen om företagsinteckning inte är alldeles klar. Det är därför lämpligt att, med begränsning till skeppsbygge, här behandla nämnda punkt 2.

Den föreslagna ändringen innebär, att skeppsbygge undantages från den egendom vari företagsinteckning kan gälla och övergångsbestämmelsen i punkt 2 innehåller i den delen att, om vid ikraftträdandet skeppsbygge omfattas av företagsinteckning, äldre bestämmelser fortfarande gäller, såvida inte inteckningshavaren avstår från sin rätt.

I två hänseenden är det anledning att söka fastslå övergångsbestämmelsens innebörd. En i 5 § lagen om företagsinteckning given bestämmelse om företagsinteckningS meddelande har till uppgift att säkerställa att samtliga inteckningar som belastar viss verksamhet har samma omfattning (NJA II 1966 s. 143 f.). Också lagstiftaren måste tillse, att alla inteckningar omfattar samma egendom. När enligt punkt 2 äldre bestämmelser skall gälla måste det alltså innebära att ej blott den äldre inteckningen utan också alla nytillkomna har skeppsbygget till objekt och att ändring i detta förhållande, innefattande övergång till systemet i den föreslagna lagen, inte kan åvägabringas utan medverkan av samtliga inteckningshavare. Vidare skulle punkt 2, tillämpad efter sin ordalydelse, medföra att inteckningarna kom att omfatta inte endast det vid ikraftträdandet förefintliga skeppsbygget utan också alla kommande byggen. Det sistnämnda kan emellertid inte antagas vara meningen. På grund av det sagda och med samma teknik som använts i sista stycket av förevarande punkt 6 kommer lagrådet vid omförmälda punkt 2 att föreslå en bestämmelse innehållande att, om vid ikraftträdandet skeppsbygge omfattas av företagsinteckning, äldre bestämmelser fortfarande skall gälla beträffande detta bygge, dock ej sedan det registrerats.

Under vilka förutsättningar bygget får registreras är ämnet för den förevarande övergångsbestämmelsen i punkt 6.

Första stycket a) i förevarande punkt 6 har till förutsättning att ägarens näringsverksamhet omfattas av företagsinteckning. Denna förutsättning bör emellertid utbyggas till att avse att näringsverksamheten vid ikraftträdandet omfattades och fortfarande omfattas av före-

tagsinteckning. Endast då kan nämligen inträffa att inteckningen gäller i ett bygge som hör till näringsverksamheten. Föreligger nämnda förutsättning bör sålunda för registrering av bygget krävas medgivande av "inteckningshavaren", dvs. av alla innehavare av inteckningar i näringsverksamheten, och registreringen får enligt lagrådets förslag till avfattning av omförmälda punkt i övergångsbestämmelserna till lagen om ändring i lagen om företagsinteckning till följd att bygget ej längre omfattas av företagsinteckning. Det bör emellertid stå den som gör anmälningen öppet att få registrering också om han visar att företagsinteckning ej gäller i bygget, exempelvis därför att detta med säkerhet påbörjats efter ikraftträdandet. Beträffande det fallet att näringsverksamheten under en mellantid är fri från inteckningar hänvisas till vad som anföres vid lagen om företagsinteckning.

Oklarheten i förevarande punkt 6 hänför sig också till frågan, huruvida andra styckets regel, i likhet med regeln i första stycket, är avsedd att innefatta en begränsning till en tid av två år från ikraftträdandet. Ordalagen i motiven kan synas närmast tala för ett nekande svar på denna fråga. Avfattningen av andra stycket i lagtexten, särskilt ordet "bygget" i bestämd form, samt regelns placering i förhållande till bestämmelserna i första och tredje styckena, talar emellertid bestämt för att andra stycket är avsett att vara en påbyggnad på det första. Vidare är det inte möjligt att antaga, att det fall, då både beställning och avhandlings intagande i protokoll skett före ikraftträdandet (första stycket under b) skulle falla under tvåårsbegränsningen medan i det fall då beställningen gjorts före ikraftträdandet men intagandet i protokoll skett efter denna tidpunkt förbudet mot registrering skulle gälla utan begränsning i tiden framåt. Av nu anförda skäl utgår lagrådet från att andra styckets regel är avsedd att vara inordnad under den i första stycket upptagna tvåårsbegränsningen.

Första stycket b) kompletteras av sista styckets regel om fortsatt tillämpning av 3 § i dess äldre lydelse.

Bestämmelsen i andra stycket torde vara att se mot bakgrund av att det kan antagas ha varit avsett att, när beställning gjorts före ikraftträdandet, beställaren under tvåårstiden skall med stöd av 3 § i dess äldre lydelse kunna få intagen i domstolsprotokoll avhandling om förskott. Åtgärden lär därvid vara avsedd att få samma verkan som om den vidtagits före ikraftträdandet. Detta innebär att bestämmelserna i 3 § i dess äldre lydelse kommer att under den angivna tiden gälla i fråga om beställning som gjorts före ikraftträdandet. En uttrycklig bestämmelse härom synes lämpligen kunna intagas i sista stycket. Den förmånsrätt, som följer med att avhandling intages i protokoll enligt vad nu sagts, förfaller, när registrering sker.

Vidare bör vid lagtextens avfattning iakttagas att, enligt 3 § sjölagen i lydelse före lagändring 1970, avhandlingar kunde intagas i åtskilliga rådhusrätters protokoll.

Vad angår tillämpningen av tredje stycket framgår av remissprotokollet att det närmast är tänkt att den som blivit kränkt i sin rätt skulle för att hindra registrering vara hänvisad till att besvära sig över beslutet om registrering. I åtskilliga fall måste det likväl under handläggningen av registreringsärendet framkomma sådana upplysningar att anledning finns att misstänka att någons rätt skulle kunna trädas för när. Denne bör då höras innan beslut i registreringsärendet meddelas.

På grund av det anförda hemställer lagrådet, att förevarande punkt 6 i övergångsbestämmelserna erhåller förslagsvis följande lydelse:

"6. Skeppsbygge, som anmäles för registrering inom två år från ikraftträdandet, får ej införas i skeppsbyggnadsregistret, om

a) ägarens näringsverksamhet vid ikraftträdandet omfattades och fortfarande omfattas av företagsinteckning, såvida icke inteckningshavarna medger att bygget registreras eller den som gör anmälningen visar att företagsinteckning ej gäller i bygget, eller

b) avhandling om förskott till bygget tagits in i domstolsprotokoll enligt 3 § i dess äldre lydelse och beställaren varken gjort registreringsanmälningen själv eller medgivit att bygget registreras, eller

c) bygget i annat fall än som avses under b) utföres enligt beställning som gjorts före ikraftträdandet, såvida icke både tillverkare och beställare är ense om registreringen.

Skeppsbygge, som anmäles för registrering senare än två år från ikraftträdandet, får ej heller registreras, om det visas att registreringen skulle kränka rätt, som någon har till bygget på grund av företagsinteckning eller enligt 3 § i dess äldre lydelse.

Bestämmelserna i 3 § i dess äldre lydelse skall under en tid av två år från ikraftträdandet gälla i fråga om beställning som gjorts före ikraftträdandet. Beställares rätt till skeppsbygge enligt 3 § i dess äldre lydelse består så länge bygget ej registrerats."

Punkt 8

*Lagrådet:*

Enligt 40 § i det remitterade förslaget erkännes partrederi såsom sådant först i och med anmälan till registermyndigheten, och den delade ansvarigheten för partredarna inträder därmed. Vid nämnda paragraf har lagrådet föreslagit den jämkningen att en sådan sammanslutning som här avses skall få egenskap av partrederi redan i och med att överenskommelse träffats därom men att inträdet av den delade ansvarigheten för redarna skall knytas till registreringen av anmälan.

För gamla partrederiers del föreslås i förevarande punkt första meningen att de nya bestämmelserna skall tillämpas utan hinder av att anmälan ej göres enligt 40 §. Enligt lagrådets uppfattning kan en ordning, som sålunda skulle innebära att, ehuru ett särskilt registre-

ringssystem införes för partrederier, ett betydande antal av dessa alltjämt skulle förbli oregistrerade för obestämd tid framåt, inte betraktas som tillfredsställande. De gamla partrederierna bör därför i princip vara underkastade registreringsplikt för att partredarna skall undgå solidariskt ansvar. Emellertid bör en frist av förslagsvis två år medges av praktiska skäl. Om vad lagrådet förordat beträffande 40 § godtages kan nu avsedda regel lämpligen få följande avfattning: "I fråga om partrederi, som tillkommit före ikraftträdandet, gäller under två år från ikraftträdandet, utan hinder av att partrederiet icke registrerats, vad som föreskrives i 40 § andra stycket om delad ansvarighet för uppkommande förpliktelser."

Med denna utformning av stadgandet torde den i andra meningen i remissförslaget upptagna regeln bli överflödig.

Punkt 9

*Lagrådet:*

Den föreslagna bestämmelsen att 245 och 252 §§ skall tilllämpas på sjöpanträtter, som uppkommit före ikraftträdandet, avser att tillgodose det rimliga kravet att endast en inbördes företrädesordning skall tilllämpas, när både äldre och nya sjöpanträtter göres gällande i samma egendom. Utöver föreskriften att de nya företrädesreglerna skall vara tillämpliga på äldre sjöpanträtter torde till ledning för rättstillämpningen en kompletterande regel vara önskvärd beträffande sådana äldre sjöpanträtter, som saknar motsvarighet i de nya bestämmelserna, såsom exempelvis sjöpanträtt för befälhavarförbindelser. Tilläggsregeln bör kunna avfattas så: "Dock skall sjöpanträtt, som icke erkännes enligt de nya bestämmelserna, ha det företräde till betalning som närmast kan anses motsvara företrädet enligt äldre bestämmelser."

Beträffande preskription av sjöpanträtt är ingen särskild övergångsbestämmelse föreslagen. Med utgångspunkt från att preskriptionsbestämmelser i svensk rätt betraktas som materiella rättsregler innebär förslaget sålunda att äldre sjöpanträtter preskriberas enligt äldre bestämmelser. Detta synes vara en godtagbar ståndpunkt.

Punkt 10

*Lagrådet:*

Denna och följande punkter har till förutsättning att vid ikraftträdandet förefintliga inteckningar i fartyg och vad eljest antecknats i den hos inskrivningsdomare vid Stockholms tingsrätt förda särskilda inteckningsboken över inteckningar i fartyg blir överfört till skeppsregistret. En bestämmelse därom hade enligt lagrådets mening lämpligen kunnat ges såsom grundval för erforderliga tillämpningsbestämmelser.

Enligt 23 § lagen om företagsinteckning får företagsinteckning dö-

das, utom helt eller för visst belopp, endast såvitt avser viss verksamhet, och i fråga om sistnämnda form av dödning utsäges att den ej får ske utan näringsidkarens medgivande och ej heller på sådant sätt att inteckningsförhållandena kommer att strida mot bestämmelse i 3 eller 5 §. Detta innebär bl. a. att inteckningens omfattning efter dödningsåtgärden måste vara begränsad på något av de sätt som enligt 3 § i anförda lag är tillåtna när det gäller meddelande av ny inteckning. Någon möjlighet till dödning av företagsinteckning såvitt avser ett av denna omfattat skepp finns inte nu.

Den under förevarande punkt föreslagna anordningen att innehavare av företagsinteckning skall kunna uppge sin rätt till ett av inteckningen omfattat skepp innebär i realiteten detsamma som en dödning såvitt gäller skeppet. Det övergångsproblem, varmed man genom denna anordning sökt komma till rätta, måste vara ganska obetydligt både till frekvens och ekonomisk betydelse. Måste det lösas, står utvägen att döda och nybevilja företagsinteckningarna till buds. Med hänsyn till vad nu sagts avstyrker lagrådet att den föreslagna anordningen införes.

Lagrådet hemställer alltså, att förevarande punkt avslutas med orden "utan att det visas att skeppet ej omfattas av företagsinteckning".

Punkt 18

*Lagrådet:*

Första stycket av förevarande punkt reglerar tillämpningen av bestämmelserna i 271 och 272 §§. Vid 272 § har lagrådet förordat att den i nämnda paragraf i remissförslaget upptagna bestämmelsen skall utgå såsom obehövlig och ersättas med ett annat stadgande. Vid bifall härtill bör också hänvisningen till 272 § i förevarande punkt utgå.

I den nu gällande lagen om inteckning i fartyg finns vissa regler om legitimation att medge inteckning i fartyg för den som är inskriven som ägare till fartyget m. m. Med hänsyn härtill synes det naturligt och lämpligt att, såsom skett i andra stycket av förevarande punkt, uttryckligen reglera att bestämmelserna i 268 och 269 §§ om godtrosförvärv på grund av inskrivning skall gälla endast i fråga om panträttsupplåtelse som skett efter ikraftträdandet.

Någon motsvarighet i fråga om godtrosförvärv av skepp eller skeppsbygge till nämnda bestämmelse har inte upptagits i förslaget. Eftersom gällande rätts förhållandevis ofullständiga stadganden om inskrivning av ägare till fartyg inte i äganderättshänseende ger denna åtgärd liknande betydelse som remissförslagets inskrivningsregler, torde en sådan bestämmelse ej vara påkallad. Även utan en dylik gäller att stadgandena i 20 § om godtrosförvärv av skepp och skeppsbygge ej kan tillämpas på förvärv som skett före ikraftträdandet.

Punkt 20

*Lagrådet:*

Enligt bestämmelserna i 275 § förfaller under vissa angivna förhållanden inteckning i skepp, om inte inom tio år från det anteckning om förhållandet i fråga gjordes enligt 38 § första stycket 6 och därefter på nytt för varje kommande tioårsperiod borgenären eller skeppsägaren låtit förnya inteckningen. Dessa bestämmelser är nya. Väl har sedan ett antal år motsvarande anteckningar gjorts i fartygsregistret, men de har inte varit förbundna med den rättsverkan att borgenär eller skeppsägare blivit skyldig att göra något för att undgå att inteckningarna förföll. På grund härav är det knappast påkallat att, såsom synes vara förslagets mening, tiden mellan dagen för anteckningen i fartygsregistret och dagen för ikraftträdandet, dock högst fem år, skulle räknas in i den första förnyelseperioden.

Bestämmelserna i 275 § handlar både om inteknings förfallande och om inteckningsförnyelse såsom hinder däremot. För att få avsett innehåll måste därför första meningen i förevarande övergångsbestämmelse jämkas till sin avfattning.

Andra meningen bör, såsom framgått av det sagda, enligt lagrådets mening utgå. Om så sker kommer ifrågavarande anteckningar i fartygsregistret att i och med ikraftträdandet transformeras till anteckningar av det slag som avses i 275 § med påföljd att den första tiden av tio år räknas från ikraftträdandet.

Lagrådet hemställer, att förevarande punkt avfattas så: "Bestämmelserna i 275 § tillämpas även om grund för avregistrering inträtt före ikraftträdandet."

Punkt 22

*Lagrådet:*

I förevarande punkt uttalas att bestämmelserna i 349—353 §§ om ersättning av staten i vissa fall gäller endast i fråga om förvärv och upplåtelse som äger rum efter ikraftträdandet. Av nämnda paragrafer upptar 349 och 350 §§ de egentliga ersättningsreglerna, medan 351 och 352 §§ innehåller vissa närmast processuella bestämmelser och 353 § reglerar statens regressrätt m. m. i nu avsedda fall. Av specialmotiveringen framgår att avsikten varit att i förevarande punkt i övergångsbestämmelserna ge bestämmelser endast för den i 349 § avsedda ersättningsrätten. Med hänsyn härtill och då 351—353 §§ inte synes behöva särskilt nämnas bör paragrafangivelsen i förevarande punkt ändras att avse endast 349 §.

**Lagen angående vissa utfästelser om gåva**

*Lagrådet:*

Förevarande lag, i fortsättningen kallad gåvolagen, behandlar i 1 § första stycket vissa fall när utfästelse om gåva av lös egendom som avses i lagen, bland annat lösören, blir bindande för givaren trots att gåvan ännu inte fullbordats. Vad som krävs för att gåva av sådan egendom skall anses fullbordad anges i 2 §. Enligt sistnämnda paragraf föreligger fullbordad gåva i och med att egendomen har kommit i gåvomottagarens besittning. Av 1 § andra stycket framgår motsättningsvis att, innan gåva fullbordats, givarens borgenärer kan ta egendomen i anspråk för sina fordringar, även om gåvan skulle ha blivit bindande för givaren enligt första stycket. Sakrättsskydd inträder alltså först med traditionen.

Vad angår överlåtelse av skepp eller skeppsbygge har i sjölagsförslaget förvärvarens sakrättsskydd knutits till inskrivningen av förvärvet. Detta gäller jämväl överlåtelse genom gåva. Också i fråga om godtrosförvärv har enligt samma förslag den för lösörerätten i allmänhet gällande traditionsprincipen ersatts med inskrivningsprincipen. I enlighet härmed får sjölagsförslaget beträffande gåva av skepp eller skeppsbygge anses innebära att gåvan fullbordas genom att inskrivning sökes för gåvotagarens förvärv och att sålunda tradition är utan betydelse för gåvans fullbordan. Av sjölagsförslaget får också anses framgå att endast inskrivningsansökan som leder till inskrivning får denna verkan. Detta innebär i sin tur, att det måste vara fråga om en definitiv överlåtelse.

Det remitterade förslaget till ändring i gåvolagen får, i överensstämmelse med vad här ovan sagts om inskrivningsprincipens tillämpning i fråga om skepp och skeppsbygge, antas utgå från att gåva av sådan egendom fullbordas genom att inskrivning sökes för gåvotagarens förvärv. Från denna utgångspunkt förefaller det som om den föreslagna bestämmelsen i 1 § andra stycket gåvolagen skulle ha kommit på fel plats. Såsom förut antytts avser ju detta stycke för närvarande endast fall, när gåva inte har fullbordats. Den nu föreslagna bestämmelsen framstår som om den skulle vara avsedd att innefatta ett undantag från regeln om den inte fullbordade gåvoutfästelsens ogiltighet mot givarens borgenärer och kan därför leda till missförstånd beträffande vad som krävs för att fullbordad gåva av skepp eller skeppsbygge skall anses föreligga. Däremot synes en regel härom ha sin plats i 2 § gåvolagen.

Med hänsyn till det anförda föreslås att bestämmelsen i 1 § andra stycket andra punkten utgår och att i 2 § som en andra punkt intages ett stadgande med förslagsvis följande lydelse:

"I fråga om skepp eller skeppsbygge gäller i stället att gåva ej är att anse såsom fullbordad, med mindre inskrivning för förvärvet sökts enligt vad som stadgas därom i sjölagen (1891: 35 s. 1)."

## Lagen om företagsinteckning

*Lagrådet:*

Under hänvisning till vad lagrådet uttalat vid punkterna 6 och 10 i övergångsbestämmelserna till den föreslagna lagen om ändring i sjölagen hemställer lagrådet att punkt 2 i förevarande övergångsbestämmelser får det innehåll som framgår av följande avfattning: "Omfattas skepp eller skeppsbygge av företagsinteckning vid ikraftträdandet, gäller äldre bestämmelser fortfarande beträffande den egendomen, vad angår skeppsbygge dock ej sedan det registrerats."

Är vid ikraftträdandet situationen den som här anges, nämligen att skepp eller skeppsbygge omfattas av företagsinteckning, får såsom lagrådet förut anfört också nytillkommande inteckningar samma omfattning. Detta gäller efter tillkomsten av en ny företagsinteckning också om den vid ikraftträdandet befintliga inteckningen dödas. Blir emellertid den enligt vad nu sagts av inteckningarna omfattade egendomen vid något tillfälle efter ikraftträdandet helt fri från företagsinteckning, bringas därigenom de nya bestämmelserna i tillämpning och därefter tillkommande företagsinteckningar kommer inte att omfatta skeppet eller skeppsbygget. Närmare än vad som skett i lagrådets förslag torde ämnet inte behöva regleras i lagtext. De här angivna konsekvenserna av lagregeln kan härledas ur grunderna för 5 § ifrågavarande lag.

Slutligen må anmärkas att 4 § i förevarande lag, vilken nu föreslås ändrad, blivit föremål för ändring också genom lagen 1971: 1215, vilken ändring berörde punkterna 2 och 3 i första stycket. Sistnämnda ändring har icke beaktats i det remitterade förslaget.

## Förmånsrättslagen

Övergångsbestämmelserna

*Lagrådet:*

Vad först angår punkt 3 övergångsbestämmelserna till förevarande lag vill lagrådet, under erinran om punkt 6 övergångsbestämmelserna till de föreslagna sjölagsändringarna och vad lagrådet vid sistnämnda punkt anfört och hemställt, anföra följande. Punkt 3 måste avse ej blott de äldre förskott som avses i sista stycket av punkt 6 enligt dess lydelse i det remitterade förslaget utan också vissa nytillkommande förskott, angivna i nämnda sista stycke av punkt 6 enligt dess av lagrådet föreslagna lydelse. Godtages denna lydelse, kan lämpligen punkt 3 övergångsbestämmelserna till förevarande lag avfattas så: "Bestäm-

melserna i 4 § andra stycket och 16 § i dess äldre lydelse gäller fortfarande i fråga om förskott som avses i punkt 6 sista stycket övergångsbestämmelserna till lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)."

Vidare erfordras en ny övergångsbestämmelse med avseende på den företeelse som beskrives i punkt 5 övergångsbestämmelserna till de föreslagna sjölagsändringarna. Lagrådet föreslår att den nya övergångsbestämmelsen betecknas 5 och avfattas så: "I fråga om panträtt på grund av inteckning i båt har de nya bestämmelserna om panträtt på grund av inteckning i skepp motsvarande tillämpning."

**Lagen om försäkringsavtal**

87 §

*Lagrådet:*

Eftersom 88 § i fråga om panträtt i tomträtt anger att bl. a. bestämmelserna i förevarande paragraf är tillämpliga, bör förevarande paragraf inte samtidigt direkt ge regler beträffande sådan rätt. De i förevarande paragraf i remisslagtexten föreslagna orden "eller tomträtt" bör alltså utgå ur texten.

**Lagen om dödande av förkommen handling**

*Lagrådet:*

Remissförslaget innehåller ändringar i 2 och 14 §§ förevarande lag. I 13 § nämnes pantbrev såsom syftande endast på pantbrev på grund av inteckning i fastighet. Emellertid skall enligt de föreslagna bestämmelserna i sjölagen inteckningshandling, liksom i JB, kallas pantbrev. En ändring bör sålunda ske också i 13 § förevarande lag.

**Lagen om handläggning av domstolsärenden**

7 §

*Lagrådet:*

Enligt lagen (1971: 1214) om ändring i lagen om handläggning av domstolsärenden har 7 § i sistnämnda lag upphört att gälla vid utgången av år 1971.

**Lagsökningslagen**

Övergångsbestämmelserna

*Lagrådet:*

En vid ikraftträdandet föreliggande inteckningshandling kan enligt sjölagsförslagets terminologi icke avse skeppsbygge men, förutom skepp, sådan intecknad båt som omförmäles i punkt 5 övergångsbe-

stämmelserna till sjölagsändringarna. Lagrådet föreslår att förevarande övergångsbestämmelser inleds förslagsvis så: "Om inteckningshandling som rör fartyg vid ikraftträdandet utgör pant för fordran, får lagsökning äga rum enligt 1 § andra stycket första punkten i dess nya etc."

## Luftfartslagen

11 kap. 4 §

*Lagrådet:*

Den föreslagna ändringen i denna paragraf är föranledd av att sjölagsförslaget i 257 § upptar en motsvarande bestämmelse beträffande sjöpanträtt. Ändringen avser att bevara överensstämmelse mellan sjöpanträtt och luftpanträtt i fråga om panträttens giltighet i surrogat för pantegendomen. Överensstämmelsen på detta område mellan sjörätt och lufträtt blir emellertid inte fullständig härigenom. Sjölagsförslaget upptar nämligen i 263 § en bestämmelse om att panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge också gäller i ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på egendomen. Någon motsvarighet härtill föreslås inte i luftfartslagen. Också i detta hänseende torde parallellitet mellan sjörätt och lufträtt vara önskvärd. Det har emellertid upplysts att en särskild utredning är tillsatt med uppdrag att se över bl. a. lagstiftningen om hypotek i luftfartyg. Det kan antagas att frågan får sin lösning i det sammanhanget.

Under hänvisning till vad som anförts vid 257 § i sjölagsförslaget föreslås, att orden "förlust av eller" utgår.

Övergångsbestämmelserna

*Lagrådet:*

Enligt övergångsbestämmelserna till nu förevarande lag om ändring i luftfartslagen skall äldre bestämmelser fortfarande gälla i fråga om luftpanträtt som uppstått före lagens ikraftträdande. Härmed bör jämföras punkten 9 i övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget. Enligt denna punkt skall i fråga om sjöpanträtt, som uppstått före ikraftträdandet, i stället för motsvarande äldre bestämmelser gälla bland annat den nyss berörda 257 §, som ju innebär att sjöpanträtt inte omfattar surrogat. I remissprotokollet uttalas beträffande punkten 9 bland annat, att det inte bör komma i fråga att efter den nya lagens ikraftträdande upprätthålla olika regler i fråga om panträtts giltighet i surrogat. Av motiveringen till nu förevarande övergångsbestämmelser framgår inte, varför man sålunda i detta hänseende funnit sig böra ha olika regler för sjöpanträtt och för luftpanträtt.

Vad beträffar avfattningen av övergångsbestämmelserna må fram-

hållas, att med "äldre bestämmelser" i detta sammanhang inte kan avses bestämmelser utanför luftfartslagen. Under förutsättning att den föreslagna övergångsregleringen bibehålles hemställes därför att till övergångsbestämmelserna fogas följande "och skall därvid den i 11 kap. 4 § upptagna hänvisningen till 272 och 279 §§ sjölagen avse sistnämnda båda lagrum i deras lydelse före ikraftträdandet av lagen ( ) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)".

## Övriga lagar

*Lagrådet:*

Förslagen lämnas utan erinran.

Ur protokollet:

*Ingrid Hellström*

**Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen statsrådet på Stockholms slott den 9 mars 1973.**

*Närvarande:* Statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena WICKMAN, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, HOLMQVIST, ASPLING, LUNDKVIST, GEIJER, ODHNOFF, MOBERG, BENGTSSON, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva,
3. lag om ändring i handelsbalken,
4. lag om ändring i lagen (1966: 454) om företagsinteckning,
5. lag om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979),
6. lag om ändring i lagen (1927: 77) om försäkringsavtal,
7. lag om ändring i lagen (1927: 78) angående införande av lagen om försäkringsavtal,
8. lag om ändring i förordningen (1862: 10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer,
9. lag om ändring i lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling,
10. lag om ändring i lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden,
11. lag om ändring i lagsökningslagen (1946: 808),
12. lag om ändring i luftfartslagen (1957: 297).

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

## Sjölagen

Såsom tre av lagrådets ledamöter anmärkt vid *1 §* anknyter lagen (1939: 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. mindre väl till sjölagsförslagets nationalitetsvillkor, även om intet tekniskt betingat krav på parallellitet föreligger. En av lagrådets ledamöter har med utgångspunkt i en annan bedömning av denna och andra hithörande frågor föreslagit att det remitterade förslagets nationalitetsvillkor frångås till förmån för en lösning som står den av kommittén föreslagna tämligen nära. Jag anser emellertid att det remitterade förslaget bör vidhållas. Det är nämligen, som framhållits i motiveringen till förslaget, angeläget att man inte reser onödiga hinder mot att fartyg vari svenska intressen är engagerade erkänns som svenskt och därige-

nom förs under den svenska rättsordningen med de rättigheter och skyldigheter det för med sig. Såväl sociala och sjösäkerhetsmässiga som kommersiella skäl kan åberopas för det. Frågan om översyn av 1939 års lag får tas upp i annat sammanhang.

Vid *3—5 §§* har tre av lagrådets ledamöter förordat en redigering i nära överensstämmelse med fastighetsrättens motsvarande bestämmelser medan en av ledamöterna förordat en redigering som avviker från både den fastighetsrättsliga förebilden och det remitterade förslaget. Mot det sistnämnda har samtliga ledamöter invänt att det, med oklarhet som följd, rör sig med två slag av tillbehör, nämligen tillbehör i yttre mening och tillbehör i privaträttslig mening.

Jag kan förstå invändningen mot att begreppet tillbehör används i två skilda bemärkelser och en redigering av bestämmelserna om tillbehör till fartyg och fartygsbyggen som nära överensstämmer med fastighetsrätten är naturligtvis i och för sig välmotiverad. Emellertid finner jag den förebilden mindre ändamålsenlig när det gäller att utforma lagtext så att den väl lämpar sig att — i förekommande fall i översatt skick — tillämpas av bl. a. utländska exekutionsmyndigheter. Jag vill därför förorda en redigering som väsentligen överensstämmer med nyssnämnda förslag av en lagrådsledamot men som, till skillnad från detta, också löser de obligationsrättsliga spörsmålen i överensstämmelse med det remitterade förslaget. Vad lagrådet uttalat (vid 4 §) rörande gränsdragningen mellan nautisk och annan utrustning kan jag ansluta mig till.

Jag godtar vad flertalet av lagrådets ledamöter föreslagit i fråga om avregistrering enligt *16 §*.

I anslutning till den av lagrådet förordade utbyggnaden av regeln om rättsverkan av anmälan för avregistrering vill jag framhålla, att den åsyftade rättsverkan i en del fall måste säkerställas även om anmälningen inte leder till avregistrering. Det kan nämligen vara fråga om avregistrering på grund av att så stor skeppsandel förvärvats av utlänning att skeppet förlorat svensk nationalitet. I sådant fall skall avregistreringen anstå tills det visat sig om utlösningsrätt utövats enligt reglerna om partrederi och skeppet därigenom bevarats som svenskt. Bevaras skeppet som svenskt skall givetvis det förvärv som dessförinnan föranlett nationalitetsförlusten och följaktligen också avregistreringsanmälningen skrivas in. För att inte anmälningens rättsverkan skall förfalla måste det undvikas att ärendet slutar med att anmälningen avslås. Avslagsbeslut skall alltså ej meddelas utan i stället skall det ifrågavarande förvärvet inskrivas. Detta bör klargöras genom uttrycklig föreskrift i *17 § första stycket,* som även i övrigt behöver förtydligas.

De lagtekniska jämkningar och den omredigering som lagrådet har föreslagit i fråga om *18—23 §§* finner jag ändamålsenliga. Jag ansluter mig också väsentligen till lagrådets olika uttalanden i anslutning till

dessa paragrafer och *24 §* med undantag för frågan om konkurrens mellan på den ena sidan kvarstad — eller skingringsförbud — för skeppssäljarens gäld och på den andra sidan inskrivning för skeppsköparens förvärv. Lagrådet har (vid 19 §) därvidlag funnit det tveksamt om skepp kan bli föremål för sådan exekutiv åtgärd till säkerhet för säljarens gäld efter köpeavtalet. Och det har då antagits att, även om säkerhetsåtgärden kan genomföras i det läget, den likväl måste vika för köparens inskrivningsansökan, eftersom den enligt uttrycklig reglering i 179 § utsökningslagen (1877: 31 s. 1) riktar sig mot gäldenären-säljaren och inte mot köparen-inskrivningssökanden.

För egen del vill jag framhålla att dessa frågor måste bedömas med utgångspunkt i att förslaget ersätter förvärvsavtalet eller besittningsövergången med inskrivningen som det avgörande momentet för inträdet av sakrättsskydd för förvärvet.

Att utesluta exekutiva säkerhetsåtgärder mot skeppet efter överlåtelsen skulle, i strid med nyssnämnda grundsats i förslaget, ge köparen ett visst sakrättsskydd redan på grund av avtalet. En i förhållande till utsökningslagen bokstavstrogen tolkning av kvarstadens innebörd bör därför inte väljas utan enligt min mening bör man anse sig stå fri att främst se till det nya sakrättsliga läge som förslaget skapar. Att erkänna exekutiv säkerhetsåtgärd med ungefär sådan verkan mot tredje man som utmätning har innebär att den varken skulle behöva vika för eller utgöra hinder mot förvärvarens inskrivning. Det skulle emellertid föra alltför långt i detta sammanhang att ge provisorisk exekutiv åtgärd sådan rättsverkan. Det ligger då enligt min mening närmast till hands att tillägga åtgärden meningsfull verkan genom att i stället låta köparen få vika och hans inskrivningsansökan avslås. Samma regel bör tydligen gälla, ifall överlåtaren försätts i konkurs innan förvärvaren söker inskrivning. Men jag vill betona, att utmätning däremot inte skall föranleda avslag på förvärvarens inskrivningsansökan, eftersom utsökningsborgenärens rätt gäller mot var och en och ändå är skyddad mot förvärvaren och dennes borgenärer. En uttrycklig föreskrift i enlighet härmed bör införas i *33 §*. I fråga om den sistnämnda paragrafen godtar jag lagrådets ändringsförslag. Jag vill i detta sammanhang till avslagsgrunden under den av lagrådet som 5 betecknade punkten framhålla att det kan hända att ärende om införing av det mot överlåtaren gällande förvärvsvillkor mot vilket förvärvarens fång strider väl tagits upp när förvärvaren söker inskrivning men t. ex. på grund av någon formalitet uppskjutits till senare inskrivningsdag. Avslagsgrunden under punkt 5 blir då inte tillämplig. Men i stället torde inskrivningsansökningen blir uppskjuten enligt 32 § första stycket på motsvarande sätt, eftersom det i detta läge finns anledning räkna med att förvärvet är ogiltigt eller ej kan göras gällande (jfr 20 §). Visar

det sig sedan att förvärvsvillkoret blir infört i registret såsom gällande mot överlåtaren, medför det att förvärvaren ej kan åberopa fånget som godtrosförvärv. Hans inskrivningsansökan måste då avslås på den grunden.

Såvitt angår *25 §* vill jag, i viss mån med avvikelse från vad lagrådet förordat, föreslå att definitionen av registerärende utformas som en uppräkning under särskilda numrerade punkter. Till regleringen av frågan om när inskrivningsdag hålls återkommer jag i det följande.

Vad beträffar de grundläggande bestämmelserna om partrederi i *40 §* har tre lagrådsledamöter föreslagit att sammanslutningen ges egenskap av partrederi redan i och med överenskommelsen men att regeln om delad ansvarighet för redarna görs avhängig av ett anmälnings- och registreringsförfarande. Jag biträder i princip detta förslag men vill undvika att lagregleringen innebär krav på ett fullt utvecklat register över partrederier. Ett sådant skulle bli förenat med svårlösta tekniska problem och skulle, utan att kunna göra anspråk på full tillförlitlighet, bli avsevärt mer vidlyftigt och arbetskrävande än vad dess publicitetsfunktion rimligen motiverar. Jag har med hänsyn till det anförda stannat för att det skall vara tillräckligt att redarna till den del partrederiavtalet innefattar överenskommelse om delad ansvarighet anmäler det hos registermyndigheten för att kungöras. Redarna bör alltså enligt denna ordning komma i åtnjutande av delad ansvarighet först i och med att anmälan om avtalet inkommit till myndigheten under förutsättning givetvis att den sammanslutning som sålunda anmäls utgör partrederi enligt lagens definition och att anmälningen enligt allmänna processuella grundsatser är godtagbar i formellt hänseende. Jag föreslår en föreskrift i 40 § första stycket om att registermyndigheten ofördröjligen skall kungöra rederiavtalet men någon särskild rättsverkan bör ej knytas till själva kungörandet. Närmare bestämmelser om anmälnings- och kungörelseförfarandet torde få meddelas av Kungl. Maj:t. Föreskriften i det remitterade förslaget att redare kan åta sig större ansvarighet än lagen ålägger honom anser jag till skillnad från lagrådet böra stå kvar.

I enlighet med vad tre av lagrådets ledamöter förordat i anslutning till 40 § i sjölagsförslaget har inom justitiedepartementet utarbetats förslag till *lag om ändring i lagen (1895: 64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag.* Såsom lagrådet antagit kommer bestämmelsen om rederier i 8 § lagen (1887: 42 s. 1) angående handelsregister, firma och prokura att bli föremål för revision. Jag erinrar om att Kungl. Maj:t den 16 februari i år till lagrådet remitterat förslag till ny firmalagstiftning m. m. Förslaget innebär att bokföringsskyldig enskild näringsidkare, som driver rederiverksamhet, skall registreras i handelsregistret. Detta gäller även enskild partredare. Denna registrering av näringsidkare får ej sammanblandas med den anmälan av partrederiavtalet som kan ske enligt förevarande förslag.

Tre lagrådsledamöter har föreslagit att bestämmelserna i *41, 42 och 47 §§* om anmälan till registermyndigheten av val och entledigande av huvudredare skall utgå. Jag godtar vad dessa ledamöter anfört till stöd för sin mening. I anslutning härtill vill jag ytterligare framhålla att anmälan av val eller entledigande av huvudredare fortlöpande måste avspeglas i ett register för att fylla avsedd publicitetsfunktion. Som jag nämnt vid 40 § skall emellertid något särskilt partrederiregister inte föras enligt förslaget. Att skapa ett register speciellt för redovisning av uppgifter om huvudredare skulle vara förenat med samma problem och olägenheter som ett partrederiregister. Således bör det inte heller komma ifråga att särskilt registrera huvudredare. Jag ämnar emellertid föreslå administrativa föreskrifter om att skepps- och skeppsbyggnadsregistren samt båtregistret, vilka kommer att uppta det övervägande flertalet av de partrederiägda fartygen, i förekommande fall skall innehålla uppgift bl. a. om vem som är huvudredare. Vad nyssnämnda tre lagrådsledamöter föreslagit om slopande av det remitterade förslagets reglering av anmälan om val och entledigande av huvudredare bör sålunda följas. Även de ändringar som av dessa ledamöter i övrigt förordats beträffande 41 och 42 §§ samt av lagrådet i fråga om 47 § första stycket finner jag böra vidtas.

En av lagrådets ledamöter har avstyrkt att juridisk person tillåts vara huvudredare i partrederi. Det är emellertid följdriktigt och praktiskt att tillåta detta, eftersom juridisk person kan äga svenskt fartyg och vara partredare däri. En sådan ordning kan inte med fog sättas i samband med det skattemässiga missbruk av partrederiet som företagsform som tidigare förekommit men som nyligen föranlett ändringar i bl. a. kommunalskattelagen (prop. 1972: 147, SkU 1973: 2, rskr 1973: 9, SFS 1973: 26—29). Jag finner inte skäl till ändring i förslaget på denna punkt.

Om lösen skall ges för vad det remitterade förslaget betecknar som det fulla värdet av fartygsandel, som förvärvats av annan än medredare, måste det i regel innebära att det belopp förvärvaren betalt blir normerande. Det torde gälla även utan särskild föreskrift därom. Möjlighet bör emellertid finnas att frångå det angivna priset, om detta är uppenbart oskäligt. Även om annat knappast torde ha åsyftats i sak från lagrådets sida, finner jag mest ändamålsenligt att utelämna den regel som förordats i *52 §* om köpeskillingen som lägsta belopp för lösen.

I anslutning till reglerna om andelsövergång, närmast i *52 och 53 §§*, har från lagrådets sida vidare ifrågasatts lämpligheten av att andelsförvärvares inskrivningsansökan får bilda utgångspunkt för tid varunder lösningsrätt kan aktualiseras och utgöra slutpunkt för andelsöverlåtarens interna rederiansvar. Lagrådet har därvid hänvisat till att ansökningen kan passera utan att medredarna uppmärksammat den. Jag finner med anledning härav att de ifrågasatta bestämmelserna bör utgå. Vidare an-

sluter jag mig till lagrådets förslag att den förutvarande redaren skall kunna anmäla förvärvet till registermyndigheten med samma befriande verkan som den nye redarens ansökan om inskrivning av förvärvet innebär för överlåtaren enligt 53 § tredje stycket. I detta lagrum bör alltså tas upp en bestämmelse av nu angiven innebörd, kompletterad med en hänvisning till bestämmelserna i 40 § om skyldighet för registermyndigheten att ofördröjligen kungöra anmälningen samt om befogenhet för Kungl. Maj:t att närmare reglera anmälnings- och kungörelseförfarandet.

I anslutning till *245 §* har tre ledamöter av lagrådet anfört ytterligare två sätt att tolka sjöpanträttskonventionens till synes inbördes motsägelsefulla regler om sjöpanträtts prioritet. Den ena av dessa tolkningar ansluter inte bara i sak utan, till skillnad från andra diskuterade tolkningar, också rent formellt ganska väl till konventionen. Jag finner att den tolkningen bör föredras i den mån tongivande internationell rättstillämpning inte skulle slå in på en annan väg. Det förslag till jämkning av lagtexten som denna tolkning föranlett ansluter jag mig till.

Vad angår den speciella, i *246 §* föreskrivna sanktionen mot överlåtelse av fartyg till utlandet med följd att sjöpanträtt försämras eller upphör är det riktigt som påpekats från lagrådets sida att alldeles samma skada kan uppstå utan att överlåtelse ägt rum, t. ex. vid exekution i främmande land där 1967 års sjöpanträttskonvention ej erkänns. Skillnaden är endast att i det ena fallet har fartygsägaren dock medvetet frånhänt sig den egendom som häftade för sjöpanträtt. Två av lagrådets ledamöter har ifrågasatt om sanktionsföreskrifterna är motiverade. Inom lagrådet har lagts fram två olika förslag till ändring av dem. Vad som anförts från lagrådets sida föranleder för min del slutsatsen, att bestämmelserna lämpligen kan undvaras. Jag förordar alltså att andra stycket i 246 § utgår ur förslaget.

Jag godtar lagrådets erinran om att bestämmelsen i *247 §* bör förtydligas. Som jag anfört i motiveringen till det remitterade förslagets ståndpunkt att medge att äganderätten till skeppsbygge med sakrättslig verkan tilläggs beställaren måste varven kompenseras med en däremot svarande retentionsrätt. Det är alltså fråga om retentionsrätt till säkerhet för hela vederlagsfordringen vare sig denna utgör köpeskilling eller ersättning vid arbetsbeting. Lagtexten bör jämkas så att detta framgår otvetydigt.

Vid *248 och 254 §§* har lagrådet utgått från att utmätnings och kvarstads verkan att bryta preskription av sjöpanträtt skall inträda redan när sådan åtgärd i förekommande fall säkerställts genom provisoriskt omhändertagande av egendomen enligt 60 a § (jfr 183 §) utsökningslagen. Emellertid föreligger i sådana fall ingen utmätning eller kvarstad och det provisoriska omhändertagandet upphör, ifall inte sådan exekutiv åtgärd följer inom två veckor. Säkerställande enligt angivna lag-

rum kan därför ej tilläggas rättsverkan enligt 248 eller 254 § utan att det också följs av utmätning eller kvarstad och denna rättsverkan bör då ej inträda förrän i och med utmätnings- eller kvarstadsbeslutet. Har detta inte föregåtts av provisoriskt omhändertagande av egendomen, säkerställs det i stället genom verkställighet i vanlig ordning. Jag finner att det remitterade förslaget bör vidhållas utan ändring på dessa punkter.

Vad tre av lagrådets ledamöter föreslagit i fråga om redigeringen av prioritetsreglerna i *252 §* godtar jag.

Som lagrådet uttalat vid *262, 267 och 268 §§*, utan att dock föreslå ändring, kan det övervägas att låta panträttsbehörighet inträda redan då ägaren sökt inskrivning för sitt förvärv i stället för att förlägga inträdet av sådan behörighet till det skede då inskrivning beviljats. För det remitterade förslagets lösning kan anföras att det är ägnat att befordra ordning och reda i inskrivningsförhållandena och att bankerna trots allt måste bygga sina rutiner på riskfriast möjliga förutsättningar, dvs. på upplåtarens inskrivning. Den praktiska skillnaden blir också ringa, ty i regel kan ansökan och inskrivning beräknas komma att sammanfalla till tiden. Ansökningen är rättsligt sett inte gjord förrän vid inskrivningsdagens utgång och inskrivningen hänför sig också till denna tidpunkt. På den andra sidan skulle man med en ändring som den ifrågasatta i princip komma fastighetsrätten närmare och få kongruens med inträdet av sakrättsskydd för ägarens fång. Detta har rättssystematiska fördelar. Någon gång kan det också tänkas vara praktiskt värdefullt — t. ex. för en köpare, vars inskrivningsansökan av något rent formellt skäl inte genast kan bifallas — att likväl utan dröjsmål kunna företa en verksam panträttsupplåtelse, kanske till säljaren. Jag förordar därför att 262 § jämkas så att panträttsbehörighet skall inträda redan på grund av ansökan om inskrivning av ägarens förvärv. Förutsättningarna för godtrosförvärv får jämkas på motsvarande sätt. Jag biträder i det sammanhanget lagrådets förslag vid 268 § att den till vilken en pantborgenär överlåtit sin pantfordran skall kunna göra självständigt godtrosförvärv på grundval av upplåtarens inskrivning. I samband härmed bör de föreslagna reglerna om godtrosförvärv av panträtt på grund av inteckning (268—269 §§) omredigeras bl. a. med beaktande av den nya redigeringen av 20 §.

I fråga om 267 § har lagrådet antagit att en bestämmelse däri medger det motsatsslutet att, om inskrivning för ett ofullbordat förvärv beviljas som om förvärvet varit fullbordat, så skulle en med stöd därav företagen panträttsupplåtelse vara verksam utan inskränkning och oavsett om borgenären är i god tro eller ej, under förutsättning att förvärvet också fullbordas i vederbörlig ordning. I fastighetsrätten — där motsvarande bestämmelse återfinns i 6: 8 JB — kan en sådan tolkning godtas, eftersom det tydligen kan göras gällande att förvärvaren är fastighetens

ägare även om förvärvet ännu kan hävas av överlåtaren (jfr prop. 1970: 20 Del A s. 240). Men sjölagsförslaget utgår från uppfattningen att om förvärvet är ofullbordat så är överlåtaren och förvärvaren i förening, vardera med sin villkorliga äganderätt till egendomen, behöriga att upplåta panträtt däri. Den ifrågasatta tolkningen strider alltså, som lagrådet också funnit, mot förslagets ståndpunkt att panträttsupplåtare i princip skall vara rätt ägare. Det finns enligt min mening varken praktiska eller teoretiskt betingade skäl att godta en sådan tolkning. Det remitterade förslagets syfte var att på denna punkt markera att förvärvaren själv inte genom att bringa förvärvet till återgång skulle kunna utplåna sina egna panträttsliga förfoganden över egendomen. Men som lagrådet tillika påpekat är detta i och för sig klart ändå. Bestämmelsen kan alltså lämpligen utgå ur förslaget.

Till vad lagrådet anfört vid *269 §* om godtrosförvärv av panträtt på grund av inteckning vill jag erinra om att 1971 års ändringar i JBs regler om innebörden av panträtt och därmed sammanhängande ändringar i utsökningslagen infört möjlighet att självständigt utmäta och till utsökningsborgenären pantförskriva pantbrev med verkan att denne får ställning som pantborgenär och alltså bl. a. rätt till borgenärstillägg enligt 6: 3 JB. Sådan pantbrevsutmätning kan företas även medan fastigheten är utmätt. Det blir då, utmätningens principiella karaktär av rådighetsinskränkning till trots, nödvändigt att med full verkan och oberoende av god tro hos pantborgenären erkänna en i motsvarande läge av fastighetsägaren företagen panträttsupplåtelse med användning av ett redan vid utmätningen föreliggande pantbrev. Sjölagsförslaget inför en motsvarande ordning i sjörätten. Jag vill erinra om att det likaledes till lagrådet remitterade lagförslaget rörande fartygsexekution innebär möjlighet till självständig utmätning av pantbrev i skepp eller skeppsbygge med verkan som nyss angavs. Upplåtelse av panträtt i utmätt skepp eller skeppsbygge med användning av pantbrev som förelåg vid utmätningen — nyinteckning under utmätning är i och för sig ej tillåten — måste alltså bli verksam fullt ut oavsett god tro hos pantborgenären. Den praktiska räckvidden av denna ordning torde bli begränsad, inte minst med hänsyn till att förslaget rörande fartygsexekution innebär att hos ägaren inneliggande pantbrev skall omhändertas vid utmätningen.

Jag ansluter mig i övrigt till vad lagrådet anfört och föreslagit i fråga om sjölagsförslaget.

Såvitt gäller *övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget* kan jag biträda vad lagrådet uttalat och föreslagit med de undantag som framgår av det följande.

Jag är ense med lagrådet om att 3 § SjöL i dess äldre lydelse bör ha fortsatt tillämpning övergångsvis och jag kan dela lagrådets syn på hur konkurrens mellan registrering och företagsinteckning bör lösas. Emel-

lertid bedömer jag det vara bäst att regeln om varvs och beställares enighet som förutsättning för registrering inte begränsas till den i *punkt 6* föreslagna tvåårstiden. Den ifrågavarande regeln bör gälla utan tidsbegränsning och till vinnande av tydlighet utgöra första stycket i förevarande punkt. Därvid synes f. ö. den i punkt 6 första stycket b) upptagna bestämmelsen om bl. a. medgivande av beställaren kunna undvaras. Jag förordar att punkt 6 utformas i enlighet med dessa synpunkter.

Efter ikraftträdandet bör, som lagrådet förordat vid *punkt 8* i övergångsbestämmelserna, i fråga om partrederi, som bildats dessförinnan, gälla att partredarna får åtnjuta delad ansvarighet utan hinder av att anmälan enligt 40 § inte gjorts. Jag finner dock till skillnad från lagrådet inte skäl att beträffande sådant partrederi låta rätten till proratansvar vara beroende av att anmälan till registermyndigheten göres inom viss tid.

Sedan lagrådsremissen avlåts, har genom proposition (1973: 13) lagts fram förslag till bl. a. lag om inskrivningsregister. Förslaget bygger på statsmakternas beslut om användning av ADB på fastighetsregistreringens område och inom det fastighetsrättsliga inskrivningsväsendet. Det kan nu bedömas som sannolikt att den sjörättsliga registrerings- och inskrivningsverksamheten redan från början kan bedrivas med användning av ADB. Därför bör vissa tillägg göras i det remitterade förslaget. Sålunda bör i *2 §* tas upp bestämmelse som ger Kungl. Maj:t befogenhet att förordna om registrering och inskrivning med användning av ADB. Under förutsättning att det visar sig möjligt att inom rimlig tid utveckla registertekniken och i övrigt förbereda registren för praktisk användning bör den nya lagstiftningen träda i kraft vid den tidpunkt då ADB-register kan tas i bruk.

Reglerna i *25 § andra stycket* om inskrivningsdag bör utformas med ledning av motsvarande bestämmelser i förslaget till lag om inskrivningsregister (4 §).

Efter förebild av förslaget till lag om inskrivningsregister (5 §) bör vidare genom tilläggsföreskrift i *31 §* öppnas möjlighet för registermyndigheten att skjuta upp registerärende, när det är påkallat med hänsyn till ärendets beskaffenhet eller omfattning. Sjörättsliga registerärenden kan visserligen erbjuda väl så svåra rättsliga problem som fastighetsrättsliga inskrivningsärenden och vara lika vidlyftiga som dessa. Men jag anser mig likväl — med hänsyn till att internationell samordning krävs i många fall av registrering och avregistrering och att näringen har allmänt berättigade krav på snabb och smidig handläggning — inte kunna förorda att registerärende, som skjutits upp på nu ifrågavarande grund, får upptagas till prövning senare än på andra inskrivningsdagen efter den då ärendet anhängiggjordes.

Med ytterligare förebild i förslaget till lag om inskrivningsregister (8 §) förordar jag ett tillägg till *39 §* av innebörd att även oriktighet i

skepps- eller skeppsbyggnadsregistret som beror av tekniskt fel skall kunna rättas med tillämpning av denna paragraf. Också reglerna i *349 §* om ersättning av staten behöver nu kompletteras så att ersättning kan utgå även för förlust på grund av tekniskt fel. Detta för med sig behov av redaktionell jämkning av paragrafen.

## Övriga lagförslag

Med anledning av lagrådets påpekande om olikheter i den övergångsordning som föreslås för luftpanträtt och den som föreslås för sjöpanträtt, jfr förslaget till *lag om ändring i luftfartslagen* och punkt 9 i övergångsbestämmelserna till sjölagsförslaget, vill jag framhålla att luftfartslagen löser frågan om luftpanträtts surrogation endast genom att hänvisa till lagen om försäkringsavtal, vars givna övergångsordning — äldre bestämmelser för äldre rätt — då måste återverka på övergångsordningen för luftpanträtt.

Jag godtar i övrigt vad lagrådet föreslagit. I förslaget till *lag om ändring i lagen om dödande av förkommen* handling bör således tas upp även förslag om ändring i lagens 13 §.

Utöver vad jag angivit i det föregående bör göras vissa redaktionella jämkningar i de till lagrådet remitterade lagförslagen.

Även i det vid lagrådsremissen fogade förslaget till *lag om ändring i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar* är redaktionell jämkning påkallad.

Den nya registermyndighet som avses i 2 § i sjölagsförslaget bör förläggas till en tingsrätt som är lämplig med hänsyn till ärendenas art. Som framgår av sjölagsförslaget ankommer det på Kungl. Maj:t att besluta i denna fråga. Jag avser att senare för Kungl. Maj:t lägga fram närmare förslag om registermyndighetens organisation.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen

att antaga

*dels* de av lagrådet granskade förslagen under numren 1—9 samt 11 och 12 med vidtagna ändringar,

*dels* förslaget till lag om ändring i lagen (1937: 249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,

*dels* förslaget till lag om ändring i lagen (1895: 64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag

*samt* att godkänna

de den 27 maj 1967 i Bryssel antagna internationella konventionerna om sjöpanträtt och fartygshypotek och om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad, den förstämnda konventionen dock med de förbehåll som avses i dess artikel 14.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:
*Gunnel Anderson*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

sid.

Propositionen ... 1
Propositionens huvudsakliga innehåll ... 1
Lagförslag ... 3
Utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden den 26 april 1972 81
1 Inledning ... 81
2 Sjölagskommitténs förslag och remissyttrandena över förslaget ... 82
2.1 1967 års internationella sjörättskonventioner ... 82
2.1.1 Allmänt ... 82
2.1.2 Sjöpanträttskonventionen ... 84
2.1.2.1 Konventionens huvuddrag ... 84
2.1.2.2 Kommitténs överväganden och förslag ... 87
2.1.2.3 Remissyttrandena ... 89
2.1.3 Skeppsbyggnadskonventionen ... 89
2.1.3.1 Konventionens huvuddrag ... 89
2.1.3.2 Kommitténs överväganden och förslag ... 91
2.1.3.3 Remissyttrandena ... 92
2.1.4 Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter ... 92
2.1.4.1 Kommittén ... 92
2.1.4.2 Remissyttrandena ... 93
2.2 Allmänt om sjölagsförslaget ... 93
2.2.1 Nuvarande ordning ... 93
2.2.2 Kommittén ... 94
2.2.3 Remissyttrandena ... 95
2.3 Om fartyg ... 96
2.3.1 Fartygs nationalitet ... 96
2.3.1.1 Nuvarande ordning ... 96
2.3.1.2 Kommittén ... 97
2.3.1.3 Remissyttrandena ... 101
2.3.2 Fartygsregister ... 102
2.3.2.1 Nuvarande ordning ... 102
2.3.2.2 Kommittén ... 103
2.3.2.3 Remissyttrandena ... 104
2.3.3 Fartygs tillbehör ... 106
2.3.3.1 Nuvarande ordning ... 106
2.3.3.2 Kommittén ... 106
2.3.3.3 Remissyttrandena ... 111
2.3.4 Fartygs identifiering ... 113
2.3.4.1 Nuvarande ordning ... 113
2.3.4.2 Kommittén ... 114
Fartygs namn ... 114
Fartygs hemort ... 116
Fartygs igenkänningssignal ... 116
Fartygs nationalitetshandling ... 117
2.3.4.3 Remissyttrandena ... 117
Fartygs namn ... 117
Fartygs hemort ... 118
Fartygs igenkänningssignal ... 118
Fartygs nationalitetshandling ... 118

2.3.5 Fartygs behöriga skick m. m. ... 118
2.3.5.1 Nuvarande ordning ... 118
2.3.5.2 Kommittén ... 119
2.3.5.3 Remissyttrandena ... 120
2.4 Registrering av fartyg m. m. ... 120
2.4.1 Registreringsplikt och registreringsrätt ... 120
2.4.1.1 Nuvarande ordning ... 120
2.4.1.2 Kommittén ... 121
Registreringsplikt ... 121
Registreringsrätt ... 124
2.4.1.3 Remissyttrandena ... 124
Registreringsplikt ... 124
Registreringsrätt ... 125
2.4.2 Inskrivningsplikt och inskrivningsrätt ... 126
2.4.2.1 Nuvarande ordning ... 126
2.4.2.2 Kommittén ... 127
Inskrivningsplikt ... 127
Inskrivningsrätt ... 127
Skeppsbyggen ... 128
2.4.2.3 Remissyttrandena ... 131
Inskrivningsplikt ... 131
Inskrivningsrätt ... 131
Skeppsbyggen ... 131
2.4.3 Avregistrering ... 133
2.4.3.1 Nuvarande ordning ... 133
2.4.3.2 Kommittén ... 133
2.4.3.3 Remissyttrandena ... 135
2.4.4 Inskrivning av skeppsnamn ... 135
2.4.4.1 Nuvarande ordning ... 135
2.4.4.2 Kommittén ... 135
2.4.4.3 Remissyttrandena ... 138
2.4.5 Verkan av registrering och inskrivning ... 138
2.4.5.1 Nuvarande ordning ... 138
2.4.5.2 Kommittén ... 140
Allmän grundsats ... 140
Sakrättsskydd på grund av inskrivning ... 140
Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning ... 142
Publicitetsverkan ... 143
2.4.5.3 Remissyttrandena ... 143
Allmän grundsats ... 143
Sakrättsskydd på grund av inskrivning ... 143
Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning ... 144
Publicitetsverkan ... 144
2.4.6 Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet 145
2.4.6.1 Nuvarande ordning ... 145
2.4.6.2 Kommittén ... 145
2.4.6.3 Remissyttrandena ... 147
2.5 Partrederi ... 148
2.5.1 Partrederiets grunddrag ... 148
2.5.1.1 Nuvarande ordning ... 148

2.5.1.2 Kommittén ... 149
2.5.1.3 Remissyttrandena ... 150
2.5.2 Huvudredaren ... 151
2.5.2.1 Nuvarande ordning ... 151
2.5.2.2 Kommittén ... 152
2.5.2.3 Remissyttrandena ... 153
2.5.3 Beslut i rederiangelägenheter ... 153
2.5.3.1 Nuvarande ordning ... 153
2.5.3.2 Kommittén ... 154
2.5.3.3 Remissyttrandena ... 154
2.5.4 Rederidriften ... 154
2.5.4.1 Nuvarande ordning ... 154
2.5.4.2 Kommittén ... 155
2.5.4.3 Remissyttrandena ... 155
2.5.5 Räkenskap och redovisning ... 155
2.5.5.1 Nuvarande ordning ... 155
2.5.5.2 Kommittén ... 155
2.5.5.3 Remissyttrandena ... 156
2.5.6 Partredares lösningsrätt vid andelsövergång ... 156
2.5.6.1 Nuvarande ordning ... 156
2.5.6.2 Kommittén ... 156
2.5.6.3 Remissyttrandena ... 157
2.5.7 Partrederiets upplösning m. m. ... 157
2.5.7.1 Nuvarande ordning ... 157
2.5.7.2 Kommittén ... 157
2.5.7.3 Remissyttrandena ... 158
2.6 Redares ansvarighet m. m. ... 159
2.6.1 Nuvarande ordning ... 159
2.6.2 Kommittén ... 159
2.6.3 Remissyttrandena ... 161
2.7 Sjöpanträtt och fartygshypotek ... 162
2.7.1 Sjöpanträtt i fartyg ... 162
2.7.1.1 Nuvarande ordning ... 162
2.7.1.2 Kommittén ... 162
Sjöpantfordringarna ... 163
Pantobjektet ... 163
Pantgäldenären ... 163
Förmånsrätt ... 164
Panträttens upphörande ... 165
2.7.1.3 Remissyttrandena ... 166
Sjöpantfordringarna ... 166
Pantobjektet ... 166
Pantgäldenären ... 166
Förmånsrätt ... 166
Panträttens upphörande ... 166
2.7.2 Sjöpanträtt i last ... 166
2.7.2.1 Nuvarande ordning ... 166
2.7.2.2 Kommittén ... 167
2.7.2.3 Remissyttrandena ... 168
2.7.3 Retentionsrätt ... 168
2.7.3.1 Nuvarande ordning ... 168
2.7.3.2 Kommittén ... 169
2.7.3.3 Remissyttrandena ... 172

2.7.4 Fartygshypotek ... 173
2.7.4.1 Nuvarande ordning ... 173
2.7.4.2 Kommittén ... 176
Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning . 176
Panträttens innebörd ... 178
Panträttsupplåtelse i vissa fall ... 178
Ägarhypotekets innebörd ... 180
Intecknings företräde ... 181
Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet ... 182
Inteckningsförfarandet ... 185
2.7.4.3 Remissyttrandena ... 188
Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning . 188
Panträttens innebörd ... 189
Panträttsupplåtelse i vissa fall ... 189
Ägarhypotekets innebörd ... 189
Intecknings företräde ... 189
Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet ... 190
Inteckningsförfarandet ... 190
2.7.5 Surrogation och försäkringsskydd ... 191
2.7.5.1 Nuvarande ordning ... 191
2.7.5.2 Kommittén ... 191
2.7.5.3 Remissyttrandena ... 193
2.7.6 Lagkonflikter ... 193
2.7.6.1 Nuvarande ordning ... 193
2.7.6.2 Kommittén ... 194
2.7.6.3 Remissyttrandena ... 196
2.7.7 Inskrivning av certeparti ... 197
2.7.7.1 Nuvarande ordning ... 197
2.7.7.2 Kommittén ... 197
2.7.7.3 Remissyttrandena ... 199
2.8 Statsansvar för vissa rättsförluster ... 201
2.8.1 Nuvarande ordning ... 201
2.8.2 Kommittén ... 202
2.8.3 Remissyttrandena ... 204
3 Föredraganden ... 204
3.1 1967 års internationella sjörättskonventioner ... 204
3.1.1 Allmänt ... 204
3.1.2 Sjöpanträttskonventionen ... 204
3.1.3 Skeppsbyggnadskonventionen ... 205
3.1.4 Gemensamma exekutionsrättsliga synpunkter ... 206
3.2 Allmänt om sjölagsförslaget ... 206
3.3 Om fartyg ... 209
3.3.1 Fartygs nationalitet ... 209
3.3.2 Fartygsregister ... 215
3.3.3 Fartygs tillbehör ... 219
3.3.4 Fartygs identifiering ... 223
Fartygs namn ... 223
Fartygs hemort ... 225
Fartygs igenkänningssignal ... 225
3.3.5 Fartygs behöriga skick m. m. ... 226
3.4 Skeppsregistrering m. m. ... 226

3.4.1 Registreringsplikt ... 226
3.4.2 Registreringsrätt ... 229
3.4.3 Inskrivningsplikt ... 230
3.4.4 Inskrivningsrätt ... 231
3.4.5 Skeppsbyggen ... 234
3.4.6 Avregistrering ... 238
3.4.7 Inskrivning av skeppsnamn ... 239
3.4.8 Verkan av registrering och inskrivning ... 241
3.4.8.1 Allmän grundsats ... 241
3.4.8.2 Sakrättsskydd på grund av inskrivning ... 243
3.4.8.3 Företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning ... 245
3.4.8.4 Publicitetsverkan ... 250
3.4.9 Huvuddragen av registrerings- och inskrivningsförfarandet 251
3.5 Partrederi ... 254
3.5.1 Partrederiets grunddrag ... 254
3.5.2 Huvudredaren ... 258
3.5.3 Beslut i rederiangelägenheter ... 259
3.5.4 Rederidriften ... 260
3.5.5 Räkenskap och redovisning ... 260
3.5.6 Partredares lösningsrätt vid andelsövergång ... 261
3.5.7 Partrederiets upplösning ... 261
3.6 Sjöpanträtt och skeppshypotek ... 263
3.6.1 Sjöpanträtt i fartyg ... 263
3.6.1.1 Sjöpantfordringarna ... 263
3.6.1.2 Pantobjektet ... 264
3.6.1.3 Pantgäldenären ... 264
3.6.1.4 Förmånsrätt ... 265
3.6.1.5 Panträttens upphörande ... 265
3.6.2 Sjöpanträtt i last ... 266
3.6.3 Retentionsrätt ... 267
3.6.4 Skeppshypotek ... 270
3.6.4.1 Upplåtelse av panträtt på grund av inteckning ... 270
3.6.4.2 Panträttens innebörd ... 273
3.6.4.3 Panträttsupplåtelse i vissa fall ... 275
3.6.4.4 Ägarhypotekets innebörd ... 280
3.6.4.5 Intecknings företräde ... 281
3.6.4.6 Vissa bestämmelser om intecknings och pantbrevs giltighet ... 282
3.6.4.7 Inteckningsförfarandet ... 284
3.6.5 Surrogation och försäkringsskydd ... 288
3.6.6 Lagkonflikter ... 290
3.6.7 Inskrivning av certeparti ... 293
3.7 Statsansvar för vissa rättsförluster m. m. ... 296
4 Sjölagsförslagets enskilda bestämmelser ... 298
4.1 Första kapitlet ... 298
1 § ... 298
2 § ... 298
3—5 §§ ... 299
6 § ... 301
7 § ... 302
8 § ... 302
9—10 §§ ... 303

4.2 Andra kapitlet ... 303
11 § ... 303
12 § ... 304
13 § ... 305
14 § ... 306
15 § ... 307
16—17 §§ ... 307
18 § ... 308
19—21 §§ ... 308
22 § ... 308
23 § ... 309
24 § ... 309
25 § ... 310
26 § ... 311
27 § ... 312
28 § ... 313
29 § ... 314
30 § ... 315
31 § ... 316
32 § ... 318
33 § ... 320
34 § ... 321
35 § ... 321
36 § ... 322
37 § ... 322
38 § ... 323
39 § ... 324
4.3 Tredje kapitlet ... 325
40 § ... 325
41—42 §§ ... 326
43 § ... 326
44 § ... 327
45 § ... 327
46 § ... 327
47 § ... 327
48 § ... 327
49 § ... 328
50 § ... 328
51 § ... 328
52 § ... 328
53 § ... 328
54 § ... 329
55 § ... 329
56 § ... 330
57 § ... 330
4.4 Fjärde kapitlet ... 330
69 § ... 330
4.5 Femte kapitlet ... 332
113 § ... 332
4.6 Tionde kapitlet ... 332
233—243 §§ ... 332
4.7 Elfte kapitlet ... 333
244 § ... 333

245 § ... 336
246 § ... 337
247 § ... 338
248 § ... 338
249 § ... 339
250 § ... 340
251 § ... 340
252 § ... 340
253 § ... 340
254 § ... 341
255 § ... 341
256 § ... 342
257 § ... 343
258 § ... 343
259 § ... 344
260 § ... 344
261 § ... 344
262 § ... 344
263 § ... 344
264 § ... 345
265 § ... 345
266 § ... 345
267 § ... 346
268 § ... 347
269 § ... 347
270 § ... 347
271 § ... 347
272 § ... 347
273 § ... 348
274 § ... 348
275 § ... 348
276 § ... 348
277 § ... 349
278 § ... 349
279 § ... 350
280 § ... 350
281 § ... 351
282 § ... 351
283 § ... 351
284 § ... 352
285 § ... 352
286—290 §§ ... 353
291 § ... 353
292 § ... 353
293 § ... 353
4.8 Tolfte och fjortonde kapitlen ... 354
305 § ... 354
336 § ... 354
4.9 Femtonde kapitlet ... 356
348 § ... 356
349 § ... 356
350 § ... 357
351 § ... 357

352—353 §§ ... 357
4.10 Övergångsbestämmelser ... 357
4.10.1 Allmänna synpunkter ... 357
4.10.2 Ikraftträdande ... 358
4.10.3 Till 1 kap. SjöL ... 359
4.10.4 Till 2 kap. SjöL ... 359
4.10.5 Till 3 kap. SjöL ... 363
4.10.6 Till 10 kap. SjöL ... 364
4.10.7 Till 11 kap. SjöL ... 364
4.10.8 Till 15 kap. SjöL ... 368
5 Övriga lagförslag ... 369
5.1 Allmänt ... 369
5.2 Lagen (1936: 83) angående vissa utfästelser om gåva ... 369
5.3 Handelsbalken ... 370
5.4 Lagen (1966: 454) om företagsinteckning ... 370
5.5 Förmånsrättslagen (1970: 979) ... 372
5.6 Lagen (1927: 77) om försäkringsavtal m. m. ... 374
5.7 Förordningen (1862: 10) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer ... 375
5.8 Lagen (1927: 85) om dödande av förkommen handling ... 375
5.9 Lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden ... 376
5.10 Lagsökningslagen (1946: 808) ... 377
5.11 Sekretesslagen ... 377
5.12 Luftfartslagen (1957: 297) ... 378
6 Upprättade lagförslag ... 379
7 Hemställan ... 379

Bilagor
1. 1967 års internationella sjöpanträttskonvention ... 380
2. 1967 års skeppsbyggnadskonvention ... 390
3. Förslag av sjölagskommittén ... 394
4. Det remitterade förslaget ... 431
5. Vissa delar av sjölagsförslaget med innehållsmässiga motsvarigheter i SjöL ... 506

Utdrag av lagrådets protokoll den 16 februari 1973 ... 533
Utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden den 9 mars 1973 613

MARCUS BOKTR. STHLM 1972 720079