

# HANDELS- OCH SJÖFARTSKOMITÉN

## III

UNDERDÅNIGT UTLÅTANDE

AF DEN 28 NOVEMBER 1898

I FRÅGA OM MEDGIFVANDE AF RÄTT TILL

# INTECKNING I FARTYG

---

STOCKHOLM 1898

KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER



## Innehåll:

	Sid.
<b>Underdånig skrifvelse</b> . . . . .	5.
<b>Utlåtande</b> . . . . .	7.
<b>Inledning</b> . . . . .	9.
<b>Återblick på frågan om fartygsinteckning i vårt land:</b>	
Skandinaviska sjöfartsmötet 1883 . . . . .	12.
Sjölagskomitén 1887 . . . . .	17.
Kommerskollegium 1887 . . . . .	22.
Sjöfartsnäringskomitén 1890 . . . . .	26.
Högsta domstolen om 5 § sjölagsförslaget . . . . .	27.
Inteckningslag ej framlagd 1891 . . . . .	28.
Nordiska sjöfartsmötet 1897 . . . . .	29.
Riksdagen 1898 . . . . .	36.
<b>Nordisk skeppsredareförenings framställning</b> . . . . .	40.
<b>Fartygsinteckningen och dess användande i vissa främmande länder:</b>	
Norge . . . . .	44.
Danmark . . . . .	46.
Finland . . . . .	50.
Tyskland . . . . .	53.
Storbritannien . . . . .	53.
Frankrike . . . . .	55.
<b>Komiténs uttalande:</b>	
Ämnets behandling . . . . .	57.
Ur sjöfartsnäringsens synpunkt . . . . .	58.
Ur kreditväsendets synpunkt . . . . .	59.
Sammanfattning af komiténs asikter . . . . .	64.
Uttalande om de föreliggande förslagen till lag i ämnet . . . . .	65.
Hemställan . . . . .	84.



## TILL KONUNGEN.

Den af Eders Kongl. Maj:t genom nådigt beslut den 1 juli 1898 tillsatta komitén för behandling af vissa, sjöfartsnäringen och den utrikes handeln rörande frågor får härmed till Eders Kongl.

**(Justitiedepartementet).**

Maj:t afgifva underdånigt utlåtande i fråga om medgifvande af rätt till inteckning i fartyg. Vid behandling hos komitén af denna fråga har tagits i öfvervägande jämväl den af Eders Kongl. Maj:t genom nådig remiss till komitén i sådant syfte öfverlämnade underdåniga framställning i ämnet af den 16 innevarande november af styrelsen för nordisk skeppsredareförening; och återställas härmed remisshandlingarna.

I afseende å förevarande utlåtande får komitén i underdånighet anmäla att, jämlikt komitén lämnadt nådigt bemyndigande att tillkalla och höra sakkunnige och för ämnet intresserade personer, hvilka ansåges kunna lämna upplysningar rörande de frågor, som komme att utgöra föremål för komiténs behandling, revisionssekreteraren, byråchefen för lagärenden m. m. K. H. L. Hammarskjöld, bankdirektörerna friherre K. Langenskiöld och vice häradshöfdingen Marcus Wallenberg samt auditören m. m. E. D. W. Martin, på kallelse, med komitén deltagit i öfverläggningen angående förevarande ärende.

Slutligen får komitén anmäla, att komiténs ledamot, kaptenen m. m. G. O. Wallenberg, till följd af utrikes resa på grund af offentligt uppdrag, icke deltagit i den slutliga behandlingen af detta ärende eller justeringen af detta utlåtande.

Stockholm den 28 november 1898.

#### STAFFAN CEDERSCHIÖLD.

O. A. BRODIN.

AXEL JOHNSON.

OLOF MELIN.

JOHN RETTIG.

WILH. R. WILLBORG.

*Adolf Berencreutz.*

# UTLÅTANDE.





I den ena af de båda hufvudgrenar, hvaruti det handels- och sjöfartskomitén lämnade nådiga uppdrag fördelar sig, ingår, jämte frågan om beredande af lättnader för den svenska sjöfartsnärigen, äfven uppgiften att utfinna åtgärder för dess höjande.

Detta viktiga mål nås för visso icke med allenast ett medel eller på allenast en väg; man måste söka arbeta sig fram från flera håll. För sjöfartsidkarne gäller det då att anvisa, för lagstiftaren att bereda de vägar, som säkrast och genast leda till målet. Hvilka äro då dessa? det blir den maktpåliggande frågan.

Med sina förslag om konsulatafgifterna och sjömanshusen, hvilka ämnen utgjort föremål för de båda första delarna af komiténs betänkande, har komitén sökt förekomma, att sjöfarten i högre grad än skäligt må vara i förhållande till dess intressen i där afsedda förvaltningsgrenar anlitas såsom skatteobjekt för ändamål, som delvis falla utom dess egen uppgift. Lämnas nu vidare å sido ej mindre andra afgiftslättnader, understöd eller dylika åtgärder, som gå ut på att i den täflingskamp, vår sjöfart är kallad att utkämpa, bereda närigen, hvad den billigtvis kan fordra såsom en rätt, lika gynnsamma villkor som andra transportmedel eller andra länders sjöfart, än äfven anskaffandet af det goda personliga material, som idkande af sjöfart kräfver, så hafva de öfriga utvägar, som närmast erbjuda sig till höjande af vår sjöfart, det gemensamt, att de afse hopsamlandet till rederinärigen af nödiga medel för dess tidsenliga utveckling och drift. Hit syftar bildandet af aktiebolag för rederiföretag eller rederier med många fartyg och små fartygslotter. Hit syf-

tar också medgifvande af rätt till *inteckning i fartyg*. För de förra af nu nämnda åtgärder till rederinäringens förseende med kapital lägger icke lagstiftningen något hinder, men den sistnämnda utvägen afser ett rättsinstitut, som, ehuru med framgång använt i andra länder, vårt land saknar. Redan detta var en anledning för komitén att upptaga till skärskådande, om icke det maritima hypoteket kunde och borde anlitas såsom ett af medlen till höjande äfven af vår sjöfart. Till ett sådant skärskådande hafva dock äfven andra omständigheter uppfordrat komitén.

I det utlåtande, som med anledning af motion af herr Rettig vid 1898 års riksdag afgafs af första kammarens andra tillfälliga utskott och hvilket låg till grund för den ena af de Riksdagens skrivelser, som föranledde komiténs tillsättande, framhölls bland andra åtgärder till sjöfartsnäringens höjande införandet af nämnda rättsinstitut, och redogjordes därvid i korthet för denna frågas utveckling och ställning i vårt land, ty ny är frågan icke här. Den kan sägas hafva varit ett önskemål inom vissa sjöfartskretsar under en tid af femton år, ehuru väl dess genomförande dels icke omfattats med någon vidare ifver ens från praktiskt håll — uppfattningen af behovet och gagnet af detta kreditmedel har icke varit stadgad — och dels mött motstånd icke blott på grund af juridiska skäl utan också ur den allmänna kreditens synpunkt.

Till ett utlåtande i denna fråga har komitén ock föranledts däraf, att till komitén genom särskild remiss öfverlämnats, för att vid uppdragets utförande tagas i öfvervägande, den i komiténs underdåniga skrivelse i detta ärende omförmälda, af styrelsen för nordisk skeppsredareförening, på grund af beslut vid det fjärde nordiska sjöfartsmötet i Stockholm år 1897, gjorda underdåniga framställningen i ämnet.

Då komitén uppfört frågan om rätt till *inteckning i fartyg* under en af de första punkterna på den arbetsplan, den för sig utstakat, har detta enellertid icke skett därför, att komitén betraktat det maritima hypoteket såsom en framför andra angelägen och verksam åtgärd till höjande af vår sjöfartsnäring. Fast

---

mera har orsaken till, att ärendet fått detta rum å programmet, varit den att frågan, som enligt det anförda borde af komitén upptagas, var från andra föreliggande frågor fristående och därför lämpligen kunde göras till föremål för behandling i afvaktan på bearbetandet af erforderlig utredning i andra sats emellan mera förbundna spörsmål inom ramen för komiténs uppdrag.

---

## Återblick på frågan om fartygsinteckning i vårt land.

Det erinrades nyss, att denna fråga icke var ny i vårt land. Såvidt komitén känner, uppställdes den här i början af 1880-talet, då den togs under behandling inom nautiska föreningen i Göteborg. Offentligen torde den först hafva förts fram på det första skandinaviska sjöfartsmötet i Göteborg 1883. Detta möte beslöt såsom sin åsikt uttala, att »det vore för sjöfarten i hög grad fördelaktigt och i allmänhet lämpligt att inteckningsrätt i fartyg i lag medgäfves». Den öfverläggning, hvarur detta beslut framgick, var af ganska stort intresse.

Sjöfartsmötet  
1883.

Under erinran att frågan redan då länge stått på dagordningen i Norge och Danmark, antog inledaren att orsaken, hvarför den dittills i Sverige blifvit föga beaktad, vore att söka i synnerhet i den lätthet, hvarmed i Sverige aktiebolag kunde bildas och äfven blifvit bildade, hvadan behovet att på annat sätt skaffa kapital för fartygs byggande ej gjort sig särdeles gällande. Då emellertid ej så få röster dåmera höjt sig för önskvärdheten af fartygsinteckningens införande i Sverige, lade inledaren vikt på att få vid mötet uttrönt, huruvida från affärsvärldens synpunkt ett verkligt behof förefunnes att inrätta denna för Sverige alldeles nya institution, framhållande därvid de åsikter, från hvilka det syntes honom att man borde utgå vid frågans besva-

rande. Komme man till det resultat, att det förefunnes ej blott ett dylikt behof, utan jämväl utsikt till att hypotek i skepp skulle vinna någon afsevärd kredit, då syntes lagstiftaren äfven i detta fall böra göra undantag från den allmänna regeln, att hypotek (underpant) eller inteckning icke kunde medgifvas i lösören. Komme man åter till ett motsatt resultat, vore det väl naturligtvis ej skäl att i förevarande syfte påkalla någon lagförändring, ty med hänsyn till kreditförhållandena borde lagen vara något efterföljande, men icke söka framtvunga nya kreditvägar.

I afseende å *behofvet* af fartygshypoteket erinrade talaren, att det i synnerhet vore de stora ångfartygen — och byggande af ångfartyg hade allt mer och mer ökats, medan byggandet af segelfartyg minskats — som kräfde ett ej oansenligt kapital, för hvars anskaffande krediten företrädesvis borde anlitas. Här vore det, enligt talarens åsikt, som lagstiftningen borde ingripa, i fall så påkallades, hvaremot talaren icke insåge skälen att stifta nya lagar för beredande af kredit för anskaffande af medel till byggandet och utrustandet af smärre fartyg, som kräfde ett proportionsvis mindre kapital. Han ansåg också att man allmänt vore ense om att lag om skeppshypotek ej borde tillämpas i annat fall än där stora kapital måste nedläggas på byggande af dyrbara fartyg. En gräns, under hvilken inteckningsrätt ej medgäfves, hade också uppställts i då föreliggande förslag i grannländerna, i det norska vid 50 ton för segel- och 25 ton för ångfartyg. För Sverige borde gränsen i intet fall sättas under 20 ton. Emellertid och ehuru talaren, med afseende å ångfartygs byggande af aktiebolag, funnit kreditbehofvet i Sverige icke vara så särdeles trängande, fann han dock fall kunna förekomma, då skeppshypotek därvid kunde blifva till nytta för bolaget, ehuru det endast med stor svårighet ansåges kunna begagnas af den enskilde aktieägaren, som ville anlita kredit. Däremot ansåg han hypoteket med fördel kunna begagnas af ensam ägare till fartyg samt af rederibolag.

I afseende å skeppshypotekets användbarhet såsom *kreditmedel* framhöll vidare talaren den senare ofta återopade omständigheten,

att våra sjöpanträtter verkade ganska menligt på fartygs betydelse såsom föremål för den allmänna krediten, i det ju dessa tysta förmånsrätter, äfven om de tillkommit efter det den frivilliga pantsättningen ägt rum, likväl hade bättre rätt än denna. För skeppshypotekets framgång vore därför villkoren ej mindre att de i lag stadgade tysta förmånsrätterna så långt möjligt vore inskränktes, än äfven att åt dessa inrymdes kortast möjliga pre-skriptionstid. Upptagande vidare frågan, om utsikt funnes för att penninginstitutioner eller kapitalister i allmänhet skulle vara villiga att lämna lån mot skeppshypotek, erinrade talaren huru som detta i främsta rummet berodde på graden af den säkerhet, som erbjödes i det belånade hypoteket, något som äfven i ej ringa grad invercade på räntefoten. Ehuru väl en stor del af den risk, panthafvaren lupe genom de tysta förmånsrätternas prioritet, kunde förminskas därigenom att låntagaren jämväl pantsatte assurancesbref å fartyg och frakt, syntes man med hänsyn jämväl till åtskilliga andra omständigheter, såsom till exempel faran för det hypotiserade fartygets tvångsförsäljning i ett land, där den i hemlandet vunna teckningen ej respekterades, utan öfverdrift kunna påstå, det skeppshypoteket icke kunde blifva hvad man i affärslifvet kallade ett prima bankpapper. Men häraf ansågs dock ingalunda följa att det icke kunde blifva diskontabelt, utan antogs att synnerligen vid stark kapitaltillgång äfven här komme att bildas penninginstitutioner, hvilka hade till hufvudsaklig uppgift att belåna skeppshypotek. Med hänsyn härtill samt då genom införande af skeppshypoteket den lättnad bereddes skeppsredaren att han kunde drifva sin för det allmänna viktiga rörelse icke utslutande med anlitan af egen eller andras personliga kredit, utan hufvudsakligen medelst säkerhets ställande just af den egen-dom, för hvars anskaffande han måst upptaga lån, fann denne talare, hvilkens här framställda åsikter synas hafva varit i viss mån grundläggande för uttalanden från olika håll under denna frågas vidare behandling, det med fog kunna påstås, att frågan om medgifvande af teckningsrätt i fartyg förtjänade att beaktas af lagstiftaren.

En skeppsredare från Stockholm ansåg det svårigen kunna nekas, att genom en lagstiftning i detta ämne möjligheten att kunna bilda en skeppsrederirörelse med utsikt till framgång skulle i betydlig mån underlättas, och han trodde att den storhet England uppnått synnerligast i sin ångbåtsrederiverksamhet, till hufvudsaklig del kunde tillskrifvas den inteckningsrätt i fartyg, där finnes i lag medgifven. Han fann detta medel att anskaffa penningar icke gärna kunna i större mån användas annat än i fråga om företag af betydligare storlek, ty i allmänhet skulle man draga sig att lämna lån i mindre fartyg, om man icke särskildt kände och hade förtroende för rederiet och befälhafvaren. Med fäst afseende därpå, att man måste allt mer och mer öfvergå till stora och dyrbara fartyg, ansåge han den åsyftade lagen blifva en verklig lycka för uppblomstringen af sjöfarten i vårt land.

Det framhölls vidare å ena sidan, att med en lag om inteckning i fartygsegendom denna borde blifva ett rätt respektabelt belåningsobjekt, under förutsättning att det bildades stora bolag för byggande af och redande i fartyg. Å andra sidan ville man häfda, att just för de enskilde redarne stiftandet af ifrågavarande panträtt skulle lätta möjligheten att anskaffa värdefullare fartyg. Då rederirörelsen vid stagnation kräfde uppmunt-  
ran, ansågs en lag i detta syfte skola göra mycken nytta.

Beviljandet af inteckningsrätten ansågs leda till bildande af associationer, som i sammanhang med assurans antoge inteckningar och på dem utfärdade obligationer, hvarigenom för sjöfarten erforderliga kapital skulle kunna lättare och på billiga villkor anskaffas. Men det yttrades äfven tvifvel, huruvida man, med hänsyn till den säkerhet fartygsinteckningen skulle erbjuda, hade utsikt att få den placerad hos banker eller andra långgifvare, hvilket ansågs föga troligt. Dock erinrades, hurusom man då i Tyskland länge önskat inrättande af en marinhypoteksbank och att i Paris en sådan sedan många år finnes. Enligt uppgifter från England hade där förut mera allmänt begagnats »mortgage»

eller inteckning, hvilken jämte försäkringspolisen ansågs såsom tillräcklig säkerhet, men dåmera hade användningen af mortgage betydligt aftagit, emedan kapitalisterna i stället, med den låga ränta, som erhöles i England, föredroge ingå såsom lott- eller aktieägare i fartygen.

Särskildt behandlades af flere talare frågan om lämpligheten att i afseende å medgifvande af inteckning fastslå någon skillnad mellan segel- och ångfartyg, hvarom olika meningar yppades. Vikten af denna hypoteksrätt äfven för segelflottan betonades.

Från ett i bankfrågor sakkunnigt håll yttrades den mening, att inteckningsrätten för ångfartyg ej vore af så öfvervägande betydelse och att, därest hvad segelfartygen anginge assurancesbrevet affattades på grunder särskildt afsedda att möjliggöra belåningen, för hvilket ändamål ifrågasattes bildandet af ett skandinaviskt assurancesbolag på någorlunda bred bas och grundadt på ömse-sidighetens princip, det icke syntes vara öfverstigliga hinder för att på detta sätt skulle skapas en form, som möjliggjorde erhållandet af kapital för segelfartsrörelsen på någorlunda billiga villkor. En talare fruktade allt för stor företagsamhet om inteckningsrätten medgäfves, men han ansåg denna farhåga böra vika för dels det faktum, att det i allt fall skulle blifva ganska svårt att anskaffa penningar på dylika inteckningar — han hänvisade på den pröfning af rederiverksamheten och fartygens värde, som komme att ske af särskilda, för ändamålet framkallade penninginstitutioner samt på den högre ränta de skulle fordra, — dels de stora fördelar inteckningsrätten otvifvelaktigt skulle medföra för sjöfarten.

Hvad detaljerna angick, var man icke enig om, hvilketdera vore lämpligare, att centralisera inteckningsväsendet, på sätt då föreslagits i Danmark och Norge, hos den myndighet, där fartygen skulle registreras, eller ock lokalisera det hos domstolarna i orterna. Inledaren motsatte sig detta senare, då man i detta fall icke kunde veta, hvar inteckning skulle sökas och gravationsbevis utfås för ett fartyg, som från dag till dag kunde hafva öfvergått från en person å en ort till ny ägare å annan. Reglerna för



inteckningar, om rätt därtill medgåfves, syntes inledaren kunna uppställas i hufvudsaklig öfverensstämmelse med den preussiska lagen i ämnet, för hvars föreskrifter redogjordes.

Efter den sakrika öfverläggningen fattade mötet utan votering och så vidt kan ses enhälligt det beslut, som ofvan angifvits.

\* \* \*

Någon åtgärd föranledde ej mötets beslut omedelbart; det är att märka, att man då ej i Sverige ägde det nödiga underlaget för det moderna fartygshypoteket, en på tillfredsställande sätt ordnad fartygsregistrering. Men frågan upptogs i sammanhang med förslag om sådan registrering af den komité, åt hvilken Kongl. Maj:t redan den 8 september 1882 uppdragit att granska sjölagen och hvilken den 22 februari 1887 afgaf sitt betänkande med förslag till ny sjölag. Denna komité höll gemensamma sammanträden med i Norge och Danmark för enahanda ändamål tillsatta komitéer. Samtliga för de tre länderna afgifna sjölagsförslagen innehöllo grundbestämmelser i 2 § om fartygs registrering och i 5 § om teckning i fartyg. I det svenska förslaget 5 § meddelades endast, att angående teckning i fartyg vore särskildt stadgadt. Komitéen hade i öfrigt blott öfverlagt och enats om hufvudgrunderna för de författningar, sagda paragrafer förutsatte och hvilka man icke tänkt sig gemensamma. Däremot öfverlämnades särskilda, af motiv åtföljda förslag dels till lag angående registrering af fartyg, utarbetad af den svenska komiténs ordförande, numera affidne landshöfdingen P. A. Bergström, och dels till lag angående teckning i fartyg jämte tillhörande författningsförslag, som utarbetats af numera justitierådet Ivar Afzelius.

Sjölagskomitén  
1887.

I de allmänna motiven vid 5 § sjölagen erinrade komitéen om naturen, omfattningen och betydelsen af teckningsinstitutet. Komitéen anförde hufvudsakligen följande:

Till sin natur vore fartyg lösöre och kunde salunda endast under de för lösöre gällande former pantsättas. Enligt vår rätt skulle sadant kunna ske endast genom fartygets öfverlämnande

till handpant. I själfva verket vore detta detsamma som att uteslänga ägaren från att begagna fartyget såsom särskildt underlag för kredit; genom att lämna fartyget till pant skulle han beröfva sig själf möjligheten att af fartyget draga afkomst genom sjöfart. Någon kredit kunde alltså på detta sätt icke beredas sjöfartsnäringsen. Detta vore nu visserligen en olägenhet, som icke träffade allenast ägare af fartyg och idkare af sjöfart; men det kunde dock icke nekas, att fartyg i vissa afseenden framför annat lösöre lämpade sig till kreditobjekt, och behofvet att därtill kunna använda dem hade lifvigare gjort sig gällande, likasom sträfvandena i sådant syfte vunnit berättigande, i den mån fartygens värde under senare tid ökats.

Äfven i länder, där man icke i allmänhet velat erkänna underpant i lösöre, hade man dock ansett sig böra medgifva det i fråga om fartyg. Så vore i Norge genom lag af 1857 fartyg särskildt undantagna från förbudet mot underpant i lösöre. England, Holland, Belgien, Frankrike, Italien likasom flere tyska stater ägde en särskild lagstiftning om det s. k. »maritima hypoteket»; i andra tyska stater föreläge förslag till en sådan lagstiftning, och äfven i Finland förevar då ett dylikt förslag. För vår äldre rätt hade ett sådant hypotek icke varit främmande. I 1667 års Sjölag (Bodmeri B. IX) stadgades: »Länar man penningar åt någon att därmed bygga eller upplaga skepp eller betala eller underhålla skeppsfolket, eller ock att befria sig från gäld, som för berörda orsakers skuld tillförene kan vara gjord, tage där bref å med tvenne af Rätten eller ock Stadsskrivarens vittne och underskrift, så att det utan flärd är; de bref kallas *bilbref* och böra hafva företräde för all annan gäld, ja för själfva bodmeribrefven, antingen de äldre eller yngre äro än dessa.» Bilbrefvet var sålunda en förskrifning å medel, som för fartygets behof förskjutits, och syntes hafva medfört verklig panträtt i fartyget. Gällande lag stadgade i 17 kap. 7 § Handelsbalken förmansrätt för den, som »hafver sådant bilbref, som i Sjölagen beskriver är»; men då 1864 års sjölag icke omnämnde bilbref i denna betydelse, saknade detta stadgande dåmera tillämpning.

Genom införande af fartygsregister öppnades en enkel utväg att bereda fartygshypoteket den offentlighet, utan hvilken det icke kunde undgå att menligt inverka på den allmänna krediten, och den nyare lagstiftningen hade också öfverallt satt hypoteket i förbindelse med registreringen, i det man för panträttens giltighet fordrat *inskrifning i registret*. Ett ordnad registreringsväsen vore af andra skäl ett oafvisligt behof; men genom registret bereddes möjlighet att på ett tillfredsställande sätt sörja för pantsättningens offentliggörande.

Inom vårt land hade, anförde komitén, under senare tid fran åtskilliga håll yttrats önskan om införande af fartygshypoteket i den form, hvarunder det i utlandet funnit användning, och komitén erinrade om den af det i Göteborg år 1883 samlade skandinaviska sjöfartsmötet uttalade mening. Komitén, som angående denna fråga inhämtat upplysningar från flera främmande länder, kunde för sin del icke till fullo instämma i de förhoppningar, många af sjöfartsnäringens målsmän syntes fästa vid införandet af detta institut. Det kunde icke förnekas, att fartyg i allmänhet måste blifva ett ganska osäkert hypotek. Skulle icke befälhafvaren gå förlustig möjligheten att å främmande ort i trängande fall erhålla behöffig kredit; ville man icke ställa den, som genom befälhafvares eller besättnings vållande lede skada eller som för räddning af fartyget i nöd vågade lif och gods, i fara att gå förlustig den ersättning, honom tillkomme — och en sådan anordning vore visserligen icke i sjöfartsnäringens eget intresse —, då måste man gifva vissa fordringar — t. ex. för bodmerilån, för skada genom sammanstötning, för bärgarelön — företräde framför hvarje lån, för hvilket fartyget på grund af inteckning häftade. En enda olycka kunde ådraga fartyget förbindelser, som motsvarade hela dess värde, och sålunda göra hypoteket värdelöst. Det vore gifvet, att fartygshypoteket därför icke ägnade sig att blifva hvad man kallade ett »bankpapper». Den säkerhet det gafve kunde aldrig blifva något mer än en förstärkning af den *personliga* kredit, fartygets ägare åtnjöte, det kunde aldrig blifva ett själfständigt underlag för kredit. Borgenären måste äga visshet, att

rederirörelsen väl och försiktigt bedrefves; att befälhafvaren icke lämnades utan nödiga medel på främmande ort, så att han nödgades upptaga lån mot säkerhet i fartyget; att ej genom kontraktsbrott eller skadegörelse en ersättningsskyldighet adroges rederiet, hvilken i väsentlig mån uppslukade fartygets värde; slutligen att fartyget ständigt hölles försäkradt och att försäkringsvillkoren icke öfverträdades. Endast under förutsättning att kreditinstitut funnes, hvilka vore i tillfälle utöfva erforderlig kontroll i berörda hänseenden, kunde en nämnvärd användning af fartygshypoteket såsom kreditmedel för rederinäringen såsom sådan förväntas. Den risk borgenären lupe föranledde emellertid städse, enligt hvad erfarenheten från andra länder gifve vid handen, att räntan å dylika lån betydligt öfverstege den vanliga bankräntan.

Vid sådant förhållande hade komitén tvekat, huruvida tillräckliga skäl förefunnes att i vår rätt upptaga ifrågavarande institut. Efter hvad erfarenheten från främmande länder gifvit vid handen, kunde den härigenom öppnade möjligheten att upptaga lån å fartyg lätteligen under tider af höjda fraktsatser gifva anledning till användande af nog dyrt kapital för byggande af fartyg och till en osund öfverproduktion af skeppsrum, likasom under dåliga konjunkturen därigenom kunde beredas utväg till ett ruinerande fortsättande af rörelsen. I de länder, där fartygshypoteket funnit sin största användning — England och Frankrike — hade, meddelade komitén, under den senaste tiden denna användning i väsentlig grad gått tillbaka. Och då fartygshypoteket för rederinäringen såsom sådan hade betydelse endast så vidt anginge fartyg af större dräktighet och betydligare värde, kunde det väl ifrågasättas, huruvida icke aktiebolaget erbjöde både den lämpligaste och en fullt tillräcklig form för kapitalets intresserande i rederinäringen. Trots dessa betänkligheter hade komitén trots lagstiftningen böra gå till mötes de önskningsar, rederinäringens målsmän i detta afseende uttalat, och bereda denna närings idkare i vårt land samma möjlighet att erhålla kredit, som genom de förslag, hvilka från norsk och dansk sida i samband med sjölagsförslagen komme att fram-

läggas, i dessa länder skulle öppnas redaren och som i Europas största sjöfartsidkande länder redan sedan länge medgifvits. I de speciela motiven betonades ytterligare syftet med det nya institutet vara åstadkommandet af rörelsekapital för rederinäringen.

Hvad förslaget angår, innefattade det väsentligen endast en tillämpning å fartygshypoteket af gällande rätt om inteckning i fastighet och af förlag. Till grund för inteckningen skulle ligga en skriftlig utfästelse af ägaren om pantsäkerhet i fartyget. Behörig myndighet för intecknings meddelande föreslogs blifva rådstufvurätt i den stad, där fartyget vore registrerad. Inteckning skulle få fastställas endast för visst belopp i penningar och icke i flera fartyg gemensamt eller i del af fartyg. Då det svenska fartygsregistret ej skulle utgöra en realrättsbok för fartyg, skulle, vid öfverlåtelse af fartyg från en till annan, och då inteckning söktes på grund af förre ägarens utfästelse, innan nye ägaren anmält sitt fång till fartygsregistret, öfverlåtelsen vara utan verkan till förringande af inteckningssökandens rätt. Vid samtidigt skeende anmälan af öfverlåtelse och ansökan om inteckning skulle äganderätten äga företrädet.

Angående fartygsregistreringen, i lagen hvarom förutsattes att lag om inteckning skulle komma till stånd, må här blott erinras, att registreringsplikten skulle inträda för fartyg med en dräktighet af minst 20 ton; att registreringsväsendet skulle förläggas till rådstufvurätterna, hvar med sitt registreringsområde och med ett för hela riket i full öfverensstämmelse med de särskilda områdenas fartygsregister fördt gemensamt register; att i registret skulle upptagas bland annat det fång, hvarigenom fartyget eller fartygslott af ägaren åtkommit, och att vid anmälan till registrering skulle fogas, utom vissa handlingar angående fartyget, åtkomst- och andra handlingar, som styrkte riktigheten af de i anmälan i öfrigt meddelade uppgifter. Förändringar i äganderätten skulle på lika sätt anmälas.

Af de särskilda motiven framgår att, da man bestämt sig för att till registreringsmyndighet utse rådstufvurätterna och ej magistraterna, man därvid haft i sikte angelägenheten af att till

domstol förlägga inteckningsväsendet, hvilket borde uppdragas åt samma myndighet som registreringsväsendet. Fartygsregistret betecknades såsom varande väsentligen af offentlighetsrättslig natur, ehuru utgörande det faktiska underlaget för inskrifning, med privaträttslig verkan, af utfäst underpant i fartyg.

\* \* \*

**Kommers-  
kollegium 1887.**

Öfver sjölagskomiténs förslag till ny sjölag hade kommerskollegium anbefallts att inkomma med utlåtande, och detta afgafs den 28 november 1887. Kollegiet, som ställde sig tämligen afvisande mot intecknings beviljande, stödde sig därvid på inhämtade yttranden af vissa *handels- och sjöfartsnämnder*.

Enligt den redogörelse för hvad dessa anfört, som i kollegiets utlåtande är lämnad, hade af nämnderna endast fyra uttryckligen angifvit sin ståndpunkt i förhållande till nu ifrågavarande ämne, under det att samtliga de öfriga därom ej särskildt utlåtut sig. Af berörda fyra nämnder hade visserligen en, nämligen handels- och sjöfartsnämnden i Vestervik, förmält sig anse, att medgifvandet af inteckningsrätt i fartyg skulle lända till fördel för sjöfarten, men däremot samtliga de tre öfriga, eller handels- och sjöfartsnämnderna i Karlskrona, Uddevalla och Göteborg, bestämdt och, så vidt af handlingarna kunde inhämtas, utan någon meningskiljaktighet afstyrkt införandet i vår rätt af ifrågavarande institut. Handels- och sjöfartsnämnden i Karlskrona hade i sådant hänseende yttrat, att nämnden, lika med komiterade och på de af dem i motiven uttalade betänkligheter i fråga om införandet af ett nytt rättsinstitut för inteckning i fartyg, ansåge, att gagnet af ett sådant institut komme att blifva mycket litet och endast gällande för ett fåtal fartygsägare i jämförelse med de många besvärligheter och kostnader, som genom den därigenom påkallade omständligare registreringen blefve hvarje ägare till fartyg om tjugoton och däröfver ålagda, och att nämnden därför ansåge lyckligast för den svenska sjöfartens framtida utveckling, om det ifrågasatta nya rättsinstitutet icke komme till stånd samt den

oundgängliga registreringsskyldighetens fullgörande förenklades så mycket som möjligt till den nödiga ordningens åstadkommande, utan att näringen oskäligt betungades med besvär och kostnader.

Af handels- och sjöfartsnämnden i Uddevalla hade i ärendet blifvit anfördt, att kärnpunkten uti hvarje skäl, som framdragits eller kunde framdragas till förmån för inteckningsrätt i fartyg, torde kunna uttryckas med orden: underlättnad till ernående af största tänkbara kredit för anskaffande af oinskränkt tonnage. Nämnden vidginge gärna, att rörelsen i fråga icke kunnat uppnå nödig utveckling, om ej behöflig kredit städse varit till finnandes; men, då man erinrade sig t. ex. att Bohuslän, som för en mans-ålder sedan knappast ägde något enda råsegelfartyg, numera hade en saltsjögående handelsflotta om ett par hundra kölar, hvilkas värde några få år förut uppgick till flera millioner kronor, vore det klart och tydligt att, så länge denna närings utveckling vore sund, nödig kredit för anskaffande af *behöfligt* lastrum ingalunda saknades; men för att sätta denna jämförelsevis storartade rederirörelse i scen fordrades förtroende till affären och insikt om behovet af ökad tonnage, faktorer, som numera icke förefunnes, hvarföre det skulle blifva till tvifvelaktig båtнад för en *sund* utveckling, om man än till följd af den föreslagna inteckningsrätten kunde framlocka ett och annat från topp till botten skuldsatt fartyg. Äfven denna inbillade fördel förmenades dock dess bättre uteblifva, då det vore påtagligt, att den säkerhet, en inteckning i fartyg gäfvé, måste stå tillbaka för flerfaldiga andra fordringar och således inskränka sig till en föga vägande förstärkning i rederiets *hemort* af den personliga krediten och *å alla andra* orter stänga en alltid nödig och ofta anlitad kredit för befälhafvaren vid inköp af till fartyget behöfliga inventarier, proviant m. m. och således blifva rent af skadlig. Det värsta af allt vore emellertid, att inteckningsrätt skulle rubba det häfdvunna förtroende, som under rederirörelsens utveckling i vart land uppstått man och man emellan.

Handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg hade i ämnet anfördt, att dånera i allmänhet ej byggdes större segelfartyg utan endast angfartyg, hvilka åter, där de vore af någon större

dräktighet, vanligtvis byggdes, ej för enskilde personers utan för aktiebolags räkning. Sådana bolag, hvilka här i landet med lätthet bildades, borde och kunde medelst aktieteckningen anskaffa det för fartygs byggande och utrustande nödiga kapital, och de enskilde aktieägarne kunde, där fartygen eller fartygsandelarne vore försäkrade mot sjöfara, lätteligen belåna sina aktiebref. I förevarande afseende syntes alltså för sjöfartsrörelsen ej något trängande behof finnas att annorledes, såsom t. ex. mot inteckning i fartyg, anskaffa nödigt rörelsekapital. För öfrigt vore att märka, det sådan inteckning icke medförde någon stadgad säkerhet för långgifvaren, dels emedan denne aldrig med visshet kunde veta, huru stora »tysta förmånsrätter» med prioritet framför inteckningar hvilade på fartyget, och dels emedan det vore ytterst tvifvelaktigt, huruvida en här i landet vunnen inteckning komme att respekteras i utlandet, ifall det intecknade fartyget där tvångsvis försaldes. I följd af den osäkerhet, som alltså vidlåde ifrågavarande inteckningsinstitut, vore det uppenbart, att lån mot inteckning i fartyg komme att beviljas endast mot en ränta, som blefve så hög, att det — i synnerhet under dåvarande för sjöfarten tryckta förhållanden — icke skulle kunna för en redare vara någon uträkning att mot sådan inteckning upplåna penningar; och komme alltså enligt nämndens mening medgifvande af inteckning i fartyg *icke* att blifva till något väsentligt gagn för sjöfartsrörelsen, hvadan, och då dessutom införande af inteckningsinstitutet förutsatte vidtagande af åtgärder (en kostbar registrering m. m.), hvilka utan motsvarande fördelar skulle betunga sjöfartsrörelsen, nämnden för sin del hemställde, att lag om inteckning i fartyg för det dåvarande icke måtte antagas.

Såsom eget utlåtande anförde kollegiet, att de skäl, hvilka sålunda och icke minst af komiterade själfve blifvit anförda mot medgifvandet hos oss af inteckningsrätt i fartyg, enligt kollegiets åsikt, vore af så stor vikt och betydelse, att det icke borde ifrågakomma att medgifva sådan inteckningsrätt, utan att dessförinnan åtminstone förelage en fullständig utredning därom, att



från affärsvärldens synpunkt ett verkligt behof förefunnes att inrätta ifrågavarande för vårt land alldeles nya institut. Vore det nämligen visadt, ej allenast att ett dylikt behof förefunnes, utan äfven att sannolik utsikt vore för handen att hypotek i fartyg verkligen skulle vinna någon afsevärd kredit, kunde måhända anledning förefinnas för lagstiftaren att bereda väg för det ifrågavarande institutets införande. Funnes åter icke något så beskaffadt verkligt behof jämte utsikt att få detsamma på nu åsyftade sätt tillgodosedt, ansågs en lagförändring i förevarande syfte visserligen icke böra vidtagas, då lagen icke borde söka framtvinga nya kreditvägar, utan dess uppgift borde vara att allt efter affärslifvets växlande kraf reglera och gifva rättsskydd åt de legitima kreditförhållandena, hvilka faktiskt trängde sig fram och vore en förutsättning för affärernas sunda utveckling.

Af denna kollegiets uppfattning följde, anförde kollegiet, att det för det då närvarande icke kunde biträda förslaget om införande här i riket af fartygshypoteket. Vål hade, såsom af komiterade erinrats, 1883 års skandinaviska sjöfartsmöte i Göteborg uttalat ofvan anförda åsikt i ämnet; men detta vore också, kollegiet veterligen, det enda offentliga uttalande i sådant syfte, som föreläge, och därvid vore för öfrigt att märka, dels att under den öfverläggning, som föregick mötesresolutionens antagande, från flera håll uttalats ganska stora betänkligheter i fråga om fartygshypotekets lämplighet, dels ock att samma öfverläggning icke innefattade någon egentlig utredning angående förefintligheten af ett verkligt behof i nu ifrågavarande hänseende. Ej heller föreläge någon sådan utredning vare sig i komitébetänkandet eller i de med anledning därpå af handels- och sjöfartsnämnderna afgifna yttranden; och icke nog härmed, utan därtill hade synnerligen talande skäl mot det nya institutets införande blifvit andragna icke blott af, bland andra, den handels- och sjöfartsnämnd, nämligen Göteborgs, hvars yttrande i detta ämne tvifvelsutan vore i framstående män förtjänt af uppmärksamhet, utan jämväl af komiterade själfve.

\* \* \*

Sjöfartsnäringskomitén 1890.

Sjölagskomiténs ofvan anförda uppfattning i fråga om fartyghypotekets betydelse underströks senare af den s. k. sjöfartsnäringskomitén af år 1890.

Sistnämnda komité ansåg, att betydelsen af en inteckningsrätt i fartyg icke borde öfverskattas. Den skulle naturligtvis visa sitt största gagn för de större rederiföretagen, som vore i behof af stora kapital och en vidsträckt kredit. Emellertid funne dessa i regel det både ändamålsenligare och bekvämare att genom att antaga form af aktiebolag bereda sig de medel, de behöfde, och den enskilde aktieägaren i dylika bolag erhöles lättast kredit mot säkerhet af själfva aktiebrevet med eller utan bifogande af assurancespolicen.

Äfven för de enskilde redarne och rederibolagen vore dessa lån mot inteckning i fartyg ej så användbara. Det visade sig nämligen här, såsom eljest, att ju mera någon anlätade sin realkredit, dess mera inskränktes hans personliga kredit, och förtroendet till samt benägenheten att ingå affärer med dem, hvilkas fartyg vore intecknade, måste därför i viss mån minskas. Härtill komme framförallt, att den säkerhet, inteckning i fartyg erbjöde, enligt sakens natur vore ganska tvifvelaktig och lede intrång af de enligt sjölagen med panträtt försedda s. k. sjöfordringar, hvilka nödvändigt måste utgå framför intecknad gäld. Häraf blefve en helt naturlig följd, att villkoren för dylika lån icke blefve de gynnsammaste. Erfarenheten hade ock visat, att i länder, där man medgifvit inteckning i fartyg, detta institut icke på långt när fått så stor användning, som man väntat. Både i England och Frankrike hade, aberopade äfven denna komité, inteckningar i fartyg på senare åren i allt mindre grad anlåtats.

Sjöfartsnäringskomitén höll därför före, att medgifvande af inteckningsrätt i fartyg, äfven om det i några fall kunde visa sig vara till fördel, icke i det stora hela lände sjöfartsnäringen till det gagn, man asyftat, eller att tillföra densamma billigt och rikligt kapital, utan att detta mål bäst ernåddes genom bildande af aktiebolag för rederiföretag; och till stöd för sin åsikt aberopade komitén till slut sjölagskomiténs yttrande om betydelsen af inteckning i fartyg.

Komiténs uttalande härom framkallade reservation af herr Brodin, som ansåg inteckningsrätt i fartyg kunna vara af stor betydelse för sjöfartsnäringen. Han erinrade, att det numera för rederirörelsens framgångsrika drifvande fordrades större och dyrbarare fartyg än förut, och då kostnaden för ett stort tidsenligt fartyg vore högst betydlig, vore önskvärdt, om redaren hade möjlighet att genom inteckning i detsamma kunna, när så påfordrades, använda det som hypotek. Detta hypotek syntes reservanten kunna blifva lika säkert som inteckning i fastighet, om fartyget vore försäkradt ej blott för vanlig sjöfara, utan äfven för all annan skada och förlust, hvilken ytterligare försäkring skulle kunna ernås genom en assuransförening redarne emellan. Villkoren för lån mot inteckning i fartyg borde i sådant fall kunna blifva lika billiga som för andra lån mot inteckning; och borde, enligt reservantens mening, dylika lån, helst med amortering, kunna utlämnas af riksbanken eller från någon för ändamålet bildad allmän fond.

\* \* \*

Vid behandling i *högsta domstolen* af 1887 års förslag till ny sjölag yttrade vid 5 § angående fartygsinteckningen fyra ledamöter, under hänvisning till kommerskollegiets uttalande, att de funne sig »för det närvarande sakna skäl att tillstyrka införande i vår rätt af ifrågavarande kreditinstitut». En ledamot hemställde att, då förslag till den särskilda lagstiftning, hvartill paragrafen i sjölagen hänvisade, icke föreläge till granskning, denna paragraf måtte utgå, och två ledamöter erinrade blott vid denna paragraf, som lydde: »Angående inteckning i fartyg är särskildt stadgad», att någon särskild lagstiftning angående inteckning i fartyg ännu icke förefunnes. En ledamot uttalade särskildt, att detta rättsinstitut syntes ingalunda komma att väl harmonisera med grunderna för den gällande allmänna lagens stadganden i 17 kap. handelsbalken.

**Högsta domstolen  
om 5 § sjölags-  
förslaget.**

Något förslag till lag om inteckning i fartyg framlades ej i Sverige; vederbörande departementschef förklarade sig, enligt det

**Inteckningslag ej  
framlagd, 1891.**

vid propositionen till 1891 års Riksdag med förslag till ny sjölag fogade utdrag af protokoll öfver justitiedepartementsärenden, sakna skäl att för det dåvarande förorda införandet af berörda rättsinstitut. Departementschefen anförde därvid, att införandet i vår lagstiftning af detta institut skulle i väsentlig mån förändra karaktären af fartygs registrering, hvilken skulle ordnas med särskild hänsyn till registrets uppgift att jämväl utgöra grundval för sagda rätt och till följd däraf komma att iklädas former, hvilka för de registreringspliktige blefve mera betungande än eljest vore behöfligt samt att ej mindre komiterade själfve än äfven kommerskollegiet och sjöfartsnäringskomitén uttalat tvekan angående detta kreditinstituts lämplighet för vårt land. Vid nämnda förhållande erfordrades ej heller pröfning af förslaget till lag om fartygs registrering, och de i sådant hänseende behöfliga föreskrifterna kunde tillkomma enligt 89 § regeringsformen.

Förordning angående registrering af svenska fartyg utfärdades därefter å administrativ väg den 27 november 1891, därvid kommerskollegium blef registreringsmyndighet och den med hänsyn till fartygsinteckningen uppställda fordran på företeende af åtkomsthändingar till styrkande af fång till fartyg eftergafs.

**F**rågan upptogs härefter vid det fjärde nordiska sjöfarts- Nordiska sjöfarts-  
mötet 1897.  
mötet i Stockholm 1897, på hvars program det sjätte öfver-  
läggningsämnet lydde: »Är införandet af teckningsrätt i fartyg  
för den nordiska sjöfartsnäringen önskvärdt?»

Inledaren framhöll, att det, med den ställning som frågan för närvarande hade i Sverige, hufvudsakligen gällde att utreda, om den ifrågavarande lagen kunde vara af det afsevärda gagn för sjöfartsnäringen, att denna närings mälsmän hade anledning uttala sin önskan, att lagen måtte komma till stånd; på detta svar ansågs komma att bero, huruvida lagförslag i förevarande riktning komme att af vederbörande framläggas eller icke. Han erinrade, att det torde vara ganska tydligt att de ifrågavarande teckningarna icke kunde tillskapa något prima bankpapper, utan att lättheten att belåna desamma högst väsentligt komme att bero på det personliga förtroende ett fartygs rederi åtnjöte. Anledningen härtill vore ju ganska tydlig och berodde i främsta rummet på de sväfvande tysta förmånsrätter, som ju alltid kunde komma att gå framför teckningen. Men äfven andra omständigheter inverkade ogynnsamt på hypotekets värde. Fartygets aflägsna vistelseort, då tecknade fordringar till äfventyrs skulle uttagas ur fartyget, och svårigheten att göra sina rättigheter gällande i aflägsna länder, de sedvanliga inskränkningarna i försäkringspolicernas omfattning med mera dylikt skulle otvifvelaktigt föranleda, att det ifrågavarande hypoteket icke kunde erhålla något stort belåningsvärde *i och för sig*, motsvarande fastighetsinteckningar eller ens förlagsinteckningar. Men å andra sidan borde man kunna tänka sig, att genom en utsträckning af

försäkringspolicernas omfattning eller rent af genom särskild försäkring af den risk, inteckningshafvarne kunde lida genom tysta förmånsrätters tillkomst till men för inteckningen, dylik intecknings värde såsom hypotek skulle kunna betydligt ökas; sålunda borde åtminstone i allmänhet svarighet ej kunna möta att göra gällande sin rätt med stöd af inteckningen. Emellertid finge man ej föreställa sig, att institutets införande skulle kunna få någon så stor betydelse för sjöfartsnäringen, att *denna närings framtid i väsentlig mån därpå vore beroende*. Att denna inteckningsrätt i fartyg vid vissa tillfällen kunde visa sig ganska gagnande, måste dock säkerligen medgifvas. Den kunde för rederierna väsentligt underlätta penninganskaffningen vid behof, liksom den kunde vara gagnelig vid inrättandet af nya reguliära träder. Inteckningen jämte försäkringspolisen vore sålunda, åtminstone om den senare ägde erforderlig omfattning, lämpliga att blifva ett mycket *godt stöd* vid bruket af redarens personliga kredit. Inledaren ifrågasatte emellertid, huruvida alla registreringspliktiga fartyg borde få intecknas. Ganska säkert ansågs vara, att nyttan af inteckningsrätt egentligen skulle komma att visa sig i fråga om de större fartygen, särskildt ångfartygen, eller i allmänhet i fråga om stora värden på en köl, hvaremot man af naturliga skäl kunde antaga att de mindre fartygen och särskildt de mindre segelfartygen skulle hafva ganska ringa gagn af institutet, då den säkerhet som inteckning i dessa fartyg skulle bereda, skulle blifva än mer oviss än i fråga om de större, och belåningstransaktionerna med detta hypotek väl i allmänhet komme att afse mera betydande belopp. Det ansågs därför icke utan skäl kunna ifrågasättas, om icke rätten till inteckning borde begränsas till ett visst högre tontal — exempelvis 150 eller 200 ton. Åberopande att de flesta sjöfartsidkande nationer hade en dylik lagstiftning och att ett särskildt lagförslag i ämnet redan vore uppgjort i Sverige, framhöll talaren, att orsaken till att förslaget ej än blifvit upphöjdt till lag, torde vara att söka i det bristande intresset hos de i landets lagstiftning direkt deltagande myndigheterna, för hvilka sjöfartens intressen i allmänhet vore

ett ganska främmande gebit. De reformer, som genomfördes på detta område, måste i viss mening tvinga sig fram. Frågan hade nu upptagits vid sjöfartsmötet hufvudsakligen därför, att en underlåtenhet därutinnan skulle af de lagstiftande myndigheterna med skäl kunnat tolkas såsom en bekräftelse på den mening, att frågan för sjöfartsidkarne saknade afsevärd betydelse, hvilket ingalunda ansågs vara fallet, och att därmed sträfvandena för reformens genomförande för en obestämd framtid komme att afstanna.

Under den följande diskussionen yttrade sig flere talare för inteckningsrättens införande i Sverige. Af utländska mötesdeltagare framhölls, huru man i deras hemland var nöjd med de lagar, som möjliggjorde fartygsinteckningen. I Finland, där sjölagen och förordningen om skeppsregister af den 11 november 1889 innehålla bestämmelser om inteckning i fartyg, hade lagstiftningen visat sig nyttig så till vida, att sedan dess tillkomst ett glädjande uppsving förnärkts i rederirörelsen såväl beträffande stora och dugliga segelfartyg som särskildt ångare. Lagen hade försökt på allt sätt säkerställa lånen och föreskrifvit stränga och detaljerade bestämmelser beträffande redarnes skyldighet gentemot registreringsmyndigheten, afseende att för långifvarne möjliggöra att alltid noggrannt hålla reda på de fartyg, i hvilka de insatt sina kapital. I Danmark, där den 1892 införda lagen om registrering af fartyg innehöll medgifvande af rätt till inteckning i fartyg, hade man ej haft några ogynnsamma erfarenheter af detta institut. Ingen hade höjt sin röst mot inteckningsrätten. Visserligen vore denna en förmån för de kreditorer, som hade inteckning i fartyg, framför dem, som icke hade det, men häremot reste sig icke någon betänklighet, då en hvar hade tillfälle att genom registreringen inhämta, i hvad mån fartyget vore prioriteradt. Egentliga sjöpanträttigheter, som funnes vid sidan om inteckningen, ginge alltid före denna. Här föreläge medel till ytterligare hjälp vid tillfällen, då man å ena sidan ville placera sina penningar i ett sjöföretag, hvilket alltid vore äfventyrligt, men å andra sidan ville, genom att skaffa sig en företrädesrätt framför aktie-

ägare, bereda bättre garanti för sina räntor. En talare från Norge ansåg det såsom en plikt att, till fullföljd af förutsättningen i den nya norska sjölagen, genom åvägabringande af fullt tillfredsställande skeppsregister bereda skeppsegendomen samma ställning på världsmarknaden, som den hade i andra länder. Detta kraf vore uppställt af nordisk skeppsredareförening och det vore af aktuel betydelse vid köp af fartyg, icke endast hemma utan också i utlandet, att enahanda hypotek kunde anlitas, som gällde på det ställe, där man byggde sitt fartyg och att man vore viss om att kunna erbjuda säkra garantier; detta kunde man bäst göra, om man anordnade saken i öfverensstämmelse med internationella bruk och former. Det viktigaste vore, att man sökte lämpa sig efter bestående regler, så att man kunde hoppas att de personer, med hvilka man afslöte kontrakt i utlandet, ej behöfde frukta för att lämna anstånd på delar af köpesumman. Från svenskt håll uppställdes såsom ett önskemål, att sjölagarna i de tre nordiska länderna bragtes i så nära öfverensstämmelse med hvarandra som möjligt.

Af en svensk talare betonades den allmänna principen, att det kapital, som nedlades i sjöfarten icke borde vara ett dödt kapital, utan att de personer, som insatte sina kapital i fartyg, verkligen skulle kunna använda sina äganderättsbevis såsom låne-medel för att anskaffa penningar till andra företag. För sjöfartsnäringen vore erhållandet af rätt till fartygsinteckning lika nödvändigt som det på sin tid varit önskligt att erhålla inteckningsrätt för fastigheter på land. Det vore svårt att inse, hvarför just för sjöfartsnäringen den restriktionen skulle göras, att medel, som nedlades i denna näring, icke vidare skulle kunna göras fruktbringande. För vår sjöfartsnäringss uppsving vore den viktigaste saken, att man kunde intressera en större allmänhet för sjöfarten. Detta skulle bäst ske därigenom, att det funnes många participienter i fartygen, många, som kunde använda fartygsvalutor såsom medel att placera sina tillgångar. Talaren ansåg till och med en fartygsinteckning skola blifva af större värde än en ångbåtsaktie för närvarande ägde. En lag om in-



teckning i fartyg skulle vidare gifva anledning till en utvidgning af fältet för sjöförsäkringsverksamheten och skulle sålunda ej blott gagna sjöfarten utan äfven assuransrörelsen.

En annan talare framhöll, huru inteckningsrätten framför allt skulle vara till nytta för dem, som anskaffade nya fartyg. Det vore icke lämpligt att endast genom besparingar utvidga och förkofra skeppsrederiet. I Sverige hade under en längre tid icke funnits några egentliga skeppsredare, utan hufvudsakligen hade det varit köpmän, som bedrifvit rederirörelsen vid sidan af sin egentliga verksamhet. I Norge däremot hade personer, som haft erfarenhet i yrket, såsom sjökaptener och andra, stannat i land och blifvit skeppsredare, och dessa hade skött sin handtering så, att den burit sig väl. Häri såg talaren den yttersta grunden till att sjöfartsnäringen i Norge gjort så betydande framsteg. Då nu på senare tiden äfven i Sverige personer ägnat sig åt rederirörelsen med mera energi än förut, skulle en lag om inteckning i fartyg komma att utgöra en mäktig häfstång för utvidgande af den skeppsrederihandtering de drefve.

För öfrigt förmenades det förhållandet, att intecknings medgifvande skulle framkalla spekulation, vara ett godt medel att föra näringen framåt.

De talare, som yttrade sig emot inteckningslagstiftningen, anförde hufvudsakligen följande argument: Då skeppsrederiet icke vore ett företag, som för närvarande lönade sig, vore det olämpligt att i en sådan näring nedlägga upplånta penningar, utan borde man på sin höjd därtill använda besparingar. Det vore orätt att uppmuntra spekulationen genom att medgifva inteckningsrätt i fartyg. Det påpekades, att mellan fastighet på land och fartyg vore en skillnad, som borde öfva inflytande på frågan; den förra kunde genom sitt läge vinna i värde eller stå på samma punkt, fartygets värde däremot förminskades under tidernas lopp. Om inteckningsrätt funnes, förmenades det kunna gifva anledning till att svindel uppstode genom köp af gamla ångare från England, hvaraf för närvarande ansågs finnas alldeles tillräckligt. Härtill komme, att om ett gammalt fartyg

inköptes, så intecknades det vanligen till hälften eller något mera, men det vore icke sagdt. att detta fartyg lämnade god afkastning. Därest, i händelse af haveri, penningar för fartygets reparation ej kunde anskaffas, blefve följden, att den, som fått inteckningen och lämnat pengarna, i många fall, ja kanske i de flesta, äfven blefve fartygets redare, och att den förre redaren finge afträda denna sin egendom. Inteckningen ansåg man ej erbjuda så stor säkerhet, som det kunde synas. Skulle full säkerhet gifvas, fordrades en förändring i gällande assurancesystem. Det borde då upprättas en på ömsesidighet byggd garantiförening för långifvarnes säkerhet. Men följden däraf blefve en orimligt hög ränta för låntagaren, t. ex. 5 procent för inteckningen och 10 procent för assuranzen, tillhopa 15 procent. Skeppsredaren skulle säkerligen mista den själfständighet, som han ägde, därigenom att han blefve tvungen att inlåta sig på assurancesaffärer, hvilket vore ytterst skadligt för rederirörelsen. Komme lagen till stånd, skulle den kanske icke direkt göra någon skada, men man finge icke emotse den med alltför ljusa förhoppningar.

Speciella anmärkningar framställdes af talare från båda sidorna. Några af dem, som önskade inteckningsrätten, yrkade, att lagens räckvidd ej skulle alltför mycket utsträckas och att inteckning i smärre fartyg ej borde tillåtas. Detta skulle föranleda onödiga vidlyftheter och kunde icke anses vara till gagn för sjöfarten i egentlig mening. Begränsningen borde lämpligast sättas vid 150 ton. En talare framkastade till och med det förslaget, att man borde förbjuda inteckning af fartyg, som ginge på alltför aflägsna farvatten. En motståndare till institutet framhöll att, om detta medgäfvos, rätten endast borde gälla, då fartygen vore nya. Den borde, menade han, ställas på en tid af fem år från den tid, då fartyget byggdes. Endast hälften af fartygets kostnad borde få intecknas, med skyldighet för den, som toge inteckningen, att amortera beloppet med en femtedel för hvarje år under fem år, så att fartyget efter denna tid vore gravationsfritt. Därigenom kunde man underlätta inköpet af nya och tidsenliga fartyg, och utvecklingen af handelsflottan skulle blifva sund och

kraftig. Äfven anmärktes såsom en svårighet i förevarande afseende att fartygsregistreringen vore centraliserad hos en enda myndighet, något som förmenades försvåra öfversikten öfver fartygens verksamhet. Sådana frågor som t. ex. frågor angående kondemnering af fartyg eller de mångfaldiga förändringarna i eganderätten till fartygen skulle alltid lätt kunna kontrolleras, om registreringen skedde i fartygens hemort. På samma sätt borde också inteckningsväsendet lokaliseras, såsom förhållandet var i England och Finland.

Mötet ställde sig emellertid på deras sida, som under debatten förordat inteckningsrätten och antog utan votering följande resolution: »Sjöfartsmötet uttalar, att mötet vidhåller den af 1883 års nordiska sjöfartsmöte uttalade uppfattning, att en genom lag beredd möjlighet att medels inteckning i fartyg tillföra rederirörelsen kapital är för sjöfarten i de nordiska länder, i hvilka detta rättsinstitut ännu icke är infördt, önskvärd, samt uppdrager åt styrelsen för nordisk skeppsredareförening att i ämnet göra framställning till de Förenade Rikenas regeringar.»

**Riksdagen 1898.** I förenämnda tillfälliga utskotts i första kammaren utlåtande vid 1898 års riksdag hade utskottet, under framhållande hurusom den omständighet, att frågan om rätt till inteckning i fartyg fallit 1891, torde hafva berott hufvudsakligen på myndigheternas varsamhet, då de saknat fullständig utredning om åsikterna i sjöfartskretsar om detta rättsinstituts behöflighet, vidare anför, att utskottet i detta afseende liksom i fråga om andra åtgärder för näringarnas höjande vore af den åsikt, att, äfven om ifrågasatta åtgärder icke skulle medföra all den nytta, som däraf förväntades, lagstiftningen åtminstone icke finge undanhålla, utan borde öppna möjlighet för begagnande af desamma, naturligtvis under förutsättning att icke kraftigare motskäl kunde frambäras, hvilket i detta fall svärligen kunde sägas vara händelsen.

Andra kammarens tillfälliga utskott yttrade sig ej särskildt i frågan, men anslöt sig i allmänhet hufvudsakligen till hvad medkammarens utskott anför.

Då ärendet förekom i första kammaren, ställde sig en talare, inledaren af frågan vid 1883 års sjöfartsmöte, något tveksam med afseende å nyttan af det ifrågavarande rättsinstitutet. Han uttalade den åsikt, att detsamma skulle föga gagna rederinäringen och icke heller kunna verka fruktbringande för landets ekonomiska utveckling. För att det skulle medföra någon effekt kräfdes, ansåg han, först och främst genomgripande förändringar af sjölagen; den stora massan af tysta förmånsrätter måste, enligt hans förmenande, mycket inskränkas, liksom tiden, hvarunder dessa förmånsrätter existerade. Äfven påpekade denne talare, hurusom fartygsinteckningen kräfdes ändring i vårt registreringsväsen.

Utskottets ordförande förklarade sig äfven hafva ställt sig synnerligen tveksam i denna fråga, men, erinrande om hvad i saken förekommit vid 1897 års sjöfartsmöte, förklarade han sig visserligen anse, att rättsinstitutet icke komme att verka så synnerligen mycket, men ställde häremot att, enligt hvad honom meddelats, i Finland inteckningar i fartyg funnos beviljade endast i Helsingfors till ett belopp af mellan två och tre millioner, hvilket visade att i detta land lagstiftningen befunnits lämplig.

Motionären förklarade sig öfvertygad att, äfven om lagstiftningen i förevarande ämne medförde svårigheter, detta rättsinstitut skulle vara till stort gagn för både långifvaren och långtagaren, hvilket visades med exempel.

Den förste talarens invändningar upptogos af en talare på Stockholmsbanken, författaren till 1887 års lagförslag i ämnet, hvilken med kraft häfdade nödvändigheten af de tysta förmånsrätternas fortfarande företräde framför fordringar, uppkomna genom privata transaktioner. De tysta förmånsrätterna inverkade utan allt tvifvel på inteckningen så, att denna blefve en skäligen svag säkerhet, som på intet vis kunde jämföras med inteckning i fastighet eller handpant i lösöre, hvarför de penningar, som lånades mot sådan säkerhet som inteckning i fartyg, alltid blefve dyrare penningar. Under goda konjunkturer kunde väl en rörelse drivas med dyra penningar, men vid ändrade tider lockades man taga lån och insätta lånemedlen i rörelsen, som då lätt blefve osund.

Beträffande invändningen att, om inteckning skulle införas, fartygsregistreringen måste förändras, erinrade talaren att skillnaden mellan den af sjölagskomitén ifrågasatta registreringen och den nuvarande grundade sig därå, att man ansett att, ifall inteckning i fartyg skulle vara möjlig, den borde liksom inteckningar i allmänhet beviljas af domstol, och att i följd häraf själfva registreringen också skulle skötas af domstolarna, icke af administrativ myndighet, såsom i nu gällande förordning vore bestämdt. Betänkligheterna i detta fall hade dock, efter hvad talaren trodde, varit mera af formel natur än af betydelse i sak, och för

sin del hölle talaren före, att kommerskollegium mycket väl skulle kunna handlägga dessa inteckningsärenden.

Om man ville hafva inteckning i fartyg, måste man emellertid hafva något, som motsvarade lagfart, — en pröfning af åtkomsten — man måste så att säga formalisera fångeshandlingen beträffande fartyg och anordna registreringen af dessa fång på ett ännu noggrannare sätt än hvad nu vore fallet. Dock trodde talaren, att den registrering, som nu funnes, redan vore så pass uttömmande, att förändringarna icke behöfde blifva synnerligt betydande och att vanan vid registrering i vårt land numera blifvit så pass stor, att tyngden af en ytterligare ökad registreringskyldighet icke skulle för våra sjöfartsidkare vara alldeles omöjlig att bära.

Med skäl borde dessa två olägenheter framhållas i denna fråga. Men, frågade talaren, hvem träffade olägenheterna? Uteslutande sjöfartsidkarne själfva. Detta ansåg han såsom en afgörande synpunkt. Ingen annan kunde lida däraf, och om sjöfartsidkarne med öppen blick för hvad saken gällde sade: vi taga dessa olägenheter, ty vi anse fördelarne för oss vara större, då ansåge talaren det vara lagstiftarens skyldighet att gifva dem hvad de åstundadé.

Det, som gjorde talaren mindre skeptisk i denna fråga, än han förr varit, det vore — utom senare uttalanden af sjöfartsidkarne i vårt land — framför allt, att desse sjöfartsidkare börjat mer och mer sammansluta sig i större intressentskap och bedrifva sin näring med större fartyg. Inteckning i fartyg kunde visserligen aldrig blifva någon prima realsäkerhet, utan endast ett tillägg till låntagarens personliga kredit. Men uppenbart vore, att stora rederibolag med stor och dyrbar materiel, när de sköttes väl och hölle sina fartyg försäkrade mot olycksmöjligheter, som framkallat de tysta förmånsrätterna, dock kunde sägas gifva något af värde i en fartygsinteckning, hvilken därför då icke vore en föraktlig säkerhet. Härtill komme att man såge, hurusom i utlandet, där de tysta förmånsrätterna spelade alldeles samma roll och tyngde lika mycket som här, fartygsinteckningen, det maritima hypoteket, allt mer och mer vunne terräng. Utom Finland — ett

land, där sjöfarten arbetade under förhållanden, tämligen lika med våra, och där fartygsinteckningen fått rätt stor användning, — åberopade talaren Frankrike, där de belopp, som placerats i sådana inteckningar, vore högst afsevärda.

För sin del trodde talaren emellertid, att, om man skulle kunna gifva någon större praktisk betydelse åt det ifrågavarande institutet, måste utlåningen sättas i förbindelse med försäkringsverksamheten, så att den bank, som gäfvde lån mot inteckning i fartyg, alltid hade i sin besittning försäkringsbref å fartyget, en police, som satte banken i stånd att veta, om fartyget vore försäkradt, hvem som förde fartyget och att det sköttes ordentligt.

Mot dessa uttalanden från Stockholmsbanken genmålde den förste talaren, att inteckning i fartyg icke skulle annat än möjligen gagna de stora kapitalisterna, de stora bolagen, men icke dem, som drefve sjöfart utan större kapital. Därtill komme, att inteckning i fartyg icke hade det värde att vara internationelt gällande. Det hade t. ex. händt, att engelska fartyg, som varit behäftade med inteckning, blifvit i Sverige exekutivt försålda, men inteckningen hade icke respekterats, ty den svenska lagen hade icke erkänt inteckningshafvarens anspråk, då de saknat stöd i svensk lag. Ej heller torde, om inteckning i fartyg här medgäfves, sådan respekteras i utlandet, om det svenska fartyget därstädes exekutivt försåldes. Han trodde därför att, om man vägde fördelarne mot nackdelarne, man skulle komma till det resultat, att för det svenska näringslifvet nackdelarne af nu föreslagna bestämmelser vore större än fördelarne.

Härefter bifölls utskottets hemställan om skrifvelse till Kongl. Maj:t med anledning af herr Rettigs motion utan votering.

I andra kammaren berördes icke särskildt inteckningsfrågan i vidare mån än att en talare förmålde sig anse beträdandet af denna väg hafva föga utsikt till framgång.

\* \* \*

### Nordiska skeppsredareföreningens styrelses framställning.

I den till komiténs öfvervägande remitterade framställningen, uti hvilken styrelsen för nordisk skeppsredareförening gifvit fullföljd åt det fjärde nordiska sjöfartsmötets ofvan anförda beslut, har styrelsen, som meddelat bland annat en sammanfattning af hvad i saken förekommit i vårt land, framför allt framhållit, att de lagstiftande myndigheterna, hos hvilka sjöfartens intressen syntes näppeligen kunna sägas vara företrädda af män med praktisk sakkunskap i sjöfartsfrågor, icke borde motsätta sig de önskemål, som med stöd af sådan sakkunskap underställdes dessa myndigheters afgörande, därest icke allvarliga olägenheter skulle vara med önskemålets tillgodoseende förenade. I detta fall hade, ansåg styrelsen, några *sådana* olägenheter icke visats vara för handen, då nämligen, hvad man därvid mest fruktat, det förhållandet, att genom inteckningsrätten skulle skapas ett nytt och illegitimt kreditmedel, till fullo jäfvades af erfarenheter från andra länder. Då under sådana omständigheter sjöfartens representanter, som saknade annan form för afgifvande af ett samfaldt uttalande, på två nordiska sjöfartsmöten fattat beslut i ämnet, vore det med grundad förhoppning om ett tillmötesgående af ifrågavarande önskemål, som styrelsen underställt Kongl. Maj:t denna viktiga fråga.

Hänvisande härefter till några lämnade data angående användningen af detta rättsinstitut i vissa främmande länder — data, till hvilka komitéen nedan återkommer — och af hvilka ansågs framgå, att inteckningsrättens begagnande icke, på sätt förmenats, gått tillbaka i de länder, där detta hypotek förut funnit sin största användning, har styrelsen öfverlämnat ett med



utgångspunkt från sjölagskomiténs förslag och i hufvudsaklig enlighet därmed affattadt utkast till *svensk lag angående inteckning i fartyg*.

Vid uppgörande af detta utkast, såvidt det skilde sig från sjölagskomiténs förslag, hade det syftet hafts för ögonen, att man i den nya lagen borde söka så mycket som möjligt undgå anmärkningar af det slag, som under frågans förberedande skede riktats mot detta nya kreditmedel. En viktig anmärkning hade grundats på fruktan för den risk, som skulle vara förenad med fartygshypoteket. Härvid anmärkte styrelsen först och främst, att hypotekets säkerhet i första rummet stärktes, såsom äfven blifvit ifrågasatt, genom fartygets försäkrande, ej blott mot sjöolyckor, utan äfven mot annan skada och förlust, hvarigenom olägenheterna af de tysta förmänsrätternas nödvändiga prioritet minskades. I det afseendet syntes emellertid icke lagstiftningen kunna eller böra ingripa, utan borde frågan i nu berörda del lämnas åt den enskilda företagsamhet, som kunde taga sig form i föreningar eller bolag för dylik utsträckt försäkring. Det vore emellertid på *försäkringens* verkan såsom grund och såsom stöd för inteckningen, man syntes styrelsen hafva att bygga de största förhoppningar om att tillvinna förtroende åt det nya rättsinstitutet. Men lagstiftningen kunde äfven verka i detta samma syfte på annan väg, den nämligen att uppställa vissa fordringar på det hypotiserade fartygets beskaffenhet, så att inteckning ej medgäfvos annat än i sådant fartyg, som hade alla *förutsättningar* för att bjuda en så god säkerhet som möjligt mot de olyckor, som kunde härleda sig från fartyget själf. I enlighet härmed hade det förslaget framkastats att vid ansökan om inteckning och förnyelse däraf skulle fogas sjövärdighetsbevis, en fordran, som medelbart äfven kunde leda åter till den utgångspunkt för inteckningen, hvilken ofvan uppställts, *försäkringen*; och sjövärdigheten syntes kunna anses till fullo styrkt därigenom, att fartyget visades vara klassbyggdt fartyg, tillhörande Veritas eller Lloyd eller annan dylik institution, för klassificering hvari fordrades enahanda villkor som i dessa.

Vidare hade man tänkt sig att, såsom vid sjöfartsmötet framhölls såsom önskvärdt, icke hvarje registrerad fartyg skulle få intecknas, utan endast fartyg om 200 ton eller däröfver.

I afseende å utkastets detaljer i öfrigt, i hvad de skilja sig från sjölagskomiténs förslag, må här blott erinras, att man ifrågasatt intecknings förnyelse på vissa i lagen på förhand bestämda år, något som syntes skola medföra afsevärd bekvämlighet och reda, och att inteckningsväsendet föreslagits förlagdt till den centrala registreringsmyndigheten. Därvid har styrelsen, under framhållande att anmärkningar kunde göras mot registrerings- och inteckningsväsendets centraliserande, förmått sig likväl anse det lämpligare att nu bygga vidare på den grund, hvarpå fartygsregistreringen redan uppbyggts; antagande styrelsen, att hithörande ärenden skulle kunna underlättas genom förmedlande af myndigheterna i orten, ehuru styrelsen icke därom framlagt förslag. Vidare har styrelsen uttalat, att hon skulle anse särskilda åtgärder till tryggande af inteckningshafvares rätt vid fartygs försäljning till utländsk man önskvärda, och har till och med ifrågasatt, huruvida icke sådan försäljning utan inteckningshafvares medgifvande kunde beläggas med straff.

I afseende å de ändringar i gällande författningar antagandet af lag om inteckning i fartyg måste förutsätta, har styrelsen erinrat att registreringsväsendet, såsom grund för inteckningsväsendet, fordrade i någon mån andra stadganden, särskildt i afseende å styrkande af eganderätt till fartyg genom företeende af åtkomst- och andra handlingar; att det fordrades bestämmelser rörande intecknad fartygs afförande ur registret och om införande af anteckningar i fartygsregistret om inteckningar m. m.; och att inteckningsväsendet fordrade ändringar i kommerskollegiets stat och instruktion; hvarjämte det gifvetvis kräfde ändringar i sjölagen, 17 kap. handelsbalken, utsökningslagen och konkurslagen. Men till dessa ändringar hade styrelsen ansett det icke tillkomma sig att afgifva förslag. Det kunde, anfördes det, äfvenledes härvid ifrågasättas att inskränka eller borttaga rätten att med giltighet erhålla bodmerilän för intecknad fartyg. Vidare påkallades bestämmelser

om sättet för styrkande af fartygs sjövärdighet, i hvilket afseende borde fordras intyg därom, att fartygen vore klassbyggda fartyg, tillhörande någon af de institutioner, som ofvan nämnts, eller ock, därest detta ej vore händelsen, intyg om sjövärdigheten af särskildt förordnade besiktningsmän.

Styrelsen har slutligen hemställt, att förslag till lag om inteckning i fartyg måtte varda framlagdt för 1899 års riksdag.

---

### Fartygsinteckningen och dess användande i vissa främmande länder.

Komitén skall nu till frågans belysning lämna några uppgifter om dels lagstiftningen angående inteckning i fartyg i våra grannländer, hvilkas förhållanden må vara ägnade att bjuda någon ledning för oss, dels användandet af fartygshypoteket i dessa och några andra stater. Att utsträcka en närmare redogörelse för lagstiftningen i ämnet äfven till länder, hvilkas privaträttsliga lagstiftning alltför mycket skiljer sig från vår, har syntts öfverflödigt.

#### Norge.

I *Norge*, där en gällande *Lov om Pant og Thinglæsning* af den 12 oktober 1857 medgifver pantsättande af fartyg och fartygsdel efter tingslysning, blef frågan om ordnande af lagstiftningen om inteckning i fartyg och i samband därmed fartygsregistreringen upptagen till behandling redan innan den skandinaviska sjölagskomitén tillsattes. År 1881 hölls i Kristiania ett möte för öfverläggning om frågan om upprättande af ett bankinstitut med uppgift att lämna lån mot pant i ångfartyg; det framhölls vid mötet, att härför förutsattes ändringar i lagstiftningen särskildt med hänsyn till panträtt i fartyg. Mötets inbjudare begärde proposition till Stortinget i ämnet.

Sedan därefter frågan behandlats af sjölagskomiterade, framlades 1888 proposition med utkast till lag om registrering af fartyg m. m. I propositionen framhölls, hurusom det icke kunde betviflas, att det vore möjligt åstadkomma en betryggande pantboksinstitution för fartyg. Saken togs dock icke då under behandling. 1892 afgafs i sammanhang med nya sjölagsförslaget ny proposition i ämnet, hvarvid uttalades, att de inhämtade yttrandena visade, att en lag om fartygsregistrering var önskelig, om än meningsskiljaktighet rådde i enskildheter. Propositionen blef

ej behandlad, liksom ej heller en proposition i ämnet 1893. Man skilde sig i Norge ganska bestämdt i två grupper, centralregistreringens och lokalregistreringens förespråkare, och det rådde olika meningar om anmälningsplikts utsträckning.

Äfven 1894 framlades i ämnet en proposition, hvilken liksom de föregående var byggd på att ett administrativt och civilrättsligt centralregister öfver fartyg skulle föras vid ett registerkontor i Kristiania med lokala kopiregister vid åtskilliga tullkamrar. Lagförslaget tillstyrktes i hufvudsak af justitskomiténs pluralitet. I Odelstinget föllo från flera håll, särskildt från sjöfartskretsar, uttalanden för lokalregistreringen. Det beslöts, att saken ej skulle företagas till behandling.

1897 afgafs en ny proposition med förslag till lag om registrering af fartyg m. m., äfven den grundad på centralregistrering, ehuru såsom bilaga därvid fanns fogadt ett lagutkast, byggdt på lokalregistrering. Enligt det förra lagförslaget, hvaraf några bestämmelser torde böra här anföras, skulle registreringsplikten inträda för däckadt segelfartyg vid 50 och för ångfartyg vid 25 registertons bruttodräktighet. I skeppsregistret skulle antecknas ägares åtkomst till fartyg eller fartygsdel samt panträttigheter af den art, att för deras stiftande kräfdes registrering eller inteckning. Anmälan till fartygs registrering kunde göras genom lokalmyndigheterna, och skulle därvid fogas åtkomsthandlingar, pantboksutdrag angående tingslysta panträttigheter och handlingar angående andra fartyget påhvilande sådana rättigheter. Äfven fartyg under byggnad i Norge skulle kunna registreras. Öfverlåtelse af äganderätt till registreringspliktigt fartyg eller del i sådant samt stiftande af viljebestämda panträttigheter däri, med undantag för bodmeri, skulle endast kunna ske genom inteckning i skeppsregistret af den handling, hvarpå rättigheten grundades. I allmänhet skulle med hänsyn till stiftande af rättigheter i fartyg, som afsåges i lagen, registrering (inteckning) vara nödvändig i samma utsträckning, hvori tingslysning fordras med hänsyn till fast egendom. I afseende å registreringspliktigt fartyg eller del däri skulle tingslysning ej vidare kunna med rättslig verkan ske. Darest före registre-

ringen af ett fartyg, genom tingslysning eller annorledes bildats i fartyget eller del däri panträttigheter, för hvilkas stiftande enligt fartygsregistreringslagen skulle fordras inteckning, skulle dessa rättigheter kunna bevara sitt företräde, om handlingen inlämnades till registrering inom tre månader efter fartygets registrering. Och skulle Konungen äga under villkor af reciprocitet bestämma, att detta äfven skulle gälla beträffande panträttigheter, som påhvilade utländskt fartyg vid dess öfvergång i norsk ägo, dock att fristen i detta fall inskränktes till en månad. När registrerad fartyg miste rätten att föra norsk flagga, skulle det likväl, om därå hvilade registrerade panträttigheter, ej slutligt afföras från registret, förrän dessa rättigheter upphört att gälla.

Äfven detta lagförslag tillstyrktes af justitskomiténs flertal, men under debatten i Odelstinget yttrade flere talare den åsikten, att en registreringslag ej var påkallad, och det beslöts, att saken ej skulle på 1897 års ting tagas under behandling.

#### Danmark.

I *Danmark*, där man äfven förut hade medgifvit pantsättning af fartyg medelst tingslysning i redarnes hemorter och där en lag af den 13 mars 1867 stadgade om danska fartygs registrering, har den skandinaviska sjölagskomiténs förutsättning om lagstiftning både om registrering och om inteckning i fartyg förverkligats. Redan den 1 april 1892 utfärdades där *Lov om danske Skibes Registrering m. m.*, hvilken i kap. V innehåller lagbestämmelser om inteckning i fartyg. Lagen har sedermera undergått ändringar den 15 december 1893 och den 6 mars 1896.

Den högsta ledningen af och tillsynen öfver registreringsväsendet tillkommer justitiedepartementet. Den centrala registreringsmyndigheten är *Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet* i Köpenhamn. Där föras *Registrerings-Dagbog*, *Skibsregister*, *Skibs-, Sköde- og Pantebrev-Protokol* samt *Rederiregister* (§§ 2—4).

Danmark är indeladt i registreringsdistrikt. Den centrala byrån är registreringskontor för Köpenhamn, för andra distrikt bestämmes särskildt, hvilken tullkammare därinom skall vara distriktregistreringskontor.

Dessa kontor hafva att utföra, jämte åligganden angående skeppsmätningen och förändret af förteckningar öfver oregistrerade fartyg m. m., hvad dem pålægges i afseende å fartygsregistreringen. De utgöra förmedlare mellan allmänheten och centralbyrån med hänsyn till vissa anmälningar m. m., hvaraf en del skall, en annan del må genom kontoren inlämnas till byrån. Vid hvar kontor föras, på grund af afskrifter från centralregistret, lokala register öfver distriktets fartyg (§ 6).

Registreringsplikten inträder i Danmark vid 20 tons dräktighet (§ 1). Fartyg under byggnad i Danmark kunna göras till föremål för interimregistrering, som dock ej afser sjöfart. Interimregistreras kunna ock fartyg, som i utlandet byggas eller där äro inköpta för dansk räkning. Hvad om stiftande af rättigheter i registrerade fartyg är stadgad gäller äfven i afseende å interimistiskt registrerade fartyg (§§ 11 och 12).

I fartygsregistret antecknas ägares eller, då fartyg äges af flere, hvar medredares åtkomst äfvensom de å fartyget hvilande inteckningar och andra däröfver förvärfvade rättigheter, som innebära inskränkning i ägarens förfogande däröfver. Närmare anteckningar härom innehållas i det särskilda pantbrefsprotokollet (§ 4).

Vid anmälan till registrering fogas, bland annat, handlingar, visande ägarens eller ägarnes åtkomst till fartyg eller fartygslott. Af dessa handlingar ingifvas två afskrifter, af hvilka den ena stannar hos byrån, den andra sändes till ortens registreringskontor (§ 14).

Det danska fartygsregistret är af sakrättslig betydelse; giltigheten af privata rättigheter i fartyg beror af deras införande i registret. Särskildt förfarande med offentligt kungörande och uppfordran till den, som anser sig äga bättre rätt till fartyget, att göra sin rätt gällande, är stadgad, i händelse åtkomsthänding ej hjuder den nödiga säkerheten för äganderättens fullgiltiga förvärfvande (§ 18).

Registreringens offentlighetsrättsliga verkan inträder med dess fullbordande. Men därefter inträder dess privaträttsliga verkan från dagen för registrering af anmälan i dagboken. Samma dag inkomna anmälningar räknas såsom samtida (§ 21).

Panträtt eller inteckning i registrerad dansk fartyg eller i del af sådant fartyg stiftas, utom så vidt angår de tysta förmånsrätterna enligt sjölagen och panträtt, hvarom sägs i 17 § samma lag (se 17 § svenska sjölagen), endast genom pantbrevets eller inteckningshandlingens registrering i enlighet med hvad om återkomsthändingar till fartyg eller fartygsdel gäller, dock att före registreringen icke anställes undersökning om de enligt pantbrevet berättigade personernas nationalitet. Den registrerade panträtten, inteckningen, som står tillbaka för sagda förmånsrätter och hvars förhållande till panträtt enligt 17 § sjölagen bestämmes på sätt där stadgas, medför företrädesrätt till betalning ur panten framför andra fordringsägare enligt de om panträtt i fast egendom gällande, motsvarande regler (§ 46).

Panträtt i ett registrerad fartyg under byggnad kan genom särskild bestämmelse i pantbrevet utvidgas till att omfatta äfven de till fartygets byggande anskaffade, vid byggnadsplatsen befintliga materialier, därest däröfver upprättas särskild förteckning, som registreras och tages till protokoll jämte pantbrevet. Inteckning i materialier kan ej göras gällande gent emot den, som i god tro förvärfvat äganderätt till dessa, innan de ingått såsom delar af fartyget (§ 47).

Är panträtt stiftad i ett icke i Danmark registrerad fartyg, måste den, för att bevara sin giltighet, registreras i enlighet med dansk lag inom tre månader, efter det fartyget där i riket registreras, interimistiskt eller slutligt (§ 48).

Tages fartyg eller fartygslott i beslag eller utmätas, eller begäres ägare af fartyg eller fartygslott i konkurs, skall handlingen registreras, på sätt om pantbrefs registrering stadgas, för att vara gällande framför andra rättigheter, som må blifva förvärfvade genom inteckning i ifrågavarande fartygsegendom (§ 49).

Inteckningar i fartyg eller fartygslott antecknas liksom andra handlingar, som registreras i centralregistret, äfven i distriktregistren.

För afförande af registrerad pantbref skall detta ingifvas till byrån, försedt med behörigt kvitto, eller också vara förklaradt dött och ogiltigt. Är pantbref affördt, kan det i intet fall, äfven



om kvittot senare befinnes falskt, göras gällande mot den, som i god tro fått rättigheter registrerade i fartyget eller fartygsslotten, under det fartyget var affördt från registret (§ 56).

Då fartyg afförts ur registret, är detta utan inverkan med hänsyn till registrerade rättigheter, dock att gäld, för hvilken panträtt registrerats i fartyget eller del däraf, förfaller till betalning vid fartygets afförande ur registret på grund af fartygets eller fartygsdelens öfvergång i utländsk ägo (§ 59).

Lagen trädde i kraft den 1 januari 1894.

Beträffande den omfattning, hvori ifrågavarande rättsinstitut anlitats i Danmark, inhämtas af skrifvelse från svenska och norska generalkonsulatet i Köpenhamn till kommerskollegium af den 4 juni 1898, att den i danska fartyg och fartygsandelar in-tecknade skuldsumman utgjorde:

vid utgången af år 1894.....	kr. 4,306,484
» » » » 1895.....	» 4,999,783
» » » » 1896.....	» 6,731,409
» » » » 1897.....	» 7,694,989.

Dessa summor fördelade sig efter de in-tecknade beloppens storlek på fartyg och fartygsdelar på sätt utvisas af nedanstående öfversikt, grundad på meddelanden från Registrerings- og Skibsmaalingsbureauet, och hvad 1894—1896 angår, sammanförd af dess registrator:

	Dec. 31 1894.		Dec. 31 1895.		Dec. 31 1896.		Dec. 31 1897.	
	An-tal.	Belopp.	An-tal.	Belopp.	An-tal.	Belopp.	An-tal.	Belopp.
		Kronor.		Kronor.		Kronor.		Kronor.
Under 1,000 kr. . . . .	34	18,590	54	29,566	63	34,809	84	42,706
Från 1,000 till 2,000 kr.	44	57,092	63	81,655	79	106,024	98	130,242
» 2,000 » 10,000 »	75	294,802	105	468,062	145	536,076	160	601,591
» 10,000 » 20,000 »	14	156,000	13	136,000	11	120,000	18	212,950
» 20,000 » 50,000 »	2	50,000	4	136,500	6	186,000	9	271,500
» 50,000 » 100,000 »	4	248,000	3	198,000	5	328,000	3	173,000
» 100,000 och däröfver .	10	3,482,000	10	3,950,000	13	5,420,000	16	6,263,000
Summa	183	4,306,484	252	4,999,783	322	6,731,409	388	7,694,989

**Finland.**

I Finland gälla om inteckning i fartyg särskilda stadganden, intagna i dels vissa §§ af *sjölagen den 9 juni 1873*, sådana de lyda enligt *förordning den 11 november 1889*, dels *förordningen om skeppsregister* af sistnämnda dag. Af där intagna bestämmelser, som äro af intresse för föreliggande fråga, må anföras följande.

Registreringspliktiga äro finska fartyg af minst 19 register-ton. Äfven under byggnad varande finskt fartyg må för intecknings vinnande införas i skeppsregister, om ägaren eller ägarne det åstunda; denna registrering gäller dock icke för sjöfart. Skeppsregistreringen är lokaliserad; registret föres och handhafves af städernas magistrater och ordningsrätter, hvar för sitt registerområde. Registerområdet utgör för de städer, där tullkammare finnes inrättad, i regel stadens tullkammardistrikt och bestämmes för öfriga städer af senaten. Vid inskrifningen i registret antecknas bland annat det fång, hvarigenom fartyg eller fartygsdel af redare åtkommit. Anmälan innehåller uppgift om de förhållanden, om hvilka registret skall meddela upplysning. Redares äganderätt styrkes genom handlingarna öfver de fång, hvarigenom fartyget af honom och hans fångesmän åtkommit; där något i utredningen brister, kan redaren tillåtas att med ed fästa sina uppgifters riktighet. (*Förordning om skeppsregister §§ 1—7, 16.*)

Fartyg är lösegendom. Öfverlåtelse af registreringspliktigt fartyg eller del däri skall dock ske skriftligen och med två vittnen samt därefter anmälas till införande i registret. Enskilda andelar i fartyg må ej föryttras till utländsk man. Ärfver utlänning sådan andel eller blir delägare annat lands undersåte, skall han inom viss tid öfverlåta andelen till inländsk man, eller skall den för hans räkning säljas af medredare genom offentligt utrop. Säljes fartygsandel till inländsk man, hafva medredarne lösningsrätt. (*Sjölagen §§ 7 och 9.*)

Vill ägare af registrerad fartyg pantsätta det för gäld, skall han göra det skriftligen, och skall pantförskrifningen på anhållan af ägaren eller borgenären intecknas i skeppsregistret. När så är

skedt, njuter fordringsägaren panträtt i fartyget och dess tillbehörlig som i frakt samt ägaren tillkommande haveribidrag och ersättningar för skada å fartyget, såvidt dessa ännu utestå eller finnas i befälhafvarens värjo. (*S.L. § 10.*)

Inteckning må endast beviljas namngifven person till säkerhet för visst belopp i penningar. Fartygsdel må ej intecknas, ej heller flera fartyg gemensamt för en fordran.

Ansökan om teckning skall göras skriftligen och åtföljas af pantförskrifningen, å hvilken fartygsägarens underskrift, där den ej af honom inför registermyndigheten vidgås, skall vara bevittnad af notarius publicus, kronofogde eller länsman eller af kände trovärdige personer. För teckning fordras, att den eller de, som utfärdat pantförskrifningen, äro i registret inskrifna såsom fartygets ägare. (*F. S. §§ 18 och 19.*)

Vid pantsättningens tecknande i skeppsregistret upptages fordrans belopp, fordringsägarens namn, tiden när, och personen, af hvilken pantförskrifningen utfärdats, samt dagen för teckningens verkställande. Registermyndigheten tecknar å pantförskrifningen bevis, att teckning däraf skett. (*F. S. § 20.*)

Intecknad panträtt skall, för att fortfarande gälla, förnyas inom fem år efter det teckning eller förnyelse skett, hvarvid företes pantförskrifningen, å hvilken myndigheten meddelar bevis öfver förnyelsen. (*S.L. § 14, F. S. § 22.*) Fartygsägaren är berättigad att låta teckningen dödas, då gäld, för hvilken fartyg pantförskrifvits och tecknats, blifvit gulden, eller fordringen eller pant-rätten annars upphört att gälla. Bevis om dödandet tecknas å pantförskrifningen. (*F. S. § 23.*)

Blifver fartyg, som i utländskt skeppsregister eller hypoteksbok är för gäld tecknad, sedermera registrerad i Finland, skall panträtten, därest den ej upphört innan fartyget blifvit finsk egendom, fortfara ett år efter registreringen samt, om teckning före nämnda tids utgång sökes och vinnes, jämväl därefter. I detta fall gäller ock panträtt i fartygsdel, dock ej längre än ett år efter registreringen. Om panträttens omfång gäller då finsk lag. (*S.L. § 10. F. S. § 25.*)

Fartyg, som är med intecknad panträtt besväradt, må ej utan inteckningshafvares uttryckliga begifvande förytttras till utländsk eller utom landet bosatt man, där ej vederbörande myndighet förklarar fartyget icke värdt att iståndsättas. Redare, som häremot bryter, straffas med böter, högst 1,000 mark, eller fängelse från och med en månad till och med två år, där ej gärningen enligt allmän lag bör strängare anses. Tillika skall han godtgöra inteckningshafvaren all skada och kostnad. (*S.L. § 11*).

Tages fartyg i utlandet i mät eller förolyckas det eller förklaras icke värdt att iståndsättas, äger inteckningshafvaren genast njuta betalning för sin fordran, ehuru den annars ej är förfallen. Det äligger såväl redare som befälhafvare att om sådan händelse underrätta inteckningshafvaren vid enahanda straffpåföljd, som nyss nämndes; dock är i vissa fall ännu strängare straff stadgadt. (*S.L. § 15*.)

Då registrerad fartyg tages i mät eller konkurs uppstår i ägarens bo, äligger det utmätningförrättaren eller konkursdomstolen att om utmätningen eller konkursen ofördröjligen underrätta såväl registermyndigheten som alla inteckningshafvare. Fartyg må ej intecknas, medan det är under utmätning eller tillhör konkursbo. (*F. S. § 26*.)

Har, innan öfverlåtelse af fartyg eller fartygsdel inskrifvits i registret, förre ägarens pantförskrifning blifvit däri intecknad, och var den som erhöll inteckningen i god tro, gäller den äfven mot nye ägaren. (*S.L. § 8*.)

Anmäles öfverlåtelse till inskrifning, innan sökt inteckning af förre ägarens pantförskrifning verkstälts, viker inteckningssökanden för den, som förvärfvat äganderätten. (*F. S. § 28*.)

Inteckningsärenden skola utan dröjsmål företagas, och inteckningsåtgärd, som finnes böra vidtagas, skall genast verkställas. (*F. S. § 27*.)

I registrerings- och inteckningsärenden föres särskildt för hvarje fartyg protokoll, däri uppgifter i vissa angifna afseenden införas. (*F. S. § 30*.)

Angående den omfattning, hvori inteckningsinstitutet användts i Finland, hänvisar komitén till hvad därom meddelats under öfverläggningen i första kammaren 1898 (se ofvan sid. 37).

Äfven i *Tyskland* är ifrågavarande rättsinstitut infördt. Särskilda lagar därom äro gällande i olika stater, men såvidt bestämmelserna i desamma strida emot Tyska rikets *Bürgerliches Gesetzbuch* af den 1 juli 1896, skola i deras ställe lända till efterrättelse motsvarande föreskrifter i nämnda lag, som träder i kraft den 1 januari 1900.

Tyskland.

Hvad de särskilda lagarne beträffar, gälla för *Lübeck*, enligt meddelande af svenske och norske generalkonsuln därstädes, *Gesetz betreffend die Verpfändung von Seeschiffen* af den 18 januari 1882 samt *Anweisung zur Führung des Schiffsregisters zu Lübeck* af den 16 november 1893, däri afdelningen *Verpfändungen* särskildt behandlar detta ämne. Enligt dessa lagar stiftas kontraktsmässig panträtt i ett i Lübecks skeppsregister infördt fartyg genom pantförskrifningens införande i registret, för så vidt rikslagstiftningen icke är häremot stridande, hvilket för närvarande icke är händelsen. Lagen medger icke inteckning i fartygsdel. Under de sista fem åren hafva endast 20 pantsättningar förekommit.

Lübeck.

För *Bremen* gäller, enligt uppgift af därvarande svenske och norske konsul, *Gesetz betreffend Verpfändung von Schiffen* af den 15 december 1887. Panträtten i fartyg stiftas antingen genom införande i det bremiska fartygsregistret eller genom öfverlämnande af pantbref. Äfven fartygsdel kan här intecknas.

Bremen.

Under åren 1893—1898 hafva i registret intecknats 34 panträttigheter och 282 pantbref.

För *Preussen* och *Hamburg* hafva några uppgifter om inteckningsinstitutets användande ej erhållits.

Hvad Storbritannien angår, återfinnas gällande lagbestämmelser om intecknings- eller panträtt i fartyg i §§ 31—46 af *Merchant Shipping Act* 1894; men äfven dessförinnan var sådan rätt i lag stadgad. Inteckningen eller pantförskrifningen (*mortgage*) införes i fartygsregistret. Äfven del i fartyg kan intecknas.

Storbritannien.

Enligt meddelande från svenske och norske generalkonsuln i London, anmäldes år 1891 nya teckningar till ett antal af 1,227, fördelade på nedanstående sätt:

520	•	mortgages	för	löpande	räkning
125	»		å	belopp	icke öfver £ 100
341	»		»	af	£ 101—500
91	»		»	»	501—1,000
95	»		»	»	1,001—5,000
24	»		»	»	5,001—10,000
31	»		»	öfver	» 10,000.

Det upplyses härvid, att 1891 antalet i det förenade konungariket registrerade fartyg utgjorde 21,189 med bruttotounage af 11,608,925.

Ett bestämdt angifvande i värden af den utsträckning, i hvilken teckningar i brittiska fartyg äger rum, har icke kunnat utöfver nämnda uppgift meddelas, enär många teckningar gälla löpande räkningar, från helt små belopp till stora summor samt många köpebref (*bills of sale*) i verkligheten äro likställda med teckningar.

Enligt hvad komitén från sakkunnigt håll i London inhämtat har emellertid antalet teckningar under årens lopp mycket minskats, en minskning som antages komma att fortfara. Hufvudorsaken angifves vara den, att brittiska fartyg i större antal än fordom ägas af mäktiga bolag, hvilka i stället för att använda hypoteket förskaffa sig penningar förmedelst obligationer (*debentures*). Det voro dock svårt att säga, huruvida hypotek i fartyg, som ägas af enskilde redare, representera lika höga summor nu som förr. Detta antages dock icke vara förhållandet, då man alltmera anlitat bankernas hjälp för erhållande af nödiga förskott, och bankerna ofta icke yrkade på upprättandet af teckningsinstrument. Härtill komme, att från den 1 april 1899 afgift skall erläggas vid hypoteks registrering. Men det framhålles att, oaktadt sålunda institutionen numera gått tillbaka, den dock i alla fall varit af den allra största betydelse för utvecklingen af Englands sjöfart till

hvad den numera är, och att den bör kunna verka i samma riktning äfven för vår sjöfart i det stadium, hvarpå denna nu befinner sig.

I nämnda meddelande har anförts af generalkonsuln, att visserligen ej något tvifvel råder därom, att sjöfartsnäringen i synnerligen vidsträckt mått begagnar sig af de förmåner, det ifrågavarande institutet erbjuder i England.

I Frankrike gäller om det maritima hypoteket en lag af den 10 juli 1885, hvilken trädte i stället för en lag i ämnet af den 10 december 1874 och de stadganden i *Code de commerce*, som handlade om detta institut. Utfästelsen att fartyg skall utgöra underpant för fordran skall skriftligen affattas och införas i ett särskildt register. Inteckning kan meddelas såväl i hela fartyget som i fartygslott och häftar äfven vid fartygets tillbehör, därest ej annorlunda öfverenskommes. Äfven fartyg under byggnad kan bli föremål för inteckning.

Beträffande användandet af det maritima hypoteket i Frankrike, har komitén från svenske och norske generalkonsuln i Havre erhållit en upplysande öfversikt.

Frankrike.

	Fartyg under byggnad.				Fartyg försedda med fribref (acte de francisation).		S u m m a.	
	Inteckningar, tagna af staten.		Inteckningar, tagna af enskilda.		Antal.	Belopp.	Antal.	Belopp.
	Antal.	Belopp.	Antal.	Belopp.				
		Francs.		Francs.		Francs.		Francs.
1892 . . . .	104	26,999,216	8	204,659	59	1,250,619	171	28,454,494
1893 . . . .	110	33,605,579	10	287,000	68	5,272,145	188	39,164,724
1894 . . . .	90	25,612,881	9	590,080	99	6,231,443	198	32,434,404
1895 . . . .	76	25,774,848	10	2,980,000	53	2,957,681	139	31,712,529
1896 . . . .	58	24,337,552	25	6,594,400	67	4,719,046	150	35,650,998
1897 . . . .	52	19,444,011	37	10,786,710	71	4,216,969	160	34,447,690
Summa	490	155,774,087	99	21,442,849	417	24,647,903	1,006	201,864,839
Summa för perioden 1875—1891	323	82,049,013	142	61,604,263	1,330	99,856,100	1,795	243,509,376
Slutsumma	813	237,823,100	241	83,047,112	1,747	124,504,003	2,801	445,374,215

Det visar sig sålunda, att ifrågavarande institut i en stadigt och på de allra sista åren afsevärdt stigande grad användts af enskilde för fartyg under byggnad, medan staten däremot tagit institutet mindre i anspråk. Hvad beträffar inteckningar i färdigbyggda fartyg, visar uppgiften ganska betydliga växlingar; dock är den intecknade skuldsumman det sista året omkring  $3^{1/2}$  gånger så stor som den, året 1892 hade att uppvisa.

---



### Komiténs uttalande.

Ämnets  
behandling.

**D**å komitén så fullständigt, som ofvan skett, redogjort för hvad i detta ärende förut blifvit i vårt land offentligen uttaladt, har komitén därmed haft för afsikt att sätta granskaren i tillfälle att själf bedöma, huruvida frågans förhistoria nu må berättiga den till ett afgörande, och huruvida detta afgörande, enligt hans uppfattning af hvad i saken föreligger, bör innefatta en vägran från lagstiftarens sida att nu bereda vägen för det maritima hypotekets användande äfven i vårt land, eller en medverkan till att så må ske. Komitén har icke varit blind för, att i vårt land uppfattningen i allmänhet om fartygshypoteket icke ens inom de sjöfartskretsar, där man ifrigare syntes åstunda det, tillmätt denna form för dragandet af kapital till rederinäringen en synnerligen stor vikt och synnerligen långt gående följer i afseende å höjandet af denna näring. Detta, i förening med de invändningar mot institutet, som förnummits, utom från juridiskt håll, jämväl icke blott från visse bland sjöfartsidkarne själfve, utan ock ur synpunkten af omsorg om de till användande lofgifna kreditmedlens sundhet, har gjort, att man inom komitén gått till behandling af denna fråga med ganska kritisk blick för fartygshypotekets olägenheter. Ett understödjande af saken från komiténs sida borde, ansågs det i allmänhet, åtminstone icke ifrågakomma, därest man ej kunde blifva öfvertygad därom, att de två under sakens första behandling på densamma lagda, af kommerskollegium år 1887 framhållna prøfvostenar, som den gången fällde frågan, blifvit under den sedermera förflutna tiden undanröjda. Komitén syftar på de fordringar, som framstälts därpå, att detta rättsinstitut icke borde här införas, utan att dels ett verkligt behof däraf föreläge från

affärsvärldens synpunkt, dels utsikt funnes, att fartygshypoteket här skulle vinna någon afsevärd kredit.

Ur sjöfartsnäringens synpunkt.

I det förra hänseendet förekommer, att, då detta yttrades, ett förordande uttalande i saken förelåg endast från *ett* sjöfartsmöte. Då hade sjölagskomitén nyligen yttrat sig mycket tvifvelsamt om institutets gagn, och då kunde, hvad också komitén gjorde, det mindre gynnsamma omdömet stödjas delvis därpå att fartygsinteckningen ej vunnit synnerligen stor anslutning i främmande länder, och att i de länder, där den förut mest anlåtats, dess användande dåmera till och med gått tillbaka.

Nu har sjöfartsmötets af 1883 beslut upprepats efter en tid af fjorton år vid ett nytt nordiskt sjöfartsmöte, där man ägnat saken en vaken uppmärksamhet. Nu har frånvaron af en representation för sjöfartsidkare skärpt uppfattningen om vikten af att taga hänsyn till de önskemål, som vid dessa möten framställas. Nu hafva höjt sig röster för institutet inom riksdagen; det har vunnit understöd af utskott därinom. Nu har institutet i fullföljd af hvad det skandinaviska sjölagsförslaget af 1887 förutsatte skola ske, införts i Danmark och där tillvunnit sig förtroende och en hastigt sig ökande användning. Nu har detta institut införts och med framgång verkat äfven i ett annat land, hvars förhållanden stå våra mycket nära. Nu föreligger också utredning om att fartygshypoteket i ökad utsträckning anlåtats af enskilda just i ett af de länder, i Frankrike, där det 1887 åberopades hafva gått tillbaka, medan institutet i det andra af dessa länder vitsordats hafva varit af den största betydelse för utvecklingen af dess sjöfart. Nu äntligen har fartygsregistreringen blifvit invand i vårt land, medan den förut framstod för redarne och deras förespråkare såsom något hotande, det man ansåg sig kunna undslippa, om ej inteckningsinstitutet, som förutsatte registreringen, droge denna med sig.

Dessa skiljaktiga omständigheter har komitén icke kunnat förbise. Och då till desamma kommit, att vissa ledamöter inom komitén, med stöd af sin ingående kännedom om nu rådande åsikter inom sjöfartskretsar, framhållit, att dessa ginge i den

riktningen, att fartygshypoteket icke borde den svenska rederinärningen förhållas, har komitén funnit den första af de båda för fartygshypotekets införande uppställda förutsättningarna numera kunna anses vara förverkligad. Komitén har också beaktat, hurusom, då uppgiften är att söka höja rederinärningen, härvid lika litet bör förvägras henne användandet af ett medel, hvaraf hennes idkare med större eller mindre fog anse näringsens framgång beroende, som den enskilde yrkesidkaren bör förmenas bruka ett verktyg, hvaraf hans medtäflare begagnar sig. Rederinärningens höjande måste för öfrigt vara liktydigt med framgång för de personer, som däråt ägna sig, och äfven moraliska stöd kunna härvid blifva af god verkan. Gåfves icke inteckningsrätt, efter hvad nu förekommit i saken, skulle röster säkerligen icke saknas, som klagade, att den ringa framgången vore att tillskrifva den omständigheten, att här icke finge användas de medel, hvaraf våra konkurrenter i andra länder droge fördel. Inteckningsinstitutet har, fränsedt nu det pekuniära underlag det må kunna bjuda rederinärningen, äfven den betydelsen, att det är ägnadt att popularisera denna näring. Ju flere, som äro i näringsen ekonomiskt intresserade, desto mera kommer denna att uppbäras af den allmänna meningen; den kommer att hvila på en bredare bas, än om blott ett färre antal personer hafva sina kapital i näringsen engagerade.

Hvad åter beträffar frågan om utsikterna för tillvinnande åt  
inteckningar i fartyg af någon afsevärd kredit, är detta naturligen  
en sak, som hufvudsakligen blir beroende af långifvarnes upp-  
fattning om å ena sidan den säkerhet, de måste fordra för sina  
penningar, och å den andra i hvad mån utsikterna till en högre  
ränta, såsom premium för den risk de löpa, må kunna verka till  
ett eftergifvande af denna säkerhet. Ty någon egentlig me-  
ningsskiljaktighet har icke varit rådande därom, att fartygshypo-  
teket ingalunda är en förstklassig säkerhet; detta är tvärtom ett  
påstående, som undan för undan upprepats allt från frågans  
första behandling i vårt land. Men oafsedt detta, oafsedt att  
man med öppna ögon beaktat de lagfästa sjöfordringarnas ound-

**Ur kreditväsen-  
dets synpunkt.**

gängliga prioritet, har man önskat rätten att använda det material, på hvars bruk rederinäringen är grundad, såsom medel att skaffa densamma det nödiga kapitalet. Häri ligger en särskild maning för lagstiftaren att ägna saken en vaken uppmärksamhet.

I afseende å frågans ekonomiska sida skulle det ju visserligen kunna invändas, att den omständigheten, huruvida fartygshypoteket komme att tillvinna sig en afsevärd kredit eller icke, vore något, som lagstiftningen icke behöfde vidare bekymra sig om, utan kunde öfverlämna åt deras pröfning, som uppfordrades låna penningar mot pant i fartyg och gjorde detta, oaktadt deras fordran måste stå tillbaka för andra, hvilkas valör vore dem obekant. Men en sådan invändning faller uppenbarligen därpå, att staten i och med utfärdandet af en lag måste anses hafva iklädt sig ett visst ansvar för att bruket af det rättsinstitut, lagen mände medgifva, icke under de förutsättningar, hvarom däri stadgas, skall leda till skada eller förlust, som icke af det afsedda rättsinstitutets egen natur antydes såsom möjlig. Med skäl kan det fordras, att icke staten sätter sin garantistämpel på en institution, som lockar till skadliga eller förlustbringande företag, och den skulle möjligen kunna anses göra det, om den sanktionerade en lag om teckning i fartyg, utan att detta hypotek vore ägnadt att tillvinna sig något allmännare förtroende. Hysande dessa åsikter, har komitén låtit sig angeläget vara att med sakkunnige på kreditväsendets fält samråda i ämnet, och därigenom få de motskäl, fartygsinteckningen framkallat ur ekonomisk synpunkt, antingen bekräftade — i hvilket fall hela saken borde uppgifvas — eller ock vederlagda.

I detta afseende har från desse, i den underdåniga skrifvelsen omnämnda sakkunniges sida meddelats hufvudsakligen följande omdömen:

Det borde göras skillnad emellan den kredit, som af banker i allmänhet kunde lämnas på grund af en värdehandlings egen inneboende reala säkerhet, samt den kredit ett papper åtnjöte i följd af utställarens personliga kredit. I förra hänseendet trodde den ene af desse sakkunnige icke, att den ifrågasatta in-

teckningsinstitutionen skulle komma att spela någon roll, ty om ock själfva institutionen benämndes inteckning, skiljde den sig dock väsentligen från den vanliga fastighetsinteckningen, och en inteckning i fartyg komme säkert icke att anses erbjuda samma trygghet som en fastighetsinteckning. I senare hänseendet ansåg han däremot, att inteckning i fartyg kunde få en viss betydelse på orter, där bankerna stode i intim beröring med de enskilda skeppsredarne, och där sannolikt inteckningar kunde komma att gärna tagas såsom en förstärkning af den personliga kredit, redarne möjligen annars åtnjöte. Äfven för enskilda personer, som önskade intressera sig för rederirörelse, kunde denna institution blifva till gagn, då de under denna form kanske funne lämpligt att lämna förslag eller förskott.

Men om han således ansåg, att en inteckning i fartyg icke komme att blifva ett bankpapper i vanlig mening och väl föga komme att åtminstone i den närmaste framtiden spela någon större ekonomisk roll, höll han dock före, att institutionen borde införas, enär annars rederirörelsen säkert komme att klaga öfver brist på tillnötesgående från lagstiftarens sida och i saknaden af denna institution se en orsak till näringens tynande lif. I de flesta andra länder hade redan inteckning i fartyg tillåtits genom lagstiftning, och något missbruk af institutionen behöfde man icke hos oss befara i ekonomiskt afseende.

Af den andre på detta område sakkunnige yttrades, att enligt hans åsigt från *bankmannasynpunkt* någon invändning ej kunde göras mot tillskapandet af institutet inteckning i fartyg. Att i första hand någon vidsträckt utlåning mot säkerhet af dylika inteckningar torde ifrågakomma, betvivlade han visserligen. Såsom nu vore förhållandet med belåning af förlagsinteckningar, komme alltid vid hvarje särskildt fall en noggrann pröfning att föregå, och betydlig hänsyn tagas till lånesökandens solvens, skötsamhet och respektabilitet.

Upprepade gånger hade han i sin praktik haft fall, då inteckning i fartyg hade varit önskvärd och nyttig. Någon osundhet i affärslifvet genom inteckningar i fartyg syntes ej be-

höfva uppstå, då dylika papper antagligen, såsom ju nu vore förhållandet med förlagsinteckningar, komme att belånas genom banker, hvilka hade vana vid pröfning af säkerheter.

I afseende särskildt å fartygsinteckningens verkan med hänsyn till akties i rederiaktiebolag lånekraft, hade man ansett inteckningen skola verka till försvärande af aktiebelåningen och till en minskning af aktieägarens personliga kredit. Detta erkändes också af den sist afsedde sakkunnige. Efter stiftandet af skeppshypoteket måste nämligen långgifvaren vid belåning af rederibolagsaktier taga hänsyn till den omständigheten, att fartyget kunde vara belastadt med inteckning, och då blefve aktiernas låneförmåga minskad i samma mån som inteckningar toges i fartyget. Dessa senare komme då blott att användas såsom ett additionellt hypotek; men på samma sätt vore det med förlagsinteckningar. Merendels vore också de endast ett additionellt hypotek i samband med belåning af industriell fastighet, och förlagsinteckningen ansågs till och med sämre än det föreslagna maritima hypoteket. Det invändes emellertid från annat håll att aktierna, som hade större marknad och vore lättare att realisera, fortfarande skulle blifva ett mera tilltalande belåningsobjekt för bankerna än fartygsinteckningarna.

Det ställdes med hänsyn till denna fråga från juridiskt håll under debatt, huruvida man icke skulle kunna medgifva en valfrihet mellan rederiaktiebelåning och fartygsinteckning på det sätt att den, som önskade åt sig förvara rätten till den senare låneformen, därom skulle hafva att göra förbehåll hos registreringsmyndigheten, om hvilket förbehåll anteckning borde ske å fartygets nationalitets- och registreringscertifikat. Af certifikaten skulle det sålunda konstitueras två slag, dels utan förbehåll om rätt till inteckning i fartyget, och dels med förbehåll därom. Sådant förbehåll borde då lämpligen afse ett visst begränsadt belopp. Någon omöjlighet att ordna saken äfven med hänsyn till akties lånekraft förefanns således icke, och här åsyftade förhållande betraktades icke såsom en anledning till att urakrlåta institutionens införande.

Efter det komitén i afseende å sakens ekonomiska sida sålunda kunnat till hvad den redan inhämtat från frågans beredelse-skede i vårt land och från erfarenheten i andra länder lägga hvad nu blifvit inför komitén upplyst af de sakkunnige, ansåg sig komitén hafva skäligen anledning antaga, att ur den allmänna kreditens synpunkt icke vore att hämta något stöd, i allt fall intet tillräckligt stöd, mot en svensk lag om fartygshypotek.

Det uppställdes nu från juridiskt håll spørsmålet huruvida, då man syntes ställa allenast de anspråk på fartygsinteckningen i ekonomiskt hänseende, att den skulle kunna förstärka redares personliga kredit, och således verka på ett med förlagsinteckningen jämförligt sätt, man icke skulle kunna eftergifva något på de juridiska garantier, institutet borde prestera. Ur juridisk synpunkt ansågs det lyckligt, om man icke önskade framtvunga en sakrättslig verkan af fartygsinteckningen, om man alltså ville uppgifva fordran på, att den skulle grunda sig på lagfart. Härigenom skulle ock bortfalla den svårighet, som härflöte däraf att fartygsregistreringen blifvit centraliserad hos en myndighet, hvilken icke kunde vara, juridiskt sedt, tilltalande såsom inteckningsmyndighet.

Men mot en sådan inskränkning af fartygshypotekets rättsliga kraft framhölls från sjöfartsidkarnes sida, hurusom ett institut med förevarande syfte måste, för att icke förfela sitt mål, beklädas med fullt sakrättslig verkan. Kunde således de rättsliga och organisatoriska svårigheterna vid ett sådant ordnande af saken, svårigheter, som man villigt erkände, öfvervinnas, borde det, ur rederinärings synpunkt sedt, också ske. Och då från juridiskt håll dessa svårigheter åtminstone icke betraktades såsom öfvervinneliga — flera alternativa förslag till en lösning kommo under debatt — beslöt komitén uttala sig principiellt för införande i den svenska lagstiftningen af rättsinstitutet inteckning i fartyg, anordnad enligt de hufvudgrunder i afseende å institutets rättsliga verkan, som tillagts detta i såväl 1887 års lagförslag som nordisk skeppsredareförenings föreliggande framställning.

**Sammanfattning  
af komiténs  
åsikter.**

Komiténs åsikter i ämnet kunna enligt det anförda sammanfattas så:

Komitén delar den af första kammarens andra tillfälliga utskott 1898 uttryckta mening att lagstiftaren, äfven om ifrågakämda åtgärder icke kunna medföra all den nytta, som därpå förväntas, icke får undanhålla, utan bör öppna möjlighet att begagna desamma, förutsatt att icke kraftigare motskäl kunna däremot framföras. Att detta icke här är fallet, därom är komitén ock med utskottet enig.

Såsom medel till höjande af vår sjöfartsnäring skattar komitén inteckningsinstitutets tillämpande i afseende å fartyg icke så synnerligen högt. I allt fall tillmäter komitén det ingen afgörande betydelse härutinnan. Komitén ser dess hufvudsakliga betydelse för sjöfartsnäringen därunder, att det lämnar en värdefull förstärkning till den personliga krediten. Det sammandrager smärre kapital till rederinäringen; det möjliggör användandet såsom låneobjekt för rederidriftens utveckling af en egendom, som nu svårigen kan göras till föremål för krediten. Det populariserar sjöfartsnäringen, det lifvar dess idkares själfverksamhet, då det ger dem, hvad andra länders redare åtnjuta. Det kan juridiskt ordnas, och det medför inga vådor i ekonomiskt hänseende. Det grundlägger icke någon rätt i fartyget, utan att den handling, hvarpå denna skulle stödja sig, förut undergått pröfning. Man har stöd för saken i erfarenheten från andra länder, och särskildt från två grannländer med jämförliga förhållanden.

Att under sådana omständigheter framkonstruera åtskilliga fall, då inteckningsrätten skulle kunna missbrukas, och framvisa dessa såsom skäl mot densamma, synes onödigt. Förhållandet till aktiebelåningen kan ordnas genom valfrihet att använda det ena eller det andra sättet. Missbrukas kan äfven det sätt för fartygs belåning, som, oafsedt aktiebelåning, nu är det enda möjliga, det nämligen, att gifva köpebref på hela fartyget, ty detta måste ske äfven om endast ett mindre belopp än som motsvarar fartygets värde behöfver upplånas. Gör en gäldenär, som så för-



farit, konkurs, blir långifvaren ägare till hela fartyget och andra borgenärer erhålla icke någon utdelning. Med inteckningsrättens införande kunde ett sådant fall, hvilket inträffat, icke hafva blifvit framtvungadt. Äfven aktiens belånande är beroende på aktieägarens person och beskaffenheten af det företag, aktiebolagets verksamhet afser. Med nordisk skeppsredareförenings styrelse förutsätter komitén vidare, att det afbräck i inteckningshafvarens förmånsrätt, de tysta förmånsrätterna vålla och måste vålla, kan, väl icke minskas genom en inskränkning i afseende å dessas giltighet, men neutraliseras genom en underassurans af för detta ändamål bildade försäkringsföreningar, grundade på ömsesidighet; tillvägabringandet häraf måste dock lämnas i den enskilda företagsamhetens hand. Slutligen kan institutet göras mer tilltalande genom detaljbestämmelser i lagen och åtgärder för tillförsäkrande åt institutet af internationel helgd.

\* \* \*

Af komitén lærer det icke fordras, att den skall utarbета och framlägga detaljeradt förslag till lag i ämnet. Däremot önskar komitén något närmare än som skett — och det kan af densamma med fog förväntas att den så skall göra — angifva hvad ur synpunkten af sjöfartens intresse måste fordras eller är önskligt, att en sådan lag skall i sina hufvuddrag innehålla för att motsvara de anspråk, som därpå, på sätt nyss antydts, kunna skäligen ställas.

**Uttalande om de föreliggande förslagen till lag i ämnet.**

Härvid följer komitén paragrafvis det 1887 i sammanhang med sjölagskomiténs arbete uppgjorda lagförslaget och det lagutkast, hvilket bilagts nordisk skeppsredareförenings styrelses föreliggande framställning, hvarmed dock lærer afsetts endast att gifva en sammanfattad bild af de stadganden, man önskade se inarbetade i en blifvande lag, men icke att framlägga ett genomfördt författningsförslag.

1887 års lagförslag.

(S. L. F.)

Nordiska skeppsredareföreningens  
styrelses förslag.

(N. S. F.)

## § 1.

*Med fartyg förstås i denna lag svenskt fartyg, som antecknats i det i 2 § sjölagen stadgade fartygsregister, äger en dräktighet af 200 registerton eller därutöfver och är i fullt sjövärdigt skick.*

En inskränkning af inteckningsinstitutets användning endast till fartyg af ett visst högre tontal ifrågasattes redan 1883, och framhölls såsom önskvärd äfven vid 1897 års sjöfartsmöte. Skälen för uteslutandet från hypotisering af de mindre fartygen äro hufvudsakligast att söka i själfva det syfte, man i vårt land uppställt för denna form för fartygs belåning.

Komitén tror visserligen, att inteckningsinstitutet skall företrädesvis komma till användning för större fartyg och för den större rederinäringen, men anser det kunna komma att behövas äfven för anskaffande af mindre fartyg för lokaltrafik. Komitén finner förty annan inskränkning i afseende å rätt att inteckna fartyg ej böra med afseende å fartygets storlek lämpligen föreskrifvas, än som följer däraf att fartyget skall vara enligt 2 § sjölagen registreringspliktigt.

Fordran därpå att fartyg, för att inteckning må däri beviljas och blifva gällande, skall vara i fullt sjövärdigt skick, är naturligtvis grundad på sträfvan att söka stärka den säkerhet, det hypotiserade föremålet erbjuder, och komitén är med skeppsredareföreningens styrelse enig därom, att en bestämmelse i detta syfte är lämplig, såvidt den afser fordran på sjövärdighet vid det tillfälle, då inteckning sökes. Men att i denna lag sträcka samma fordran längre, synes komitén icke genomförbart eller åtminstone vara förenadt med alltför stora svårigheter. Sjövärdigheten är icke något absolut begrepp, utan hänför sig till åtskilliga omständigheter, beroende af den resa, fartyget skall göra, beschaffen-

heten af dess last, lastens stufning m. m. Och den omständigheten, att fartyget är sjövärdigt, då det lämnar hamn, innebär icke någon som helst garanti för, att det under resans fortgång skall så förblifva.

Med denna uppfattning skulle ett stadgande om företeende af bevis öfver fartygs sjövärdighet emellertid icke behöfva erhålla plats i en särskild paragraf, utan lämpligen böra inflyta i den (4 §), som behandlar sättet för intecknings sökande. Hela denna första paragraf i skeppsredareföreningens styrelses förslag skulle alltså blifva öfverflödig.

**S. L. F.**

1 §.

Utfäster ägare af fartyg, som jämlikt 2 § sjölagen skall införas i fartygsregister, skriftligen, att fartyget skall utgöra underpant för fordran, och varder handlingen intecknad i den ordning, här nedan stadgas; njute borgenären för sin fordran panträtt i fartyget och förmånsrätt till betalning, som i 17 kap. handelsbalken sägs.

Mot hvad här föreslås har komitén, under hänvisning till hvad under 1 § af nordiska skeppsredareföreningens styrelses förslag anförts, icke något att påminna.

2 §.

Inteckning i fartyg sökes hos rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad.

**N. S. F.**

2 §.

Utfäster ägare af *fartyg* skriftligen, att fartyget skall utgöra underpant för fordran, *må* handlingen intecknas i den ordning, här nedan stadgas; och njute, *då inteckning meddelats*, borgenären för sin fordran panträtt i fartyget och förmånsrätt till betalning, som i 17 kap. handelsbalken sägs.

3 §.

Inteckning i fartyg sökes hos *kommerskollegium*.

Det skäl, som föranledde sjölagskomitén att föreslå en lokalisering af fartygsregistreringen, var i första rummet hänsyn till vårt lands stora utsträckning. I viss mån föranleddes lokaliseringen också, såsom redan erinrats, af önskvärdheten att hos samma myndigheter förena inteckningsväsendet, som är af beskaffenhet att helst böra af domstol handhafvas, med registre-

ringstväsendet. I sitt utlåtande öfver sjölagskomiténs lagförslag den 28 november 1887 anförde kommerskollegium, att därest inteckningsrätten i fartyg icke medgäfves, sistnämnda skäl för ortregistrering förfölle och att den af komiterade därför i öfrigt åberopade omständigheten, eller vårt lands stora utsträckning, syntes i betraktande af numera i allmänhet befintliga lätta och snabba samfärdsmedel vara af mindre afsevärd betydelse i jämförelse med de många och ganska väsentliga olägenheter, som måste vara med ortregistrering förbundna. Dessa olägenheter skulle undvikas genom förandet af ett för hela riket gemensamt fartygsregister, hvilket ansåges otvifvelaktigt skola bereda mera ordning och enhet i hithörande förhållanden samt äfven gifva ett kraftigare vitsord åt det i många afseenden synnerligen viktiga fartygsregistret samt åt de på grund af detsamma utfärdade certifikaten än fallet blefve, därest ortregistrering infördes. Dessa skäl må hafva sin vikt, men inom komitén har dock, ur sjöfartsnärings synpunkt sedt, framhållits, hurusom för denna närings idkare särskilda lokalregister hade erbjudit mera bekvämlighet och varit att föredraga, helst af en sådan anordning, allt under förutsättning att rådstufvurätterna blifvit registreringsmyndigheter, äfven inteckningsväsendets lokalisering blifvit en gifven följd. Då nu registreringsväsendet förlagts till en administrativ centralmyndighet, men ärenden angående fartygsinteckning, som af flera skäl helst böra upptagas af samma myndighet, som handhafver registreringen, förutsätta juridisk kompetens, möter saken en del organisatoriska svårigheter, som med ett genomförande af sjölagskomiténs förslag hade undgåts.

Öfvervinneliga äro dessa svårigheter dock icke, och vill komitén under nu gifna förhållanden uttala den mening, att inteckningsväsendet bör kunna förläggas hos kommerskollegiet med för mottagandet af dessa ärenden lämpade arbetskrafter eller ock till någon i nära förbindelse med kollegiet stäld, för ändamålet behörigen utrustad myndighet, men att, därest så finnes kunna numera ske, det bör, i sammanhang med en lokalisering af fartygsregistreringen, förläggas jämte denna till rådstufvurätterna. Skulle intecknings-

väsendet komma att förblifva centraliseradt, förutsätter komitén att i allt fall åtgärder skola, enligt hvad i nordisk skeppsredareförenings styrelses framställning framhållits och på sätt i Danmark äger rum, vidtagas för underlättande af allmänhetens i orterna beröring med centralmyndigheten.

S. L. F.

3 §.

Vid ansökan om inteckning skall i hufvudskrift ingifvas den handling, på grund hvaraf inteckning sökes; skolande ägarens utfästelse, att fartyget skall utgöra underpant för fordringen, vara af vittnen bestyrkt.

Finnes annan än den, som gjort utfästelsen, i registret antecknad såsom fartygets ägare, eller ingifves icke vid ansökningen sådan handling, som nyss är sagd, varde ansökningen genast afslagen.

N. S. F.

4 §.

Vid ansökan om inteckning i fartyg skall ingifvas a) i hufvudskrift den handling, på grund hvaraf inteckning sökes; skolande ägarens utfästelse, att fartyget skall utgöra underpant för fordringen, vara af vittnen bestyrkt; samt b) bevis om fartygets sjövärdighet.

*Om beskaffenheten af sådant bevis förordnar Konungen.*

Finnes annan än den, som gjort utfästelsen, i registret antecknad såsom fartygets ägare, eller ingifvas icke vid ansökningen sådana handlingar, hvarom nyss är stadgadt, eller afser ansökan annat fartyg, än i 1 § sägs, varde ansökningen genast afslagen.

Under 1 § har komitén förmått sig förorda att vid ansökan om inteckning skall fogas sjövärdighetsbevis. Bestämmelserna om fartygs sjövärdighet och ansvaret därför äro i vår lag säkerligen icke tillräckliga; detta bekräftas af erfarenheten, och det vill synas oegentligt att, medan i lagstiftningen stadgats en periodisk, preventiv kontroll öfver passagerareångfartygen, samt behovet af statens ingripande till skyddande af lif och egendom å sjön sålunda principiellt erkänts, lagstiftningen lämnar omsorgen om personer, som tjäna å lastångare och segelfartyg, samt om den dyrbara egendom, som å sådana föres, utan någon motsvarande kontroll.

Med dessa åsikter, hvilkas närmare utvecklande icke betingas af nu föreliggande ämne, var det också gifvet, att komitén skulle understödja införandet af ett stadgande, som åtminstone i ett visst afseende skulle fylla den lucka i sjöfartslagstiftningen, komitén påvisat.

Däremot synes det icke böra i lagen hänskjutas till Konungen att om beskaffenheten af sjövärdighetsbeviset förordna, hvarigenom det skulle kunna anses att från det allmännas sida gäfves någon garanti för riktigheten af ett sådant bevis, utfärdadt af de personer eller myndigheter och i den ordning, särskildt blefve bestämdt. Det synes komitén, efter samråd med de juridiskt sakkunnige, som med komitén deltagit i öfverläggning om detta ärende, hellre böra i teckningslagen endast föreskrifvas att för utrönande af sjövärdigheten skall afgifvas och vid teckningsansökan fogas yttrande af besiktningmän, utsedda till det antal och i den ordning, som 332 § 1 mom. sjölagen bestämmer. Den af nordiska skeppsredareföreningens styrelse uttalade åsikt, att sjövärdigheten borde, då fartyget tillhörde klass i Veritas eller Lloyd eller annan dylik institution, företrädesvis styrkas med bevis därom, lär dock kunna tillgodoses på det sätt, att besiktningmännen i sitt yttrande angäfvat, huru härmed förhölle sig. För öfrigt bör det kunna öfverlämnas åt långifvaren själf att uppmärksamma här afsedda omständigheter, och han lär säkerligen icke underlåta att, innan han antager fartygshypoteket såsom säkerhet för försträckningen, förvissa sig om det fartygs klassificering eller beskaffenhet, som skulle utgöra underpant för hans fordran.

Vid denna paragraf är måhända platsen för en erinran om hvad komitén ofvan antydt i afseende därå, att till fartygsregistret skulle göras förbehåll om rätt till teckning inom ett visst, begränsadt belopp. Endast i fartyg, angående hvilket förbehåll i sagda syfte gjorts, skulle teckning kunna inom det angifna beloppet meddelas. Under förutsättning af bestämmelser i sådant syfte bör å certifikatet i enlighet med registret sådant förbehåll med uppgift å det angifna maximibeloppet vara antecknad, hvadan

alltså, där förbehåll anmäles efter utfärdande af certifikatet, detta bör därvid företes. — Närmare bestämmelser i nu berörda ämne fordras och böra införas på vederbörliga rum i lagen; hvarjämte detaljföreskrifter om anteckningarna lära af Konungen meddelas i enlighet med hvad i 17 § här nedan är föreslaget.

Orden i sista stycket af styrelsens för skeppsredareföreningen förslag till 4 § »eller afser ansökan annat fartyg, än i 1 § sägs» böra utgå.

Vidare anmärkes vid denna paragraf, att den förutsätter beständare och strängare föreskrifter, än nu meddelade, angående styrkande vid fartygs anmälan till registrering af det fång, hvarigenom fartyget eller fartygslott åtkommits.

**S. L. F.**

4 §.

Rådstufvurätten låte den handling, därå ansökningen grundas, offentligen uppläsas och i särskildt protokoll öfver inteckningar i fartyg intagas.

**N. S. F.**

5 §.

*Kommerskollegium låte om den den handling, därå ansökningen grundas, utfärda offentligt anslag och införa kungörelse i allmänna tidningarna, samt låte handlingen i särskildt protokoll öfver inteckningar i fartyg intagas.*

Skulle kommerskollegiet eller eljest annan myndighet än domstol handhafva inteckningsväsendet, lærer visserligen det offentliga uppläsandet af den handling, hvarpå inteckning grundas, böra ersättas med offentligt anslag, men däremot lærer en föreskrift, att handlingen äfven skall införas i allmänna tidningarna, icke vara påkallad eller ens lämplig.

5 §.

Ej må inteckning meddelas utan för visst belopp i penningar, ej heller i del af fartyg eller gemensamt i flera fartyg.

6 §.

Enligt sjölagskomiténs betänkande afsåg den i senare delen af denna paragraf stadgade begränsningen åstadkommandet af enkelhet och reda i de genom teckning uppkommande rättsförhållandena. Hvad särskildt förbudet mot fartygsdels hypotisering angick, åberopades äfven det ofta angifna syftet med denna undantagslagstiftning, hvilken icke afsåge att bereda ägare af andel i fartyg möjlighet att för sina enskilda behof pantsätta sin lott. För teckning af rederibolags fartyg erfordrades alltså, att samtliga delägarne därtill lämnade sitt samtycke.

Ehuru fartygsdels tecknande tillåtits särskildt i både Danmark och Frankrike, och hos oss hypotisering af flera fartyg gemensamt från något håll framställt såsom önskvärd, biträder komitén de anförda skälen mot en sådan utsträckning af fartygs-teckningen, hvilken icke heller förordats från skeppsredareföreningens sida.

## 6 §.

Då teckning meddelats, teckne Rådstufvurätten bevis därom å fordringshandlingen.

## 7 §.

Då teckning meddelats, teckne *kommerskollegium* bevis därom å fordringshandlingen.

Denna paragraf lämnas utan anmärkning.

Komitén, som äfven fäst sin uppmärksamhet vid de ingalunda obetydliga belopp, som af svenska fartyg uttagas såsom stämpelafgift och expeditionslösen, vill emellertid vid denna paragraf framhålla angelägenheten af att kostnaderna för tecknings erhållande, förnyelse m. m. må blifva så lindriga som möjligt.

## 7 §.

Inteckning skall för att fortfarande gälla förnyas inom tio år, sedan den meddelades, och därefter inom tio år efter det den senast förnyades. Sker det ej, vare teckningen förfallen.

## 8 §.

Inteckning skall för att fortfarande gälla förnyas *under loppet af bestämda år, nämligen 1910, 1920, 1930 och så vidare hvar tionde år, med iakttagande att teckning, som meddelats före*



S. L. F.

N. S. F.

*1910, förnyas första gången detta år, inteckning, som meddelats under åren 1910—1919, år 1920; inteckning, meddelad 1920—1929, år 1930 och så vidare.*

*Förnyas ej inteckning, vare den förfallen.*

Visserligen vill ett stadgande om förnyelse af fartygsinteckning, såsom i motiven till 1887 års förslag påpekades, synas mindre nödigt med hänsyn till fartygets skäligen begränsade tillvaro och inteckningsregistrets däraf beroende öfverskådlighet. Saknaden af ett allmänt stadgande om mortifikation af fordringsbevis ansågs emellertid då föranleda till, att en dylik preskriptionsbestämmelse ej kunde umbäras. Komitén är af samma åsikt.

Den anordning, som här föreslagits af skeppsredareföreningens styrelse, synes komitén väl ägnad att medföra bekvämlighet, då det gäller att hålla reda på tiden för förnyelsen; men komitén ifrågasätter, huruvida det icke möjligen ur andra synpunkter må vara lämpligare att här följa hvad eljest i allmänhet gäller om intecknings förnyelse.

8 §.

Vill någon låta förnya inteckning, uppvis hos Rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad, inteckningshandlingen i hufvudskrift, och teckne Rådstufvurätten därå bevis om inteckningsförnyelsen. Stående ock sökanden fritt att inför Rådstufvurätt i annan stad, där fartygsregister föres, uppvisa inteckningshandlingen; den Rådstufvurätt låte, då sådant sker, i sitt protokoll öfver inteckningar i fartyg korteligen intagas hvad handlingen

9 §.

Vill någon låta *helt eller delvis* förnya inteckning, uppvis hos *kommerskollegium* inteckningshandlingen i hufvudskrift samt *ingifve nytt bevis om fartygets sjövärdighet.*

*Förnyas inteckning, teckne kommerskollegium bevis därom å inteckningshandlingen.*

S. I. F.

N. S. F.

innehåller med dag och årtal, då den utgafs, af hvilken Rådstufvurätt inteckningen är beviljad, när och under hvilken § i protokollet det skedde, så ock när inteckningen förnyades, om det skett; teckne ock bevis å handlingen, att den varit företedd till vinnande af inteckningsförnyelse; sedan ingifve sökanden inom den tid, som i 7 § sägs, protokollet till Rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad; och vare detta så giltigt, som om handlingen där blifvit företedd.

De af skeppsredareföreningens styrelse insatta orden »helt eller delvis» innebära att, om man icke vill hafva hela sin intecknade fordran kvarstående, man förnyar den endast till önskad del, utan att behöfva vidtaga särskild åtgärd för dess dödande i öfrigt. Den del, hvori den ej förnyas, förfaller. Komitén tillstyrker en bestämmelse i detta syfte.

Komitén anser icke nytt sjövärdighetsbevis böra fordras vid förnyelse af inteckning. Detta kan synas mindre följdriktigt, men har sin grund i farhågan, att en sådan fordran skulle kunna försämra långifvares ställning. För denne står det i allt fall öppet att enskildt kräfva ett sådant bevis.

Däremot synes böra från 1887 års förslag upptagas, erforderligt omarbetad, en bestämmelse, motsvarande den, enligt hvilken inteckningshandlingen må kunna uppvisas till förnyelse vid rådstufvurätt i annan stad än den, där inteckningen är beviljad. Äfven under förutsättning af inteckningsväsendets centraliserande vore det bekvämt, om inteckningshandlingen kunde få till förnyelse företes vid en rådstufvurätt i orten, hvilken skulle hafva att förfara på sätt paragrafen angifver, hvarefter sökanden skulle hafva att inom den för förnyelse stadgade tid ingifva protokollet till centralmyndigheten.

**S. L. F.**

9 §.

Vill någon låta inteckning helt och hållet eller till viss del dödas, uppvisa inteckningshandlingen i hufvudskrift för Rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad, och teckne Rådstufvurätten å handlingen bevis om inteckningens dödande.

Vill någon låta inteckning till förmånsrätten nedsättas under annan inteckning, skall så förfaras, som här ofvan angående intecknings dödande är sagdt.

Paragrafen har ej gifvit anledning till erinran.

10 §.

Har fartyg i den ordning, 7 § sjölagen bestämmer, förklarats icke vara iståndsättligt, och därefter blifvit försåldt, vare inteckningsinnehafvarens rätt till fartyget förfallen, men han äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen, så länge den utestår ogulden.

Stadgandet i denna paragraf läser böra fullständigas därhän, att i de fall, då fartyg abandoneras till försäkringsgifvarne, inteckningshafvaren bör atnjuta samma rätt ur försäkringssumman som den han skulle äga, om köpeskillingen utestode ogulden.

11 §.

Är fartyg såldt efter utmätning eller under konkurs i den ordning, konkurslagen bestämmer, och vill nye ägaren få fartyget frigjort från inteckning, som antingen alldeles icke eller endast

**N. S. F.**

10 §.

Vill någon låta inteckning helt och hållet eller till viss del dödas, uppvisa inteckningshandlingen i hufvudskrift för *kommerskollegium*, och teckne *kollegiet* å handlingen bevis om inteckningens dödande.

Vill någon låta inteckning till förmånsrätten nedsättas under annan inteckning, skall så förfaras, som *nyss* angående intecknings dödande är sagdt.

11 §.

Har fartyg i den ordning, 6 § sjölagen bestämmer, förklarats icke vara iståndsättligt och därefter blifvit försåldt, vare inteckningsinnehafvarens rätt till fartyget förfallen, men han äge i stället enahanda rätt till köpeskillingen, så länge den utestår ogulden.

12 §.

## S. L. F.

till någon del kunnat gäldas af köpeskillingen, vare han, sedan han blifvit i fartygsregistret antecknad såsom ägare, därtill berättigad, ändock att han ej kan förete inteckningshandlingen i hufvudskrift.

Vill han begagna sig af sådan rätt, ingifve till Rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad, bevis om de inteckningar, som i fartyget vid dess försäljning funnos, så ock handling, som visar köpeskillingens fördelning borgenärerna emellan samt intyg, att denna fördelning blifvit af dem godkänd eller vunnit laga kraft. Rådstufvurätten skall därefter medelst kallelse, hvilken genom sökandens försorg bör införas tre gånger i allmänna tidningarna, fjorton dagar mellan hvarje gång, förelägga inteckningshafvare, hvilkens fordran antingen alldeles icke eller endast till någon del blifvit ur köpeskillingen gulden, att, om han har något att påminna mot inteckningens dödande, sådant hos Rådstufvurätten anmäla inom två månader från sista kungörelsedagen. Göres ej påminnelse inom den utsatta tiden eller ogillar Rätten gjord påminnelse, varde inteckningen dödad.

Dessa stadganden böra jämkas efter den nyare svenska inteckningslagstiftningen i allmänhet.

Mot de af skeppsredareföreningens styrelse föreslagna kortare tider i denna paragraf är icke något att erinra.

## N. S. F.

Vill han begagna sig af sådan rätt, ingifve till *kommerskollegium* bevis om de inteckningar, som i fartyget vid dess försäljning funnos, så ock handling, som visar köpeskillingens fördelning borgenärerna emellan samt intyg, att denna fördelning blifvit af dem godkänd eller vunnit laga kraft. *Kommerskollegium* skall därefter medelst kallelse, hvilken genom sökandens försorg bör införas tre gånger i allmänna tidningarna, *en vecka* mellan hvarje gång, förelägga inteckningshafvare, hvilkens fordran alldeles icke eller endast till någon del blifvit ur köpeskillingen gulden, att, om han har något att påminna mot inteckningens dödande, sådant hos *kommerskollegium* anmäla inom *en* månad från sista kungörelsedagen. Göres ej påminnelse inom den utsatta tiden eller ogillar *kollegiet* gjord påminnelse, varde inteckningen dödad.

S. L. F.

N. S. F.

12 §.

13 §.

Har inteckning genom domstols beslut, som vunnit laga kraft, förklarats vara utan verkan, må inteckningen på ansökan af ägare, hvilken blifvit såsom sådan antecknad i registret, dödas utan hinder däraf, att den intecknade handlingen icke kan företes i hufvudskrift. Dock skall kallelse å inteckningshafvaren utfärdas och med ärendet jämväl i öfrigt så förfaras, som i nästföregående § stadgas.

Hvad här föreslas har ej gifvit anledning till anmärkning.

13 §.

14 §.

Varder intecknad fartyg efter utmätning såldt för en borgenärs fordran; njute då alla öfriga borgenärer, som hafva inteckning i fartyget, genast därur betalning, hvar efter sin rätt, ändock att deras fordringar eljest ej äro förfallna till betalning.

Någon erinran föranleder ej denna paragraf.

14 §.

15 §.

Går äganderätt till intecknad fartyg öfver till utländsk man, eller timar eljest sådan förändring i afseende på de omständigheter, hvilka i 1 § sjölagen omförmälas, att fartyget till följd af förändringen upphör att vara svenskt, då äge inteckningshafvare utsöka sin fordran, ändock att denna eljest icke är förfallen till betalning.

Skeppsredareföreningens styrelse har fäst uppmärksamheten å önskvärdheten af åtgärder till tryggande af teckningshafvares rätt vid försäljning till utländsk man af tecknad fartyg och ifrågasatt straff för sådan försäljning utan teckningshafvares medgifvande. Äfven vid sjöfartsmötena har denna sak beaktats, och man har sökt ett skäl mot fartygshypoteket i dess brist på internationel giltighet; en här medgifven teckning skulle ej äga kraft i annat land, eller tvärtom. Anmärkningen är riktig, den föranleder blott ej till teckningsinstitutets ogillande, men till åtgärder för bristens afhjälpande.

I den finska lagen (sjölagen § 11, enligt förordning den 11 november 1889) har man gått lika långt som, eller längre i detta afseende, än skeppsredareföreningens styrelse ifrågasatt. Fartyg, som är besväradt med tecknad panträtt, får nämligen där ej utan teckningshafvares uttryckliga begifvande föryttras till utländsk eller utom landet bosatt man. Redare, som häremot bryter, straffas med böter, högst 1000 mark, eller fängelse upp till två år, där ej gärningen enligt allmän lag bör strängare anses, och är skyldig godtgöra teckningshafvare all skada och kostnad. Man har därjämte lämnat en giltighetsfrist intill ett år för bestående panträtt i utländskt fartyg, som öfvergått till finsk egendom.

Att utan teckningshafvares medgifvande sälja tecknad fartyg till utländsk man är, om därigenom teckningshafvarens underpant göres värdelös, ett förfarande, som synes närmast kunna betecknas såsom bedrägligt och alltså rätteligen icke böra undgå i lag stadgad påföljd. Lagbud motsvarande de finska vore måhända de mest verksamma och skulle gifva institutet en tilltalande rättslig helgd. Men det är möjligt, att målet skulle lika väl kunna vinnas genom aftal med främmande makter för tillförsäkrande åt institutet af ömsesidig rättskraft i de fördragslutande staterna.

I så fall borde i den förevarande lagen endast inflyta ett allmänt bemyndigande för Konungen att ingå aftal med främmande makter om ömsesidig giltighet af teckningar, som enligt

hvarterdera landets lagar vore gällande. Då komitén förordar ett sådant sätt för frågans lösning, har den tagit hänsyn till den inom komitén uttalade önskvärdheten däraf, att den maritima lagstiftningen tillförsäkras i största möjliga utsträckning internationel giltighet, ett syfte, som komitén i annat sammanhang vidare fullföljer.

**S. L. F.**

15 §.

Öfverlåter någon sitt fartyg till annan, och har, innan nye ägaren anmält sitt fång till antecknande i fartygsregistret, på sätt särskildt är stadgadt, inteckning blifvit sökt på grund af förre ägarens utfästelse, vare öfverlåtelsen utan verkan till förringande af inteckningssökandens rätt. Sökes inteckning samma dag, nye ägaren anmäler sitt fång till antecknande i registret, vike inteckningssökanden för den, som förvärfvat äganderätten.

**N. S. F.**

16 §.

Med hänvisning till motiven vid 15 § i sjölagskomiténs förslag, lämnar komitén hvad här stadgas utan anmärkning.

16 §.

Sker sådan förändring af fartygets hemort, att på grund däraf fartyget skall registreras å annan ort, aligge Rådstufvurätten i den stad, där fartyget är registrerad, att på ägarens bekostnad tillställa Rådstufvurätten i den stad, där fartyget därefter skall registreras, afskrift af inteckningsprotokollet i de delar, som angå fartyget, att i dess protokoll öfver inteckningar

S. L. F.

N. S. F.

i fartyg intagas; innehåller protokollet icke någon fartyget rörande anteckning, skall bevis därom meddelas Rådstufvurätten i den stad, dit fartyget öfverflyttas.

Detta stadgande erfordras icke, om registreringsväsendet bibehålles centraliseradt.

17 §.

17 §.

I fartygsregistret skall i öfvensstämmelse med inteckningsprotokollet antecknas, i hvilket fartyg inteckning blifvit sökt, tiden då det skedde, sökandens namn, fordringens belopp, äfvensom, där inteckningen blifvit beviljad eller afslagen, förnyad, till förmånsrätten nedsatt eller annorledes förändrad eller dödad, då sådant skedde.

Närmare föreskrifter huru sådan anteckning skall ske meddelas af Konungen.

Stadgandet gifver ej anledning till annat yttrande än en hänvisning till hvad under 3 §, resp. 4 §, är anfördt.

18 §.

18 §.

Å protokollsutdrag, som utfärdas i inteckningsärende, skall meddelas afskrift af hvad om ärendet blifvit infördt i registret.

Å protokollsutdrag, som utfärdas i inteckningsärende, skall meddelas afskrift af hvad om ärendet blifvit infördt i *fartygsregistret*.

*Sådant utdrag skall, på begäran, ofördröjligen utfärdas.*

Skeppsredareföreningens styrelses fordran på ofördröjligt utfärdande af protokollsutdrag — och önskvärheten däraf delar komitén — synes lämpligare böra tillgodoses på annat sätt än



genom ett stadgande i lagen, såsom till exempel genom bestämmelse i vederbörande myndighets instruktion eller arbetsordning.

S. L. F.

19 §.

Ärende angående inteckning i fartyg må af Rådstufvurätten upptagas endast å måndag eller, om helgdag då inträffar, nästa söckendag därefter; dock att fråga om inteckningsförnyelse må handläggas jämväl å annan rättegångsdag.

N. S. F.

19 §.

Ärende angående inteckning skall af kommerskollegium genast upptagas och afgöras.

Samma skäl, som tala för inteckningsärendens vid domstol handläggning å viss, på förhand bestämd dag i veckan, göra sig gällande, om en centralmyndighet skall få att upptaga sådana ärenden; dock höra de få förekomma oftare än en dag i veckan. Komitén förordar, under förutsättning att kommerskollegium varder inteckningsmyndighet, stadgande af innehåll, att ärende angående inteckning i fartyg skall af kommerskollegiet upptagas på två bestämda, på förhand kungjorda dagar i hvarje vecka, dock att fråga om intecknings förnyelse må handläggas jämväl å annan dag.

20 §.

Den, som ej nöjes å Rådstufvurättens beslut i inteckningsärende, äge däröfver besvara sig inom den i 16 kap. 1 § Rättegångsbalken stadgade tid. Öfver Hofrättens utslag må klagan hos Konungen genom besvär fullföljas inom den tid och i den ordning, 30 kap. 18 § nämnda balk föreskrifver.

20 §.

Den som ej nöjes å kommerskollegiets beslut i inteckningsärende, äge däröfver besvara sig hos Konungen inom den tid och i den ordning, 30 kap. 18 § rättegångsbalken föreskrifver.

Det vill synas, som om, därest till kommerskollegiet skola förläggas frågor om inteckning i fartyg, klagan öfver kollegiets beslut i dessa mål borde lämpligare anföras hos Svea hofrätt.

## S. L. F.

## 21 §.

Har beslut, hvarigenom Råd-  
stufvurätt helt och hållet eller till  
någon del afslagit ansökan om in-  
tecknings beviljande, blifvit efter  
besvär ändradt af högre Rätt, vare  
sökanden pliktig att inom tre må-  
nader från det ändringen om ut-  
slaget vunnit laga kraft detsamma  
hos Rådstufvurätten förete, vid  
äfventyr att i annat fall den in-  
teckning, som på grund af utslaget  
beviljas, gäller såsom vore den  
sökt först å den dag, utslaget vid  
Rådstufvurätten företes.

Dessa stadganden hafva, hvartdera under de förutsättningar,  
hvarifrån det utgår i afseende å inteckningsmyndigheten, ej gifvit  
orsak till erinran.

Det vill synas nödvändigt, att stadgande i lagen meddelas  
för att klargöra, huruvida intecknad panträtt i fartyg skulle  
sträcka sig till fartygets tillbehör, och i så fall hvad därunder  
borde innefattas, på sätt enligt 268 § sjölagen skett om de där  
omförmälda sjöfordringar.

Komitén har vidare att fästa uppmärksamhet därpå, att vissa  
främmande lagar, såsom de danska, finska och franska, medgifva  
*inteckning i fartyg under byggnad*. Äfven hos oss synes man  
förvänta en sådan utsträckning af fartygshypoteket, hvilken sär-  
skildt i Frankrike blifvit af vikt. Komitén är dock, särskildt  
med hänsyn till den inteckningsrätt, som redan är medgifven  
enligt 3 § sjölagen till fartygsägares säkerhet gent emot skepps-  
varf, af den mening, att fartyg under byggnad ej lämpa sig  
såsom underpant för fordran, helst ju det förnämsta syftet med  
fartygshypoteket skulle vara att bereda redare medel till att

## N. S. F.

## 21 §.

Har beslut, hvarigenom *kom-  
merskollegium* helt och hållet eller  
till någon del afslagit ansökan om  
intecknings beviljande, blifvit efter  
besvär ändradt, vare sökanden plik-  
tig att inom tre månader från det  
ändringen om utslaget vunnit laga  
kraft detsamma hos *kommerskol-  
legium* förete, vid äfventyr att i  
annat fall den inteckning, som på  
grund af utslaget beviljas, gäller  
såsom vore den sökt först å den  
dag, utslaget hos *kommerskolle-  
gium* företes.

utvidga sin rörelse genom att kunna belåna den egendom, hvarmed denna rörelse bedrifves.

Hvad angår frågan om den verkan det nu omhandlade rättsinstitutets införande i vår lagstiftning skulle kunna anses utöfva med hänsyn till *bodmeri*, antager väl komitén att genom fartygsinteckningens medgifvande bodmerilån i vissa fall komme att blifva mindre nödiga än nu, men komitén anser dock denna laneform, som afser att i fall af nöd bereda befälhafvaren, genom förpantning af den under hans vård ställda sjöförmögenheten, erforderliga medel för resans fortsättande eller för lastens bevarande eller försändande vidare, böra fortfarande stå öppen både för intecknade och för icke intecknade fartyg, helst under förutsättning att, såsom närmare förmälts under 3 §, resp. 4 §, inteckningsinstitutets begagnande skulle göras beroende af ett förbehåll till registret i sådant syfte, hvarigenom det skulle komma att finnas fartyg, i hvilka, då behof af bodmerilån uppstode för befälhafvaren, rätt till intecknings erhållande antingen alldeles icke eller i allt fall endast inom ett förbehållet, begränsadt belopp vore redaren medgifven och kunde göras gällande.

I afseende å den *förmånsrätt*, som skulle tillkomma inteckning i fartyg, har inom komitén icke framställts erinran mot det sätt för förmånsrättens bestämmande, som innehålles i det vid sjölagskomiténs betänkande fogade förslag till ändrad lydelse af 17 § handelsbalken.

\* \* \*

Med de ofvan uttalade åsikterna om innehållet af en blifvande lag om inteckning i fartyg har komitén, såsom den redan antydt, icke afsett att lämna något inlägg i frågan om huru denna lagstiftning bör formelt uppbyggas, liksom ej heller något uttömande inlägg i frågan om hvilka rättsliga garantier så i ena som andra afseendet det bör iklädas.

Om de *ändringar i gällande lagar* och författningar, som en lag om *inteckning i fartyg* förutsätter eller föranleder, torde komitéen ej behöfva uttala sig, liksom ej heller om de ändringar, lagens antagande och tillämpande måste påkalla i kommerskollegiets stat eller instruktion, därest detta ämbetsverk varder *inteckningsmyndighet*.

\* \* \*

Komiténs hem-  
ställan.

Med stöd af hvad komitéen ofvan anført, hemställer komitéen, *att* Kongl. Maj:t tacktes låta vidtaga åtgärder för införande, så snart ske kan, i den svenska lagstiftningen af *rättsinstitutet* *inteckning i fartyg*, samt

*att* vid utarbetande af förslag till lag i ämnet måtte läggas till grund de allmänna principer för den åsyftade lagstiftningen, komitéen angifvit såsom ur sjöfartsnäringens synpunkt lämpliga eller önskliga.