

Nr 35.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag angående ändrad lydelse av 1 och 4 §§ lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg, m. m.

Genom en den 20 mars 1953 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 173, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen att antaga följande vid propositionen fogade förslag till

1) Lag angående ändrad lydelse av 1 och 4 §§ lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg.

Härigenom förordnas, att 1 och 4 §§ lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse:)

(Föreslagen lydelse:)

1 §.

Fartyg, som har en dräktighet av fem registerton eller därutöver och är i fartygsregistret infört, må, där ägaren det medgiver, intecknas för fordran, efter ty här nedan sägs; och njute, där det skett, fordringsägaren panträtt i fartyget. Tillhör fartyget flere gemensamt, må ej inteckning meddelas, med mindre samtliga delägare därtill lämnat medgivande.

I fartygsregistret infört fartyg, som har en nettodräktighet av minst tre registerton eller, om fartyget är avsett uteslutande för bogsering eller isbrytning, en bruttodräktighet av minst tio registerton, må, där ägaren det medgiver, intecknas för fordran, efter ty här nedan sägs; och njute, där det skett, fordringsägaren panträtt i fartyget. Tillhör fartyget flere gemensamt, må ej inteckning meddelas, med mindre samtliga delägare därtill lämnat medgivande.

Ej må — — — — — samma fordran.

4 §.

Då inteckning — — — — — till inskrivningsdomaren.

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *dräktighet* under tjugu registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer,

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en *nettodräktighet* under tjugu registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det num-

¹ Senaste lydelse av 1 §, se SFS 1920:186, samt av 4 §, se SFS 1936:226.

(Gällande lydelse:)

(Föreslagen lydelse:)

som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

mer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

2) L a g

om ändrad lydelse av 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 (nr 631).

Häri genom förordnas, att 1 § 2 mom. sjöarbetstidslagen den 26 augusti 1948 skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

(Gällande lydelse:)

(Föreslagen lydelse:)

1 §.

2 mom. Från lagens tillämpning undantages arbete som utföres av befälhavare å — — — registerton; eller person som är anställd å fartyg av följande slag, nämligen

<p>a) kronan tillhörigt — — — eller</p> <p>f) segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 20 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.</p>	<p>passagerare,</p> <p>f) segelfartyg utan hjälpmaskin, sådant segelfartyg med hjälpmaskin vars bruttodräktighet understiger 100 registerton, eller ock annat fartyg som har en nettodräktighet understigande 15 registerton, såvida ej Konungen om fartyg varom nu är sagt annorlunda förordnat.</p>
---	---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen bestämmer.

Beträffande de i propositionen anförda skälen får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

I propositionen nr 119 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att *dels* godkänna att vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, Sverige övergår till ett på engelsk mätningssystem byggt skeppsmätningssystem, *dels* bemyndiga Kungl. Maj:t att, bland annat, vid tidpunkt, som Kungl. Maj:t äger bestämma, för Sveriges del godkänna 1947 års konvention om ett enhetligt skeppsmätningssystem, *dels ock* anvisa anslag till skeppsmätningssystemet för budgetåret 1953/54. Vid anmälan av detta ärende i statsrådet den 27 februari 1953 framhöll chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ericsson, att en övergång till ett på engelsk grund byggt skeppsmätningssystem med-

förde behov av vissa ändringar i lagen om inteckning i fartyg och i sjöarbetstidslagen samt att i anledning härav inom handelsdepartementet upprättats ett förslag till ändringar i dessa lagar.

Enligt 1 § *lagen om inteckning i fartyg*, sådant lagrummet lyder enligt lag den 7 maj 1920, fordras för att fartyg skall kunna intecknas, förutom att fartyget är infört i fartygsregistret, att det har en dräktighet av fem registerton eller därutöver. Med dräktighet avses i lagen netto- eller avgiftspliktig dräktighet. Enligt lagrummets ursprungliga lydelse var inteckningsrätten begränsad till fartyg av tjugو tons dräktighet eller därutöver. Utvidgningen av inteckningsrätten synes främst ha haft till syfte att för ägare av fiskefartyg och bogserfartyg, vilka fartygsgrupper vid inteckningsinstitutets införande i stort sett befann sig under den lagstadgade minimigränsen, öppna större kreditmöjligheter. Inteckningsinstitutet torde ha vunnit vidsträckt användning beträffande ifrågavarande mindre fartyg. Till belysning härav må anföras, att av de 34 fiskefartyg med en nettodräktighet av 5—8 ton, som år 1951 fanns införda i Sveriges skeppslista, enligt uppgift av kommerskollegium 32 fartyg var intecknade för fordran.

Jämlikt 4 § andra stycket i lagen skall första gången inteckning sökas i fartyg, som har en dräktighet under tjugو registerton, ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

Jämlikt 1 § 1 mom. *sjöarbetstidslagen* äger denna lag tillämpning beträffande arbete, som å svenskt fartyg anställd person för fartygets räkning eller eljest på grund av förmans uppdrag utför ombord å fartyget eller annorstädes. Härifrån stadgas emellertid i 2 mom. samma lagrum åtskilliga undantag. Bl. a. är lagen icke tillämplig å arbete som utföres av person, anställd å annat fartyg än segelfartyg, såvida fartyget har en nettodräktighet understigande 20 registerton samt Konungen icke annorlunda förordnat [1 § 2 mom. f)]. Enligt 1 § 3 mom. må Konungen eller myndighet som Konungen förordnar, när synnerliga skäl därtill är, medgiva undantag jämväl i övrigt från tillämpningen av lagen.

I propositionen framhålles att även *andra lagar* än de båda nu nämnda skulle komma att indirekt beröras av en övergång till det engelska skeppsmätningssystemet. Enligt propositionen gäller detta främst lagen den 20 juni 1924 med särskilda bestämmelser angående olovlig befattning med spritdrycker och vin jämte därtill hörande lagar den 27 november 1925 om utsträckt tillämpning av sistnämnda lag och den 31 maj 1935 med tillägg till gällande bestämmelser rörande införsel av spritdrycker och vin till svenskt territorialvatten, vidare lagen den 8 juni 1923 om straff för olovlig varuinförsel och lagen den 18 juni 1949 om straff för olovlig varuutförsel.

Enligt lagstiftningen om olovlig befattning med spritdrycker och vin gäller bl. a., att sådana drycker — utom i närmare angivna undantagsfall — icke må med farkost av mindre nettodräktighet än femhundra ton införas

från internationellt eller utländskt område till svenskt territorialvatten eller, i vissa fall, till farvatten utanför den svenska territorialvattengränsen. Överträdelse av dessa stadganden medför straffansvar. Dessutom straffas bl. a. envar, som för egen eller annans räkning forslar spritdrycker eller vin, där det är uppenbart att dryckerna olovligen införts. Straffet är böter eller, i svårare fall, fängelse eller straffarbete. Vidare skall under närmare angivna förutsättningar farkost av mindre nettodräktighet än 500 ton och — i visst fall — 40 ton, vilken använts vid olovlig införsel eller olovlig forsling av spritdrycker och vin, förklaras förverkad. Besväras farkosten av sjöpanträtt eller inteckning må domstolen även förklara, att panträtten skall upphöra. Slutligen stadgas skyldighet för fartygsägare att i vissa fall gälda kostnad för bevakning, som av myndighet anordnats å farkost av mindre nettodräktighet än 500 ton.

Jämlikt lagen om straff för olovlig varuinförsel straffas envar, som i strid mot gällande bestämmelser inför vara till riket. Olovligen infört gods skall, med visst undantag, vara förverkat. Sker sådant förverkande, skall under närmare angivna förutsättningar också farkost av mindre nettodräktighet än 120 ton, som begagnats för transport av det olovligen införda godset, förklaras förverkad. Också här gäller att panträtt i förverkad farkost kan förklaras skola upphöra.

Lagen om straff för olovlig varuutförsel upptager motsvarande bestämmelser om förverkande av farkost samt upphörande av panträtt.

I skrivelse den 24 januari 1953 har *kommerskollegium* omnämnt, att kollegium verkställt en översyn av de författningar rörande sjöfart, sjösäkerhet, lots- och tullväsendet m. m., som berörs av en övergång till det engelska skeppsmätningssystemet. Enligt kollegiets mening leder en sådan översyn till att — såvitt angår författningar vilkas ändring förutsätter riksdagens medverkan — endast *lagen om inteckning i fartyg* behöver ändras.

Beträffande det närmare innehållet i nämnda skrivelse ävensom yttranden över densamma får utskottet hänvisa till s. 6—8 i propositionen.

Vid remiss till lagrådet av de inom handelsdepartementet upprättade lagförslagen, vilka — frånsett en redaktionell ändring i förslaget till ändringar i lagen om inteckning i fartyg — voro likalydande med de vid propositionen fogade lagförslagen, framhöll *föredragande departementschefen* inledningsvis, att en övergång till ett på engelsk mätningssystem byggt skeppsmätningssystem för nästan alla fartygskategorier medför en sänkning av fartygens nettodräktighet. Vidare anförde departementschefen.

»Av undersökningar, som gjorts av kommerskollegium, framgår sålunda att nettodräktigheten enligt det engelska skeppsmätningssystemet uppgår till i genomsnitt ungefär 77 å 78 procent av nettodräktigheten enligt nuvarande svenska bestämmelser. Stora olikheter föreligger emellertid mellan olika slag av fartyg. Vissa fartygskategorier erhåller sålunda vid mätning enligt det engelska systemet en sänkning av nettodräktigheten, som är avse-

värt större än den genomsnittliga. Nämnas må härutinnan, att för kylrumsfartyg och bogserfartyg nettodräktigheten enligt det engelska mätningssystemet av kollegium befunnits bli i medeltal respektive cirka 47 och 24 procent av den nuvarande svenska nettodräktigheten. För vissa andra fartygskategorier blir däremot förändringarna i tontalssiffrorna betydligt mindre än vad förutnämnda genomsnittstal för fartygsbeståndet i dess helhet anger. Inom en och samma fartygsgrupp kan för övrigt rätt betydande avvikelser från det för gruppen gällande genomsnittstalet förekomma.

Under nu angivna förhållanden förändras uppenbarligen den reella inbörden av bl. a. sådana lagbestämmelser, där fartygs storlek angivits efter nettodräktigheten, beräknad efter gällande skeppsmättningsregler. Sålunda blir det, för att icke den nuvarande rätten att inteckna fartyg skall beskäras, nödvändigt att vid övergången till det nya mätningssystemet sänka den i lagen om inteckning i fartyg stadgade minimigränsen för denna inteckningsrätt. Med hänsyn till resultatet av kommerskollegiets undersökningar rörande förhållandet mellan engelsk nettodräktighet och nuvarande svensk nettodräktighet biträder jag kollegiets förslag, att för fartyg i allmänhet rätt till inteckning skall föreligga, därest fartyget har en nettodräktighet av tre registerton eller därutöver.

Ett speciellt problem erbjuder bogser- och isbrytarfartygen, vilkas nettodräktighet enligt engelska skeppsmättningsregler i många fall kommer att nedgå till ett eller annat registerton och i vissa fall blir lika med noll. För dessa fartygs del synes lämpligen rätten till inteckning böra göras beroende av bruttodräktigheten och inteckningsrätt medgivs, därest fartyget har en bruttodräktighet av tio registerton eller därutöver. Kommerskollegium har för sin del föreslagit, att ifrågavarande specialregel skall gälla för bogserfartyg, varmed enligt kollegiets definition avses fartyg, som uteslutande är avsett för bogsering. Med hänsyn till innehållet i de engelska mättningsreglerna och då bl. a. bogserfartyg i många fall på vintern användes till isbrytning synes nyssnämnda specialregel böra omfatta fartyg, som är avsett uteslutande för bogsering eller isbrytning. I anslutning till införandet av förevarande stadgande i lagen om inteckning i fartyg torde förordningen angående registrering av svenska fartyg böra kompletteras med föreskrift om att i fartygsregistret skall upptagas jämväl fartygets bruttodräktighet.

I enlighet med kommerskollegiets förslag torde i 4 § andra stycket lagen om inteckning i fartyg böra angivas, att i lagrummet fråga är om nettodräktighet.

Också i fråga om sjöarbetstidslagen kommer en övergång till det internationella skeppsmätningssystemet att leda till en faktisk ändring av gällande lagbestämmelser. Det kan nämligen förutses att en del existerande fartyg med en nettodräktighet om minst 20 ton vid övergången kommer under denna gräns och därmed faller utanför lagen. Såsom kommerskollegium ansett är det knappast rimligt att i sådan ordning inskränka lagens räckvidd.

Gränsen har bestämts under hänsynstagande till arbetarskyddssynpunkter och sociala förhållanden. Den bör därför icke sänkas utan ingående prövning. Enligt kollegiets förslag skulle ett stadgande, innebärande att lagen allttjämt är tillämplig å förefintliga fartyg som vid övergången till nya skeppsmättningsregler har en nettodräktighet om minst 20 ton, kunna utfärdas i administrativ ordning. Visserligen upptager lagen en bestämmelse om att Konungen äger förordna, att lagen skall vara tillämplig även å fartyg med en nettodräktighet understigande 20 ton, men det torde knappast vara förenligt med lagens andemening att Konungen begagnar denna sin befogenhet för att lämna särföreskrifter av nu avsedd art. Det är emellertid främst en annan omständighet som bör beaktas i detta sammanhang. Den av kommerskollegium förordade lösningen synes avse endast existerande fartyg. Detta skulle innebära att alla fartyg, som byggs efter övergången till det nya mätningssystemet och enligt de nya reglerna får en nettodräktighet understigande 20 ton, skulle falla utanför sjöarbetstidslagen, även om fartygets nettodräktighet enligt nuvarande skeppsmättningsregler skulle vara minst 20 ton. Detta skulle kunna få till följd att av två likadana fartyg det ena, såsom varande byggt före övergången till det engelska mätningssystemet, skulle vara underkastat lagens bestämmelser, medan det andra såsom byggt efter övergången icke skulle omfattas av dessa. Med hänsyn till nu anförda omständigheter synes det mig nödvändigt att ändra sjöarbetstidslagen på denna punkt genom att sänka den i 1 § 2 mom. f) angivna nettotongränsen.

Det är emellertid icke helt lätt att finna en gräns som i allo ter sig ändamålsenlig. En i kommerskollegium gjord beräkning, omfattande de fartygsgrupper varom här kan vara fråga, visar, att nettodräktigheten genom det nya mätningssystemet kommer att sänkas med i genomsnitt 25 procent. Detta innebär, att nyss angivna tongräns borde sänkas från 20 till 15. Från kommerskollegium har emellertid underhand framhållits att man, om sistnämnda siffra godtages, har anledning antaga att i några fall fartyg, som nu icke faller under sjöarbetstidslagen, skulle komma att efter övergången till det nya mätningssystemet omfattas av lagen. Å andra sidan måste man räkna med att enstaka fartyg, som enligt nuvarande mättningsregler har en nettodräktighet av minst 20 ton, efter övergången skulle få en nettodräktighet understigande också 15 ton.

Vid övervägande av dessa omständigheter har jag funnit mig böra förordna, att ifrågavarande i sjöarbetstidslagen angivna gräns ändras från 20 till 15 nettoton. Därest på grund av en sådan ändring i något enstaka fall stötande följder skulle uppstå i ena eller andra riktningen, förutsätter jag att rättelse vidtages genom att Kungl. Maj:t utnyttjar sina befogenheter jämlikt lagens 1 § 2 mom. f) eller 3 mom.

Vad slutligen angår lagarna om olovlig befattning med spritdrycker och vin, om straff för olovlig varuinförsel och om straff för olovlig varuutförsel har jag funnit mig böra fästa uppmärksamheten på att en övergång till de

nya skeppsmättningsreglerna indirekt kommer att medföra en utvidgning av dessa lagars tillämpningsområde. I dem är nämligen olika rättspåföljder, bl. a. straff för fartygsägare och förverkande av farkost, knutna till vissa nettotonnagegränser, vilka genom de nya mättningsreglerna skulle komma att indirekt sänkas med i genomsnitt 23 procent. Fråga uppkommer nu, huruvida dessa gränser bör höjas så att lagarna efter övergången får samma materiella innehåll som för närvarande. Enligt min mening bör en sådan lagstiftningsåtgärd vidtagas endast om särskilda skäl talar härför. Dylika skäl torde dock icke, såsom beträffande lagen om inteckning i fartyg och sjöarbetstidslagen, kunna anföras i detta fall; för den åsyftade utvidgningen torde gott fog föreligga. Av allmänna rättsgrundsatser följer emellertid att en i dessa lagar omförd handlung, som begåtts före det nya skeppsmätningssystemets ikraftträdande, icke därefter kan medföra straff eller förverkande enligt de i lagarna beträffande farkost lämnade bestämmelserna, därest farkostens nettodräktighet med utgångspunkt från nuvarande skeppsmättningsregler skulle bli högre än de i lagarna angivna tonnagegränserna.

Då det ännu är ovisst när Sverige kommer att övergå till ett på engelsk mättningsmetod byggt skeppsmätningssystem, torde det få ankomma på Kommissionen att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av de nu förordade ändringarna i lagen om inteckning i fartyg och sjöarbetstidslagen.»

Lagrådet, som fann sig icke kunna i förevarande ärende bedöma, huruvida den behåddade övergången till ett nytt skeppsmätningssystem borde föranleda andra lagändringar än de nu ifrågasatta, lämnade förslagen utan erinran.

Utskottet. Såsom förut nämnts har Kungl. Maj:t i propositionen nr 119 föreslagit riksdagen att godkänna, att Sverige, vid tidpunkt som Kungl. Maj:t äger bestämma, övergår till ett på engelsk mättningsmetod byggt skeppsmätningssystem. På hemställan av statsutskottet i dess utlåtande nr 68 har riksdagen bifallit nämnda proposition (se riksdagens skrivelse nr 159).

Övergången till det engelska skeppsmätningssystemet kommer bl. a. att medföra en sänkning av nettodräktigheten hos så gott som alla svenska fartyg.

Med de i förevarande proposition framlagda lagförslagen åsyftas att ändra två i lagen om inteckning i fartyg och sjöarbetstidslagen förekommande tonnagegränser på sådant sätt, att de i det föregående återgivna stadgandena i dessa lagar efter övergången till det engelska skeppsmätningssystemet får samma materiella innehåll som för närvarande. Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot de föreslagna lagändringarna.

Övergången till det engelska skeppsmätningssystemet kommer emellertid att indirekt beröra även andra lagar än de båda nu nämnda. I propositionen omnämnes särskilt lagarna om olovlig befattning med spritdrycker och vin, om straff för olovlig varuinförsel och om straff för olovlig varuutförsel.

Föredragande departementschefen har fäst uppmärksamheten på att övergången till de nya skeppsmätningsreglerna kommer att medföra en utvidgning av dessa lagars tillämpningsområde men har på anförda skäl icke funnit anledning att föreslå någon ändring av de i lagarna förekommande netto-tonnagegränserna.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen har lagrådet vid granskningen av lagförslagen funnit sig icke kunna i förevarande ärende bedöma, huruvida den bebådade övergången till det nya skeppsmätningssystemet borde föranleda andra lagändringar än de av Kungl. Maj:t föreslagna. Utan en mera ingående utredning än den i ärendet förebragta kan icke heller utskottet ingå på ett bedömande härav. Det synes därför utskottet erfordrigt att denna fråga närmare utredes, innan Sverige kommer att övergå till de nya skeppsmätningsreglerna.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att förevarande proposition, nr 173, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 5 maj 1953.

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER.

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herrar Ahlkvist, Olofsson, Lodenius, Lindblom, fru Sjöström-Bengtsson*, herrar Herbert Hermansson*, Lindgren och Björnberg;

från andra kammaren: herrar Rylander, Lindberg, Landgren, fröken Öberg*, herrar Gezelius, Ekström, Larsson i Stockholm* och Andersson i Björkäng.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.