

## Nr 181.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg m. m.; given Stockholms slott den 5 mars 1920.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av 94 § utsökningslagen.

**GUSTAF.**

*Eliel Löfgren.*

**Förslag**

till

**LAG**

om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901  
om inteckning i fartyg.

Härigenom förordnas, att 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901  
om inteckning i fartyg skola, 1 och 4 §§ i nedan angivna delar, erhålla  
följande ändrade lydelse:

## 1 §.

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

Ej må — — — — — samma fordran.

## 4 §.

Då inteckning — — — — — inteckningar i fartyg.

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en dräktighet under  
tjugu registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer,  
som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstäm-  
melse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

5 §.

Finnes ej å handlingen bevitnat medgivande, som i 2 § sägs, eller ingives ej i fall, som i 4 § andra stycket omförmäles, bevis, som där stadgas, varde ansökningen avslagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1921.

---

**Förslag**

till

**LAG**

om ändrad lydelse av 94 § utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 94 § utsökningslagen skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

Skall försäljning ske av fartyg, som enligt mätbrev eller å fartyget anbragt tontalsmärke har en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver, eller av annat fartyg, som blivit i fartygsregistret infört, uppläse auktionsförrättaren före utropet gravationsbevis, där enligt 91 § sådant skall vara anskaffat, och give till känna, å vad tid köpeskillingen sist skall inbetalas; anmane ock dem, vilka äro tillstädes och hava fordran, som skall vid auktionen bevakas, att sådant anmäla. Varder fordran anmäld hos auktionsförrättaren, meddele han före utropet därom underrättelse.

Innan auktionen — — — — — för sammanträdet.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1921.

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
fredagen den 20 februari 1920.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,  
Statsråden PETRÉN,  
NILSON,  
LÖFGREN,  
friherre PALMSTIERNA,  
UNDÉN,  
THORSSON,  
OLSSON.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Löfgren anmälde riksdagens skrivelse den 17 mars 1911, nr 33, däri riksdagen anhållit, att Kungl. Maj:t täcktes föranstalta om sådan lagändring, att inteckning kunde erhållas även i fartyg av viss mindre dräktighet än tjugu registerton, och för riksdagen framlägga det förslag, som därav kunde föranledas, samt anförde:

»Berörda riksdagsskrivelse var föranledd av en inom andra kammaren väckt motion, nr 134, däri motionärerna, under framhållande av, att på senare tid värdet av fartyg med mindre dräktighet än tjugu registerton betydligt ökats genom insättning av motorer och stegring i pris å byggnadsmaterialier och arbetslöner, att syftemålet med lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg torde vara att understödja anskaffandet av fartyg och bereda lättare tillgång till förlagskapital, att, då ägare av mindre far-

tyg i allmänhet vore i ekonomiskt hänseende svagare än de större fartygsägarna och rederierna, det torde vara uppenbart, att även för ägare till fartyg under tjugu registerton behov gjorde sig gällande om rätt till inteckning, samt att det enligt motionärernas förmenande skulle bliva till ökat gagn för utvecklingen av både fiskerinäringen och den mindre sjöfarten, om sådan ändring i lagen om inteckning i fartyg företoges, att fartyg med dräktighet av tio registerton och däröver finge intecknas för fordran, framlagt förslag till ändrad lydelse av 1 § i nämnda lag av nyss avgiven innebörd.

Riksdagen anförde i sin skrivelse:

Vid tiden för tillkomsten av 1891 års sjölag hade meningarna om gagnet för sjöfartsnäringen av en lagstiftning, varigenom fartygsägare erhöle möjlighet att inteckna sitt fartyg, varit tämligen delade. Någon åtgärd till införande av fartygshypotek hade icke heller då blivit vidtagen. Sedermera syntes emellertid sjöfartsnäringens målsmän med större iver hava omfattat tanken på nyare former för fartygs användande såsom pant. Också hade det efter tillkomsten af 1901 års lag om inteckning i fartyg visat sig, att det därmed skapade nya institutet verkligen blivit till gagn för sjöfartsnäringen och dess behov av ökad kapitaltillgång.

Enligt gällande lag om inteckning i fartyg fordrades såsom villkor för att fartyg skulle kunna intecknas, förutom att fartyget vore infört i fartygsregistret, jämväl att det hade en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver.

Såsom motionärerna erinrat, hade det emellertid, i mån av en stigande utveckling och en alltmer framskriden teknik i fråga om fartygs byggande, inom sjöfartsnäringen blivit ett behov även för ägare av fartyg av mindre dräktighet att bliva delaktiga i den förmån, som lagstiftningen angående inteckning i fartyg avsåge att bereda. På sätt motionärerna jämväl framhållit, torde liknande intresse göra sig gällande även inom fiskerinäringen.

Ehuru riksdagen alltså i fråga om behovet av den ifrågasatta lagändringen instämde med motionärerna, hade dock riksdagen av formella skäl funnit sig förhindrad att tillstyrka motionärernas förslag.

En närmare granskning av de lagrum, som sammanhänge med den här åsyftade bestämmelsen i lagen om inteckning i fartyg, gäve nämligen vid handen, att den ifrågasatta ändringen ej kunde genomföras utan ändring även av åtminstone vissa bestämmelser i utsökningslagen, särskilt dess 92 § [94 §]. Då även i övrigt torde kunna antagas, att den utveckling av inteckningsinstitutet i fråga om fartyg, som här avsåges, skulle medföra

konsekvenser, vilka icke kunde av riksdagen överblickas, hade riksdagen ansett en undersökning böra komma till stånd för vinnande av det åsyftade ändamålet.

Genom remiss den 16 juni 1911 anbefalldes Kungl. Maj:ts kommerskollegiet att infordra yttranden över riksdagens ifrågavarande framställning från de länsstyrelser, vilkas hörande kollegiet funne lämpligt, samt med inkomna yttranden och eget utlåtande till Kungl. Maj:ts inkomma.

Till åtlydnad härav har kollegiet på sin tid införskaffat yttranden i ärendet från överståthållarämbetet och samtliga länsstyrelser med undantag av dem i Kronobergs, Kopparbergs och Jämtlands län. Länsstyrelsernas yttranden hava åtföljts av ett stort antal uttalanden av olika lokalmyndigheter med flera. Tillika har kollegiet lämnat Sveriges allmänna sjöfartsförening, Västkustens sjöfartsförening, Roslagens sjöfartsförening, Sveriges redareförening samt handels- och sjöfartsnämnderna i Stockholm, Göteborg, Malmö och Hälsingborg tillfälle att inkomma med de yttranden i ämnet, vartill de kunde finna anledning. Dylika yttranden hava inkommit från samtliga dessa föreningar och nämnder med undantag av Västkustens sjöfartsförening och Roslagens sjöfartsförening. Med överlämnande av samtliga till kollegiet inkomna yttranden har kollegiet den 31 december 1913 avgivit utlåtande i ärendet.

I följd av nådig remiss har härefter lantbruksstyrelsen den 16 januari 1915 avgivit utlåtande i ärendet samt därvid överlämnat från fiskeriintendenterna i södra och västra distrikten infordrade yttranden.

Då riksdagen syntes hava ansett en mera omfattande utredning på förevarande område vara önskvärd, har kommerskollegiet underkastat frågan en rätt ingående behandling. Hänsynen till sådan fullständighet har utgjort anledning för kollegiet att jämväl ingå på ett område, som ej direkt faller inom kollegiets uppgifter, nämligen fiskerinäringens intressen, vilka synts kollegiet i hög grad inverka vid frågans bedömande. Jag ber nu få lämna en redogörelse för det huvudsakliga i kollegiets utlåtande. Inledningsvis har kollegiet anfört följande.

1898 års handels- och sjöfartskommitté fann annan inskränkning i fråga om rätt att inteckna fartyg ej böra i avseende å fartygs storlek lämpligen föreskrivas än som följde därav, att fartyget skulle vara enligt 2 § sjölagen registreringspliktigt. *Innebörden av sänkt minimigräns.*

I enlighet med nämnda kommittés hemställan fastställdes i nu gällande lag minimigränsen för inteckningsbara fartyg till 20 registerton

(netto). Härigenom hade man i allmänhet vunnit vad som med fartygshypotekets införande åsyftades, nämligen ökade kreditmöjligheter för handelssjöfarten, särskilt den i större omfattning bedrivna. Över nämnda minimigräns befunde sig nämligen då som nu det stora flertalet till godsbefordran eller resandes fortskaffande använda fartyg, under gränsen däremot med stor sannolikhet det övertvägande antalet av de fartyg, som användes till ändamål ej direkt sammanhängande med handelssjöfarten. De huvudsakliga fartygsgrupper, vilka nu liksom vid inteckningsinstitutets införande befunde sig under den stadgade minimigränsen, vore, bortsett från vissa smärre passagerarfartyg och mindre värdefulla segelfartyg, å ena sidan så gott som hela antalet bogserfartyg, å den andra det stora flertalet av de längs rikets kuster använda fiskebåtarna.

Av det anförda framginge, att sänkning av inteckningsgränsen skulle medföra ej blott en mer eller mindre stark ökning av inteckningsbart tonnage utan därjämte i viss mån en förskjutning av detsamma allmänna karaktär; och detta gällde ej blott i fråga om de olika fartygens användning för handelssjöfart eller andra ändamål, utan såsom en konsekvens därav även i fråga om desamma byggnadssätt samt ägarnas sociala och ekonomiska förhållanden. Det torde således vara förhastat att enbart av de erfarenheter, man hittills haft av fartygshypoteket, draga några slutsatser rörande lämpligheten av en ytterligare utvidgning av ifrågavarande institut.

*Skäl för och  
emot en sänkning  
av  
gränsen.*

En undersökning rörande gagnet av den av riksdagen förordade åtgärden — om beredande av möjlighet till inteckning även i fartyg av viss mindre dräktighet än tjugu ton — anser kollegiet främst böra inrikta sig på besvarandet av följande frågor: Föreligger beträffande de fartygsgrupper, som befinna sig under den nuvarande minimigränsen, något egentligt behov av underlättad kapitalanskaffning? Kommer, med hänsyn till belåningsobjektets säregna beskaffenhet, skeppshypoteket att i fråga om sådana fartyg vinna någon avsevärd kredit?

*A. Med hänsyn till den mindre sjöfartens kapitalbehov.*

*Värdeökning hos mindre fartyg.*

I den motion, som ligger till grund för riksdagsskrivelsen, anföres såsom skäl för en utsträckning av inteckningsrätten, hurusom på senare tiden, åtminstone i Bohuslän, antalet fartyg med mindre dräktighet än 20 registerton betydligt ökats samtidigt som värdet av dessa fartyg genom insättning av motorer och stegring i pris å byggnadsmaterialier och arbetslöner stigit.



Riktigheten av denna uppgift även vad anginge riket i övrigt kunde kollegiet i det stora hela för sin del vitsorda. Särskilt anmärkningsvärd vore den utveckling, som motordriften under de senare åren erhållit inom vår sjöfart. Främst gällde detta fiskerinäringen, där bruket av motorer öppnat helt nya möjligheter till djupfiske och oberoende i övrigt av vindförhållandena. Den mängd motorfiskebåtar, som sålunda numera funnes i användning längs rikets kuster, torde, såsom av det ovan sagda framginge, med få undantag tillhöra de ej in-teckningsbara fartygens antal. Endast inom ett län, Göteborgs och Bohus, torde över huvud taget motorfiskefartyg över 20 nettoton finnas hemmahörande. Eljest, och detta gällde även i allmänhet för Göteborgs och Bohus län, vore motorfiskebåtarna av betydligt lägre dräktighet, i det desamma, med undantag för nyssnämnda län, sällan torde överstiga 10 ton. Inom Malmöhus län syntes nämnda farkoster i allmänhet hålla 8—10 ton. I Östersjön vore fiskarbåtarnas dräktighet genomgående mindre än i de län, där det egentliga havsfisket idkades. Enligt uppgift av fiskeristyrelsen inom Kalmar läns norra hushållningssällskaps område funnes hos fiskarna därstädes endast »några få större däckade och odäckade båtar med en lastdrygheit av 4—8 ton», och enligt meddelande av länsstyrelsen i Blekinge län utgjorde antalet motorfiskebåtar inom länet 118, därav 2 om 1 ton, 2 om 1 1/2 ton, 7 om 2 ton, 28 om 2 1/2 ton, 78 om 3 ton samt 1 om 5 ton, allt i ungefärliga tal. Härtill komme att just genom ett fartygs apterande för motordrift i regeln en ej så obetydlig minskning av dess nettotonnage inträdde, allt under det samtidigt dess värde väsentligt ökades.

I fråga om motorfiskebåtarnas värde föreläge uppgifter från några av dem, som yttrat sig i förevarande ärende. Detta värde torde sålunda kunna utgöra: för fartyg om 10 ton 8,000—10,000 kronor samt för fartyg om 8—9 ton 7,000—9,000 kronor. En motorfiskebåt under 20 ton kunde alltså i många fall äga ett avsevärt högre värde än ett vanligt segelfartyg, vari in-teckning enligt nu gällande bestämmelser finge meddelas. Detsamma gällde naturligen även i fråga om de mindre motorfartyg, som numera i stigande omfattning användas till befordran av gods eller passagerare.

Den bristande överensstämmelse mellan dräktighet och värde, som anmärkts beträffande vissa motorfartyg, gjorde sig i ännu högre grad gällande i fråga om bogserbåtar. Deras ofta mycket kraftiga maskineri ävensom saknaden i allmänhet av lastrum medförde ett starkt nedbringande av nettotonnaget, samtidigt som deras värde på grund av först angivna omständighet vore förhållandevis mycket högt. Sålunda torde bogserångare

om 8—10 tons dräktighet ofta äga ett värde av 20—30,000 kronor. Över huvud torde, såsom ovan anförts, bogserfartygs tontal endast sällan nå upp till den lagstadgade inteckningsgränsen.

Ökad användning för vissa mindre fartyg.

I detta sammanhang förtjänade framhållas, att användningen av bogserfartyg, likasom, enligt vad ovan antytts, förhållandet vore med motorfiskebåtar, under de senare åren befunnit sig i tillväxt och dessutom i vissa fall blivit utsträckt till områden av transportväsendet, vilka tidigare varit förbehållna de större fartygen. Man hade nämligen funnit det ekonomiskt fördelaktigt att för vissa längre transporter, även till utländska hamnar, begagna sig av bogserbåtar i förening med sjögående pramar. Särskilt utefter den norrländska kusten och där främst för tillgodoseende av industriens behov komme ett dylikt transportsätt alltmera till användning.

För två av de mera betydande fartygsgrupper, som vid skeppshypotekets införande i stort sett utestängdes från detsamma åtnjutande, nämligen fiskebåtar och bogserfartyg, borde således nya eller ökade behov av förbättrade kreditmöjligheter hava yppat sig.

Beträffande en annan av ifrågavarande grupper, de smärre passagerarbåtarna, torde visserligen en lika stark motsvarande utveckling ej kunna påvisas; men syntes även på detta område en underlättad kapitalanskaffning, åtminstone vad vissa landsdelar anginge, komma att medföra gagneliga verkningar. Enligt ett av länsstyrelsen i Gävleborgs län till kollegiet insänt yttrande i ämnet av skeppsmätaren Ernst Larsson i Gävle funnes nämligen utefter stora delar av norrländska kusten för närvarande ingen annan förbindelse med städerna än medelst öppna segel- eller motorbåtar, men skulle dessa kommunikationsmedel i mån av kapitaltillgång kunna ersättas med solidare däckade farkoster, vilkas anskaffande nu ställde sig alltför betungande. Av flera skäl, bland annat på grund av vissa farleders ringa djup, kunde nämligen åt dessa fartyg ej givas större dräktighet än 10—15 ton. Ett liknande förhållande vore rådande jämväl å de norrländska floderna och sjöarna, beträffande vilka svårigheten att anskaffa nödigt kapital lade hinder i vägen för ett lämpligt ordnande av transportförhållandena.

Andra statsåtgärder för beredande av kapital.

Vore det alltså tydligt, att för den del av vår sjöfartsrörelse, varå 1901 års inteckningslag ej ägde tillämpning, ett vida större kapitalbehov, direkt eller indirekt, nu gjorde sig gällande än vid tiden för nämnda lags tillkomst, så borde å andra sidan ej förglömmas, hurusom staten i fråga om den fartygsgrupp, å vilken det sagda kanske främst ägde tillämpning, nämligen fiskebåtarna, berett särskilda möjligheter att erhålla nödigt rörelsekapital.

Så hade nämligen redan före fartygshypotekets införande skett genom inrättandet med år 1892 av en fond för fiskerinäringens befrämjande (den s. k. fiskerilånefonden). Efter att hava lämnat en redogörelse beträffande detta låneväsen, förklarar kollegiet sig finna av redogörelsen framgå, att fiskerilånefonden ej vore i stånd att i önskvärd grad fylla fiskarbefolkningens behov av rörelsekapital. Särskilt syntes detta gälla i fråga om det län, där fiskerinäringen nått den största omfattningen, Göteborgs och Bohus län. Även om en ökning av de till fonden avsatta beloppen skulle kunna åvägabringa en större grad av jämvikt mellan tillgång och efterfrågan, kvarstode dock svårigheten för sökandena av låneunderstöd att åstadkomma fullt betryggande säkerhet, en omständighet, som naturligen i sin ordning kunde komma att menligt återverka på statens intressen såsom långivare. Det vore tydligt, att under sådana omständigheter fartygsinteckningen i många fall komme att innebära en välkommen förstärkning av den säkerhet, som eljest kunde erbjudas. Låneunderstöd från fiskerilånefonden och inteckning i fartyg torde därför, långt ifrån att inbördes utesluta varandra, i många fall låta sig med fördel förena.

a) fiskerilånefonden.

De möjligheter till erhållande av billigt rörelsekapital, som genom ovannämnda fond beretts fiskerinäringens utöfvare, saknade direkt motsvarighet vad anginge de övriga fartygsgrupper, som enligt det förut sagda vore för närvarande uteslutna från inteckningsinstitutets förmåner. Den till handelssjöfartens understödjande inrättade rederilånefonden vore nämligen enligt därutinnan gällande bestämmelser, som återfunnes i nådiga kungörelsen den 18 december 1903 angående villkoren för lån från denna fond, huvudsakligen avsedd för befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter och särskilt i avlägsna farvatten samt kunde endast undantagsvis tagas i anspråk för den inrikes sjöfartens understödjande.

b) rederilånefonden.

Vad sålunda anförts rörande den mindre sjöfartens kapitalbehov syntes kollegiet giva vid handen, att beträffande de fartyg, vilkas dräktighet understege gällande inteckningsgräns, i allmänhet ett bestämt behov av underlättad kapitalanskaffning gjorde sig gällande.

Vad därefter anginge den andra av de huvudsakliga invändningar, som kunde tänkas framställda mot den föreslagna utsträckningen av inteckningsrätten, eller att med hänsyn till pantobjektets art en sådan rätt i fråga om mindre fartyg ej skulle komma att i nämnvärd grad utnyttjas, torde till en början böra erinras om vad som redan under förarbetena till

B. Med hänsyn till institutets framtida utnyttjande. Fartygsinteckningen som kreditobjekt.

1901 års lag framhölls, nämligen att inteckning i fartyg merendels ej kunde anses som annat än ett tillskott till fartygsägarens personliga kredit, detta i betraktande av de mångahanda risker, för vilka realsäkerheten i fråga vore utsatt. Också torde de hittills beviljade fartygsinteckningarna i stor utsträckning hava använts ej såsom bankpapper i egentlig bemärkelse, utan såsom tilläggssäkerhet främst för lån ur rederilånefonden. Och ju mindre värdefullt fartyget vore, desto mera trädde angivna egenskap hos fartygshypoteket i förgrunden. Härtill komme, att den dåliga ställning i förmånsrättshänseende, inteckning i fartyg i och för sig intoge, torde få anses ännu sämre i fråga om ett mindre än beträffande ett större fartyg, då ju i förra fallet lättare än i det senare kunde tänkas, att en sjöpant-rätt (t. ex. för skadestånd efter sammanstötning) skulle kunna taga i anspråk så stor del av fartygets värde, att inteckningen helt eller delvis bleve obetäckt.

Vad särskilt fiskefartygen anginge, tillkomme ytterligare faktorer av beskaffenhet att förringa dessa fartygs värde såsom kreditobjekt, isynnerhet de större risker, för vilka fiskefartygen i allmänhet vore utsatta; svårigheten att för sådana fartyg erhålla försäkring; osäkerheten, huruvida motor och fiskredskap i varje särskilt fall vore att betrakta såsom tillbehör till fartyget och således omfattades av den genom inteckning vunna panträtten; samt den omständigheten, att ifrågavarande fartyg vida oftare än handelsfartygen bytt ägare. Vad sålunda anförts kunde rent av synas berättiga till en förmodan, att genom en lagändring i förevarande syfte knappast några nya lånekällor skulle öppnas för fiskarbefolkningen.

Liknande synpunkter med de ovan anförda hade kommit till synes även i ett par av de till kollegiet avgivna yttrandena. Så hade länsstyrelsen i Malmöhus län uttalat tvivel rörande beredvilligheten att lämna försträckning mot inteckning i fartyg av ringa dräktighet, varvid länsstyrelsen anmärkte, att dessas värde på grund av deras byggnadssätt och stundom mindre tillfredsställande underhåll jämförelsevis hastigt nedginge. Vidare hade länsstyrelsen i Blekinge län och skeppsmätaren Larsson velat framhålla den till följd av likartat byggnadssätt ofta förekommande svårigheten att vid behov identifiera ett mindre fartyg.

Om således — säger kollegiet — från långivarens synpunkt åtskilligt syntes vara att invända mot beskaffenheten av den säkerhet, som inteckning i mindre fartyg erbjöde, så kunde även de av inteckningsbelåning föranledda, i förhållande till respektive lånebelopp stundom nog så dryga kostnaderna och besvären för intecknings erhållande och för anmälningar

till fartygsregistret, för vilket allt hänvändelse måste ske till myndigheter i Stockholm, ävensom, därest den nya inteckningsgränsen sattes vid tio nettoton eller därunder, i vissa fall för skeppsmätning tänkas komma även läntagaren att för egen del föredraga en annan belåningsform. Detta så mycket mer, som, på sätt ovan antytts, inteckning särskilt i mindre fartyg i allmänhet ej torde utesluta kravet jämväl på annan säkerhet.

Vad anginge förhållandet i övrigt mellan den genom inteckning vunna panträtten och fartygsägarens personliga kredit, syntes ett visst fog finnas för påståendet att, särskilt i de fall, där fartyget vore ägarens huvudsakliga kreditunderlag, blotta möjligheten att inteckna detsamma kunde komma att försvaga hans personliga kredit i övrigt.

Kollegiet lämnar här efter en redogörelse angående den användning, inteckningsinstitutet hittills vunnit beträffande mindre fartyg samt uttalar såsom sin mening, att undersökningen syntes giva stöd åt förut anförda tvivelsmål rörande inteckningsinstitutets eventuella användning för fartyg av ännu lägre dräktighet än 20 nettoton. Det måste därför, säger kollegiet, för kollegiet ställa sig rätt tvivelaktigt, huruvida genom en lagändring av föreslagen art några egentliga fördelar stode att vinna för de mindre fartygens ägare. Flertalet av de till kollegiet inkomna yttrandena tydde dock på att i orterna en annan uppfattning gjorde sig gällande.

Endast ett fåtal rent avstyrkande utlåtanden föreligga. Sålunda anser länsstyrelsen i Värmlands län sig böra avstyrka bifall till ifrågavarande lagändring, under hänvisning till den vidsträcktare registrerings skyldighet, som därav skulle bliva en följd, ävensom möjligheten att i annan väg anskaffa nödigt kapital. Jämväl kronofogden i Norrvikens fögderi förklarar sig ej kunna tillstyrka den ifrågasatta lagändringen, och även magistraten i Jönköping anser ändring av de gällande förhållandena ej av behovet påkallad.

*Inkomna yttranden.*

Länsstyrelsen i Blekinge län ställer sig ganska tveksam i fråga om nyttan av den föreslagna lagändringen och motsätter sig i allt fall en sänkning av inteckningsgränsen till de inom länet befintliga fiskebåtarnas genomgående låga tontal, men förklarar sig med hänsyn till behovet inom vissa andra landsdelar ej vilja avstyrka viss mindre genomgripande lagändring i antydd riktning.

Det stora flertalet av dem, som i anledning av kommerskollegiets hänvändelse avgivit yttrande i föreliggande ärende, hava inskränkt sig till att, utan att på något mera ingående sätt behandla frågan, i allmänna ordalag

uttala sin anslutning till förslaget om inteckningsrättens utsträckning eller till att meddela, att de icke funnit något att erinra mot detsamma, i åtskilliga fall dock med tillägg, att något direkt behov därav icke yppat sig på deras respektive orter. Där något skäl till lagstiftningsåtgärdens behövlighet åberopats, har detta i regel varit fiskerinäringens befrämjande.

Endast ett fåtal myndigheter, däribland länsstyrelserna i Hallands, Göteborgs och Bohus ävensom Gävleborgs län, den sistnämnda länsstyrelsen i huvudsak anslutande sig till ovannämnda rätt utförliga yttrande av skeppsmätaren Larsson i Gävle, hava avgivit mera motiverade, tillstyrkande yttranden. Den synpunkt, som jämväl här huvudsakligen anlagts vid frågans bedömande, är behövligheten av motorfiskebåtar för bedrivande av ett rationellt fiske och den större lättheten att få upplåna de till dessa erforderliga medlen, därest inteckning i båtarna kunde erbjudas som real-säkerhet. Fiskeristyrelsen i Kalmar läns norra hushållningssällskaps område framhåller, att en ökning i motorfiskebåtarnas antal blir till gagn jämväl för fiskhandeln och därvid möjliggör konkurrens med de nu i hög grad övermäktiga tyska uppköparna.

Vid sidan av dessa synpunkter hava i vissa uttalanden åberopats med frågan mera indirekt sammanhängande intressen. Så har länsstyrelsen i Hallands län framhållit fördelen för den inhemska motorindustrien av ökade möjligheter för vederbörande att förvärva motorbåtar, och fiskeristyrelsen i Kalmar läns södra hushållningssällskaps område håller före, att den tillväxt av motorfiskebåtarnas antal, som skulle bli en följd av inteckningsrättens utsträckning, komme att i sin ordning framtinga en försäkringsförening, däri dylika båtar kunde för billigaste pris försäkras mot skada.

*Kommers-*  
*kollegiet.*

För egen del har kommerskollegiet yttrat: Ej blott den till kollegiet remitterade riksdagsskrivelsen utan även det stora flertalet av de till kollegiet inkomna yttrandena i ämnet syntes giva vid handen, att på intresserade håll i orterna en allmänt utbredd opinion för den föreslagna lagändringen vore till finnandes. Jämväl från deras sida, som yttrat vissa tvivelsmål rörande värdet ur kreditsynpunkt av inteckning i ett mindre fartyg, föreläge mer eller mindre kraftiga tillstyrkanden. Med hänsyn till vad sålunda förekommit, och då å ena sidan kravet på en ändring i förevarande avseende främst gjorde sig gällande inom en näring, vilken såsom sådan ej fölle inom området för kollegiets ämbetsverksamhet, nämligen fiskerinäringen, och å den andra någon olägenhet för sjöfartsnäringen såsom sådan icke torde vara att av den föreslagna ändringen befara, saknade

kollegiet anledning att bestämt motsätta sig ett tillmötesgående av de framställda önskemålen. De betänkligheter, som från kollegiets sida anförts mot en sänkning av in-teckningsgränsen, hade ju ock avsett ej så mycket behovet och lämpligheten av en sådan åtgärd, utan huvudsakligen institutets användning i någon egentligare utsträckning i fråga om smärre fartyg. Några direkt menliga följder av minimigränsens sänkning torde väl, som redan vore antytt, knappast vara att befara, och den arbetsökning för in-teckningsdomstol och kollegiet (för dess befattning med fartygsregistret), som ifrågavarande lagändring kunde väntas i sin mån medföra, borde givetvis ej stå hindrande i vägen för en reform, därest den eljest vore önskvärd.

Beträffande frågan om den minimigräns, som, under förutsättning att angivna lagändring komme till stånd, borde träda i stället för den hittills gällande, vore i de till kollegiet inkomna yttrandena meningarna betydligt mera delade än i fråga om reformens lämplighet över huvud.

*Institutets  
blivande  
omfattning.*

Magistraten i Oskarshamn föresloge, att in-teckningsrätten måtte utsträckas att omfatta samtliga registrerade fartyg, något som, då ju rätten att låta registrera fartyg vore obegränsad, skulle komma att innebära ett fullständigt frigivande av in-teckningsrätten. Även kronofogden i Sunnervikens fögderi av Göteborgs och Bohus län ansåge någon minimistorlek för in-teckningsbara fartyg ej behöva bestämmas. Jämväl magistraten i Örn-sköldsvik syntes räkna med att någon minimigräns icke uppställdes. Vid en flyktig prövning kunde en sådan anordning synas äga goda skäl för sig. In-teckningsbelåning av ett fartyg vore ju ytterst en affärsfråga mellan fartygets ägare och vederbörande långivare, i vars skön det låge att tillse, huruvida det föreslagna pantobjektet erbjöde tillräcklig säkerhet eller ej. Frågan om den lämpliga minimigränsen skulle alltså i praktiken komma att lösas av sig själv för varje särskilt fall. För borttagandet av varje minimigräns skulle även kunna åberopas den omständigheten, att beträffande övriga slag av in-teckning för fordran någon sådan gräns ej funnes fastställd.

*A. Ingen  
minimigräns.*

Det vore emellertid tydligt, att vissa av de betänkligheter, som givit sig tillkänna mot en sänkning av in-teckningsgränsen över huvud, men som kollegiet med hänsyn till det allmänna intresset för en lagändring låtit falla, i fråga om de minsta fartygen omöjligt låte sig tillbakavisas. Den tvekan, som kommit till synes i fråga om institutets användbarhet beträf-

fande fartyg i allmänhet under den nuvarande minimigränsen, förvandlades vad anginge de minsta fartygen till minst sagt bestämda tvivel rörande dessas lämplighet över huvud såsom inteckningsobjekt. Detta förhållande hade redan antytts på tal om fartygsinteckningens plats i förmånsrättsordningen, men berodde även på de smärre fartygens snabba värdeminskning jämte en viss svårighet att identifiera desamma. Just den hastiga värdeminskningen gjorde för övrigt jämförelsen med andra slag av fordringsinteckningar, möjligen med undantag för förlagsinteckning, mindre träffande. Av anförda grunder hade alltså kollegiet ansett sig ej kunna tillstyrka ett fullständigt frigivande av inteckningsrätten.

B. *Minimi-gräns bestämd av* Om således en gräns härutinnan fortfarande måste finnas, vore i fråga om valet av denna gräns flera olika system tänkbara. Ett bestämmande av densamma efter fartygets värde kunde synas bäst förenligt med det a) fartygets värde. ovan såsom grund för behovet av en utsträckt inteckningsrätt angivna förhållandet, att de mindre fartygens värde efter tiden för tillkomsten av gällande lag i allmänhet befunnit sig i starkt stigande. Medelst en anordning av angiven art skulle just åt de fartygsgrupper, inom vilka en sådan värdestegring gjort sig gällande, kunna beredas bättre möjligheter till kapitalanskaffning och inteckningsrätten alltså lämpas efter förefintligt behov. Genom att grunda inteckningsrätten på fartygets värde skulle man även vinna en större grad av säkerhet för inteckningsbelåningens sunda utveckling. En bestämmelse i sådan riktning hade ock av länsstyrelsen i Gävleborgs län antytts vara den principiellt riktigaste samt blivit alternativt ifrågasatt av magistraten i Örnsköldsvik, till vars yttrande länsstyrelsen i Västernorrlands län hänfört sig.

En dylik lösning av frågan skulle emellertid göra varje inteckningsbelåning beroende av ett för fartygsägaren törhända ganska betungande värderingsförfarande, för vilket det säkerligen ofta nog komme att ställa sig svårt att vinna sakkunnig förrättningsman. Förutom det oformliga i en gränslinje, som växlade efter konjunkturen, lokala förhållanden och vederbörande värderingsmans subjektiva uppfattning, låge det väl något mindre tilltalande i att den faktor, som i förevarande avseende vore av avgörande betydelse, för varje särskilt fartygs vidkommande befunde sig i oavbruten förändring. Låt vara att även i fråga om den nu gällande grunden för fartygsinteckningsbarhet förändring kunde inträffa, i det att till följd av ommätning ett fartygs dräktighet kunde komma att ökas eller minskas och detta även därhän, att ett förut inteckningsbart fartyg komme



att nedsjunka under inteckningsgränsen, så hörde dock ett sådant förhållande till de rena undantagsfallen, under det att ett fartyg även i normala fall vore utsatt för fortgående värdeminskning. Vad som sålunda anförts mot inteckningsrättens grundande på fartygsvärdet syntes kollegiet bestämt överbäga de skäl, som enligt det förut sagda kunde tala för en sådan anordning, och kunde densamma införande därför ej av kollegiet tillstyrkas.

Delvis samma tanke, som skulle ligga till grund för ett bestämmande av inteckningsgränsen efter fartygets värde, gäve sig uttryck i ett par av de inkomna yttrandena, vari förordats, att fartygstypen skulle vara avgörande för den föreslagna utsträckningen av inteckningsrätten. Denna utsträckning borde nämligen omfatta enligt uttalande av länsmannen i Gammelstorps distrikt av Blekinge län samtliga hel- och halvdäckade fiskebåtar samt enligt förslag av skeppsmätaren Larsson i Gävle alla däckade fartyg. Med en dylik anordning hade man uppenbarligen, ehuru ej fullt konsekvent, velat vinna dels ett indirekt bestämmande av inteckningsgränsen efter fartygets värde, dels en viss garanti mot alltför hastig värdeminskning hos de inteckningsbara fartygen. Hos däckade farkoster torde nämligen en sådan i mindre grad än eljest göra sig gällande. Skeppsmätaren Larsson beledsagade sitt förslag med en utförligare motivering av vilken här finge återgivas följande.

b) fartygstypen.

De växlande förhållanden, varunder fiskerinäringen bedreves i vårt land, hade betingat stora skiljaktigheter i fråga om den för fiskebåtar i olika landsändar behöfliga storleken. Där möjlighet funnes att vid inträffande storm utan svårighet uppnå en skyddande skärgård, vore mycket mindre farkoster av nöden än i de trakter, där i brist på skyddande hamnar intet annat återstode än att i sådant fall sticka till havs. Då liknande förhållanden vore rådande även i fråga om de i fraktfart gående, mindre fartygen, bleve följden den, att, därest den nya inteckningsgränsen fastställdes efter dräktigheten, den ena kuststräckan i förevarande hänseende bleve gynnad framför den andra. Vidare kunde uppdragandet av en sådan gräns komma att medföra, att fartygen erhöles större dräktighet än som i varje särskilt fall vore av nöden. En annan tänkbar olägenhet till följd av minimigränsens bestämmande efter nettotonnaget vore, att den pågående utvecklingen i syfte att bereda rymligare kojor för manskapet å fiskefartygen kunde komma att motverkas.

Med hänsyn till de skäl, som sålunda anförts för en beräkning av inteckningsgränsen efter fartygets konstruktion i visst avseende, finge kollegiet uttala, att det väl hade sin fulla riktighet, att en reform, byggd på

en enbar modifikation av den nu gällande dräktighetsprincipen, komme att visa sina huvudsakliga verkningar inom de landsdelar, där ett större antal fartyg av en dräktighet närmast under den nu gällande minimidräktigheten vore till finnandes, under det att andra trakter kunde komma att förbliva så gott som oberörda av reformen. Detta vore dock en naturlig följd av den grundsatsen, att underlättad kapitaltillgång främst borde beredas de värdefullare fartygens ägare. Frukta för att minimigränsens bestämmande efter dräktigheten skulle framkalla en onödig ökning av de särskilda fartygens nettototal torde väl utan vidare kunna avfärdas såsom ogrundad, då, på sätt Larsson själv anförde, ett sådant förfaringssätt skulle komma att förorsaka fartygsägaren årliga förluster. Snarare kunde man då tänka sig, att en anordning sådan som den av Larsson föreslagna skulle kunna medföra, att ett antal farkoster försåges med däck, utan att sådant vore av deras användning betingat, och att sålunda reformens innersta syfte skulle komma att i viss mån förfelas. Vad slutligen anginge frågan om bostadsutrymme för besättningen å fiskefartyg, torde den, utan hänsyn till här föreliggande spörsmål, vinna sin vederbörliga lösning i samband med den nu pågående lagstiftningen om sjöfartssäkerheten i allmänhet. Kollegiet ansåge följaktligen Larssons nyss omförmälda grunder ej kunna godtagas, och jämväl länsstyrelsen i Gävleborgs län, som i fråga om behovet av inteckningsrättens utsträckning instämde i Larssons yttrande, toge, ehuru utan närmare motivering, avstånd från detsamma i förevarande punkt samt förordade en efter dräktigheten beräknad minimigräns.

Men även direkta skäl kunde anföras mot att låta ett fartygs egenskap av däckat eller ej vara avgörande för rätten att inteckna detsamma. Det hade redan antytts, att ett sådant system kunde tänkas framkalla en viss överproduktion av däckade fartyg. Lika tydligt vore, att inteckningsrättens bindande vid ett, särskilt i fråga om de minsta farkosterna, så tillfälligt förhållande som det här omhandlade erbjöde endast ringa garanti mot missbruk från fartygsägarens sida. Det kunde nämligen tänkas, att ägaren av ett fartyg för intecknings vinnande läte förse detsamma med ett provisoriskt däck, som ej invercade på fartygets värde eller hållbarhet och som efter intecknings beviljande åter avlägsnades. Vidare torde begreppet »däckad» vara till sin innebörd av den omtvistliga beskaffenhet, att detsamma kunde tänkas lämna rum för olika tolkningar. Hos de domstols- och förvaltningsorgan, från vilka åtgärder kunde komma att påkallas med hänsyn till intecknings beviljande, komme väl en fast praxis i förevarande avseende att utbilda sig, varemot för de exekutiva myndigheter, som i fall

avsedda i 94 § utsökningslagen måste utreda fartygs egenskap av in-teckningsbart eller ej, ett avgörande efter enhetliga grunder ej med säkerhet kunde förväntas.

Mot det av länsmannen i Gammelstorps distrikt framställda förslaget om in-teckningsrättens utsträckning till hel- och halvdäckade fiskebåtar kunde, förutom vad nyss anförts i fråga om däckade fartyg i allmänhet, framhållas, att även för andra fartygsgrupper än fiskebåtar behov av underlättad kapitalanskaffning gjort sig gällande.

Ej heller den senast avhandlade formen för in-teckningsgränsens fastställande kunde därför av kollegiet förordas.

En kombination av den nu gällande dräktighetsprincipen och en på fartygstypen grundad föresloges dels av handels- och sjöfartsnämnden i Karlskrona, som ansåge in-teckningsrätten böra utsträckas endast till däckade motor- och ångfartyg om minst 10 bruttoton, dels ock av länsstyrelsen i Hallands län, som förordade en sådan utsträckning till däckade fartyg om minst 4 nettoton. I och för sig hade väl ett dylikt system ett bestämt företräde framför ett enbart på fartygstypen grundat, i det genom det-samma möjlighet vunnes att ställa in-teckningsrätten i bättre relation till fartygets verkliga värde. I övrigt drabbades emellertid de i sådan riktning framställda förslagen av samma anmärkningar, som nyss riktats mot minimigränsens bestämmande efter fartygstypen ensam, och kunde av denna anledning ej vinna kollegiets förord.

Vid sådant förhållande torde väl ej annat återstå, än att låta ett fartygs karaktär av in-teckningsbart eller ej liksom hittills bestämmas av det-samma dräktighet. I sådan riktning hade ock de ojämförligt flesta i ärendet hörda myndigheter och enskilda uttalat sig. En viss avvikelse från gällande princip ifrågasattes dock, på sätt ovan antytts, av handels- och sjöfartsnämnden i Karlskrona, som föresloge in-teckningsrättens utsträckande till fartyg av viss typ under 20 nettoton, men över 10 bruttoton. Det kunde givetvis ej förnekas, att bruttodräktigheten i allmänhet gäve ett exaktare uttryck för ett fartygs verkliga värde än nettodräktigheten. Den i det föregående anmärkta omständigheten, att i vissa fall en ökning av fartygs värde kunde komma att medföra en minskning av dess dräktighet, gjorde sig just gällande, därest den sistnämnda beräknades efter netto-principen. Särskilt för bogserbåtarna och även för vissa fiskefartyg skulle ett bestämmande av in-teckningsgränsen efter bruttodräktigheten visa sig förmånligt och rättvist. Farhågorna för en inskränkning av besättningens bostäder till förmån för ökad dräktighet skulle ock, därest de ej på lag-

c) fartygs-  
typen jämte  
tontalet.

d) tontalet  
ensamt enligt.

1) brutto-  
dräktigheten.

stiftningens väg komme att undanröjas, av sig själva bortfalla, därest bruttonnaget lades till grund för in-teckningsrätten. Även under förutsättning att några principiella invändningar ej vore att framställa mot ett genomförande av denna grundsats, hade kollegiet likväl funnit sig förhindrat att förorda ett omedelbart införande av en på bruttodräktigheten grundad in-teckningsrätt redan av hänsyn till det nära samband, vari in-teckningsväsendet från början stått och fortfarande stode till den likaledes på netto-dräktigheten grundade registreringen av fartyg; och en utredning om möj-ligheten och lämpligheten av en omläggning inom en närmare eller fjärrare framtid efter bruttodräktighetens princip av såväl registrerings- som in-teckningsväsendet torde icke falla inom ramen för det åt kollegiet nu lämnade uppdraget. Ett annat skäl för kollegiet att ej nu förorda ett bestämmande av in-teckningsgränsen efter bruttodräktigheten låge i den omständigheten, att, bortsett från nyssberörda handels- och sjöfartsnämnd, samtliga de myn-digheter och korporationer, som velat bibehålla dräktigheten såsom grundval för in-teckningsrätten, tänkt sig nettotonnaget såsom i sådant hänseende avgörande samt följaktligen underlåtit ingå på frågan om det tontal, vid vilket en efter bruttot bestämd gräns lämpligen borde sättas.

2) netto-  
dräktigheten.

Utginge man således från att det nu gällande, på nettodräktigheten byggda systemet borde åtminstone tillsvidare bibehållas, vore emellertid i fråga om det tontal, som då borde träda i stället för det hittillsvarande minimum, meningarna, sådana de givit sig uttryck i de till kollegiet in-komna yttrandena, ganska skiftande, naturligen beroende på de å respek-tive orter förefintliga skilda behoven.

En minimidräktighet av 10 nettoton, eller samma gräns för institutets utsträckning som motionärerna vid 1911 års riksdag tänkt sig, ifrågasattes av länsstyrelsen i Blekinge län, som, under förutsättning att rätten ej ut-sträcktes längre, läte sina mot förslaget uttalade betänkligheter falla, vidare av ombudsmannen vid sjömanshuset i Sölvesborg, länsstyrelsen i Kristian-stads län, kronofogden i Orusts och Tjörns fögderi samt länsstyrelsen i Gävleborgs län. 10 ton eller möjligen något därunder förordades av Gott-lands handels- och sjöfartskammare samt 8 ton av handels- och sjöfarts-nämnden i Malmö, ävensom av fiskerintendenten i västra distriktet, till vars yttrande länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län på denna punkt an-slöte sig. Länsstyrelsen i Malmöhus län önskade minimigränsen bestämd med hänsyn till att endast de större fiskefartygen borde komma i åtnjutande av den utsträckta in-teckningsrätten. En minimigräns av 5 ton förordades av fiskeristyrelsen i Kalmar läns södra hushållningssällskaps område, läns-

mannen i Ramdala distrikt av Blekinge län, handels- och sjöfartsnämnden i Hålsingborg samt länsstyrelsen i Skaraborgs län. Länsmannen i Ronneby distrikt föreslog 3 ton, och länsstyrelsen i Blekinge län, som, enligt vad förut nämnts, motsatte sig institutets utsträckning längre ned än till fartyg om 10 ton, anmärkte, att, för att den ifrågasatt lagändringen skulle få någon större betydelse för länet, det vore nödvändigt, att minimigränsen sattes till 2 eller 3 ton. En minimigräns av 2 ton ifrågasattes av länsmannen i Hoby distrikt av Blekinge län och av fiskeritillsyningsmannen i Gottlands län.

Vid avgörande av frågan om minimigränsens lämpligaste fixering borde hänsyn tagas till ett flertal av de synpunkter, som i det föregående blivit berörda. Såsom huvudgrund för inteckningsrättens utvidgning hade framhållits en särskilt hos vissa fartygsgrupper betydande värdestegring, och det hade antytts, att det vore fartygets värde, som i här ifrågasatt avseende innerst borde vara det bestämmande. Denna synpunkt borde alltså främst anläggas vid fastställandet av det blivande inteckningsminimum, ehuru, på sätt framhållits, nettodräktigheten långt ifrån vore någon tillförlitlig mätare på ett fartygs värde. Kunde således ur värdesynpunkt fartyg av viss mindre dräktighet ej utan vidare uteslutas från inteckningsrätt, så vore dock storleken i förevarande avseende av en viss indirekt betydelse, i det att, på sätt i det föregående antytts, värdeminskningen i allmänhet vore hastigare i fråga om de mindre fartygen. Mot inteckningsrätt för alltför små fartyg talade ju även den omständigheten, att i fråga om dessa inteckningars ställning till eventuella sjöpanträtter måste bli mer än eljest ogynnsam. Å andra sidan måste man tillse, att ej genom en alltför snäv begränsning ändamålet med lagändringen komme att förfelas.

C. Villen  
nettodräktig  
het såsom  
minimigräns.

Motionärernas förslag om minimigränsens fastställande till 10 nettoton hade, såsom av det ovanstående framginge, i åtskilliga inkomna yttranden biträts. Den verkställda utredningen hade emellertid givit vid handen, att ett större antal motorfiskebåtar inom Hallands samt Göteborgs och Bohus län ävensom de flesta sådana fartyg inom Malmöhus län samt slutligen ett ej obetydligt antal bogserbåtar ägde en dräktighet mellan 8 och 10 ton. Då sålunda genom gränsens sänkning till 8 ton den utsträckta inteckningsrätten skulle tillgodokomma ett avsevärt större antal fartyg inom de grupper, som främst torde vara i behov av densamma, syntes kollegiet en till sistnämnda tontal fixerad minimigräns vara bestämt att föredraga framför den av motionärerna ifrågasatta. Förslag i sådan riktning hade ju även

framställt av två särskilt med den större fiskerinäringen så förtrogna och av denna angelägenhet så nära berörda myndigheter som länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt fiskeriintendenten i västra distriktet. Fastställdes denna minimigräns, skulle inteckningsrätten komma att omfatta ett väsentligt antal bogserbåtar och mindre passagerarfartyg ävensom i allmänhet de verkliga fiskebåtarna utefter rikets västra kust. Det förtjänade i förbigående framhållas, att de motorfiskefartyg, vilka sålunda skulle bliva delaktiga av den utsträckta inteckningsrätten, såsom av det förut anförda framginge, ägde ett värde överstigande eller endast obetydligt understigande det belopp, varmed låneunderstöden ur fiskerilånefonden högst få utgå, nämligen 10,000 kronor. En ytterligare sänkning med ett par ton skulle, med hänsyn bland annat till de i Östersjön använda fiskebåtarnas ringa storlek, knappast betyda något avsevärt tillskott till de inteckningsbara fartygens antal samt i övrigt lämna rum för de betänkligheter, som i det föregående anförts i fråga om inteckningsbelåning av alltför små fartyg.

Kollegiet hade visserligen tagit under övervägande, huruvida ej härutinnan ett undantag borde göras beträffande verkliga bogserfartyg, på grund av desammas i allmänhet jämförelsevis höga värde och ofta mycket ringa nettodräktighet, men hade kollegiet, redan av hänsyn till svårigheten att på ett tillfredsställande sätt definiera sådana fartyg, funnit en sådan tanke ej lämpligen kunna förverkligas.

Då kollegiet sålunda ansåge en till 8 nettoton eventuellt nedsatt minimigräns för inteckningsbara fartyg i allmänhet väl avvägd, har kollegiet hemställt, att, därest en utsträckning av inteckningsrätten i den av riksdagen åsyftade riktning funnes böra medgivas, 1 § i lagen om inteckning i fartyg av den 10 maj 1901 måtte erhålla den ändrade lydelse, att ordet tjugtu utbyttes mot ordet åtta.

Lantbruks-  
styrelsen.

Lantbruksstyrelsen har i sitt utlåtande anført huvudsakligen följande: Uti sitt underdåniga utlåtande i ärendet har kommerskollegiet i anslutning till vad fiskeriintendenten i västra distriktet och länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län föreslagit, ansett sig i förevarande avseende böra förorda en minimigräns av 8 nettotons dräktighet för fartygs inteckningsrätt. För rikets hela västkust till och med Malmöhus län ansåge styrelsen denna minimigräns även vara fullt tillfredsställande. Däremot torde gränsens förläggande till 8 nettoton komma att faktiskt åtminstone för en lång tid framåt omöjliggöra inteckningsinstitutets tillämpning på fiskefartyg inom Östersjön. För att en dylik tillämpning på nu befintliga fiskefartyg i Öster-

sjön skulle bliva i någon nämnvärd utsträckning möjlig borde gränsen nämligen sättas vid två eller åtminstone vid tre nettoton. Av skäl, som kommerskollegiet anfört, syntes det dock icke vara rådligt att gå så långt ned. Med den tendens, som rådde, att göra fiskefartygen större och mera sjödugliga, och vilken tendens vore värd all uppmuntran, emedan fiske därigenom möjliggjordes även ute på öppna sjön och i avlägsnare farvatten, syntes det enligt styrelsens åsikt vara visserligen ändamålsenligt att ifrågasvara minimigräns sänktes under 8 nettoton men dock ej lägre än till 5 nettoton.

Uti sitt yttrande till styrelsen den 3 oktober 1914 hade fiskeriintendenten i västra distriktet såsom ytterligare stöd för sitt yrkande, att minimigränsen för inteckning av fartyg måtte sänkas från nu gällande 20 till 8 nettoton, anfört, att en dylik möjlighet för inteckning även skulle underlätta utlämnandet av lån ur fonden för fiskerinäringens befrämjande. Lands-ting och hushållningssällskap skulle då säkerligen kunna utdela dylika lån i sådana fall, där hjälpen bäst behövdes eller då på grund av brist på annan betryggande säkerhet lån eljest ej kunde erhållas, varigenom fonden skulle bliva till större nytta än hittills. Detta skäl vore naturligtvis även giltigt för minimigränsens utsträckande till 5 nettoton. För övrigt torde enligt styrelsens åsikt någon snabbare värdeminskning beträffande fiskefartyg av 5 än av 8 nettotons dräktighet icke behöva befaras, då det ju i vartdera fallet så gott som alltid torde gälla endast däckade fartyg, vilkas för ägaren stora värde i allmänhet torde medföra en omsorgsfull skötsel. Icke heller torde behöva befaras någon nämnvärd svårighet att identifiera dessa fartyg, då ju, såsom redan framhållits, den vanliga storleken för fiskebåtar vid Skånes ostkust och i Blekinge för närvarande vore endast 2—3 nettoton, medan fiskebåtarna längre norrut i allmänhet vore ännu mindre.

Av den utredning, som i ärendet föreligger, synes mig otvetydigt framgå, att en utsträckning i rätten att inteckna fartyg till fartyg av mindre storlek än i gällande lag medgives, är av behovet påkallad. Vid bestämmande av den minimigräns, vartill samma rätt må sträckas, hava olika principer ifrågasatts att komma till tillämpning. På de skäl, kommerskollegiet anfört, finner jag ändring icke böra äga rum i den i gällande lag tillämpade grunden. Jag anser alltså att den utsträckta inteckningsrätten bör sättas i relation till fartygs nettodräktighet, och då jag i sådant hänseende föreslår att inteckningrätt medgives i fartyg av fem registertons dräktighet eller däröver, har jag funnit sådant förslag särskilt motiverat av den väsent-

*Departements-  
chefen.*

*1 § lagen om  
inteckning i  
fartyg.*

liga prisstegring, som gjort sig gällanda beträffande fartyg under senare år eller efter det kommerskollegiet och lantbruksstyrelsen avgåvo sina utlåtanden i ärendet, vilket förhållande givetvis förmånligt påverkar mindre fartygs användbarhet som pantobjekt.

94 § utsök-  
ningslagen.

Av riksdagen själv har anmärkts nödvändigheten av en ändring i utskökningslagens 94 §, innehållande vissa föreskrifter rörande exekutiv försäljning av in-teckningsbart fartyg. Något tvivel kan ej heller råda därom, att den föreslagna sänkningen av in-teckningsgränsen förutsätter viss ändring av förevarande lagrum. Om densamma omfattning och innebörd kunna dock meningarna vara delade.

Införandet beträffande fartyg om tjugu registerton eller därutöver av liknande regler angående köpeskillingens erläggande som de för fast egen-dom gällande motiverades på sin tid av vederbörande departementschef dels med det ogynnsamma inflytandet på försäljningens utgång, som i fråga om fartyg av viss högre dräktighet kravet på ögonblicklig betalning kunde komma att utöva, dels med in-teckningshavares intresse av att köpeskillingen icke till följd av betalningsvilkorens stränghet komme att understiga det verkliga värdet, dels slutligen med behovet för köpare och in-tecknings-havare att hinna underhandla om den in-tecknade gäldens övertagande av köparen. Det först anförda skälet torde, oaktat den oförmåda värdesteg-ringen för mindre fartyg, knappast äga den tillämplighet å fartyg mellan tjugu och fem ton, att enbart på denna grund ett uppskov med köpeskillingens erläggande skulle vara av nöden beträffande fartyg av sistnämnda dräktig-het eller däröver. Däremot synas de av departementschefen åberopade, i samband med in-teckningsinstitutet stående motiven böra föranleda, att allt framgent angivna omständligare förfarande beträffande köpeskillingens gäl-dande bleve tillämpligt å in-tecknade fartyg. För sådant ändamål synes det emellertid ej av nöden att låta stadgandet omfatta samtliga fartyg om fem registerton eller därutöver, utan synes det vara tillfyllest att under para-grafen inbegripa de fartyg, som införts i fartygsregistret. Härigenom skulle det angivna uppskovsförfarandet beträffande fartyg under tjugu ton komma att i stort sett tillämpas endast i de fall, då fartyg är eller varit belastat med in-teckning, under det att ett enbart utbytande av orden »tjugu re-gisterton» mot »fem registerton» skulle giva stadgandet betydligt större räckvidd än som får anses behöfligt och önskvärt. Då emellertid den av departementschefen först åberopade synpunkten, eller det allmänna kravet på gynnsammare betalningsvillkor i fråga om de större och till följd därav



värdefullare fartygen, alltjämt synes äga sitt fulla berättigande i fråga om fartyg om tjugu ton och däröver, läser ifrågavarande paragraf fortfarande böra hava tillämpning å fartyg av sistnämnda storlek, oavsett om desamma äro införda i fartygsregistret eller ej.

Genom att låta utsträckningen av stadgandets tillämplighetsområde omfatta endast registrerade fartyg vinnes dessutom möjlighet att undanröja en med paragrafens nuvarande lydelse förenad oegentlighet. Av en jämförelse mellan fjärde stycket av 91 § utsökningslagen och förevarande stadgande framgår, att gravationsbevis ej behöver uppläsas i alla fall, då sådant blivit anskaffat. Låt vara att detta förhållande i allmänhet ej äger någon större betydelse, så torde dock i ett visst fall detsamma kunna medföra vissa konsekvenser, som måhända ej avsetts av lagstiftaren. På sätt i det föregående antytts, kan det nämligen inträffa, att ett fartyg, vari in-teckning fastställts, genom ommätning får sin dräktighet bestämd till lägre tontal än tjugu nettoton. I sådant fall skulle vid exekutiv auktion gravationsbevis rörande fartyget ej behöva uppläsas, ehuru den i detsamma beviljade in-teckningen fortfarande kan vara gällande; och paragrafens övriga bestä-melser till in-teckningshavares skydd skulle ej heller vinna tillämpning, utan fallet bliva hänförligt under utsökningslagens 96 §.

Att registrering måste göras till villkor för rätt att in-teckna fartyg <sup>2 § sjölagen</sup> har allmänt förutsatts av dem, som på denna punkt uttalat sig. Härvid har länsstyrelsen i Hallands län ifrågasatt ovillkorlig registreringsplikt för alla in-teckningsbara fartyg, i följd varav 2 § sjölagen skulle ändras. Andra myndigheter, däribland överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Södermanlands och Gävleborgs län, synas med sina förslag angående ändring av samma paragraf hava avsett en liknande anordning. Däremot anse länsstyrelsen i Blekinge län, handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg, skeppsmätaren Larsson samt magistraten i Örnsköldsvik, till vars yttrande länsstyrelsen i Västernorrlands län på denna punkt hänfört sig, att registre-ringsplikt för fartyg under 20 ton skulle inträda blott i det fall, att in-teckning däri söktes.

Slutligen framkastas från vissa håll förslag om ändrade forumbestäm-<sup>3 § lagen om</sup> melser — ett ämne, varom redan under förarbetena till den nuvarande <sup>in-teckning i</sup> lagen skilda meningar yppades. Kronofogden i Sunnervikens fögderi an-<sup>fartyg m. m.</sup> tager sålunda, att det besvär, som erhållande av in-teckning vållade, vore en av orsakerna till att institutet ej vore mycket använt i fråga om de

inom Bohusläns mellersta skärgård befintliga fiskekuttrarna samt att, för att lagen skulle bliva till äsyftat gagn, proceduren måste förenklas genom att in-teckning kunde beviljas av underrätten inom fartygets hemort. Tre länsmän i Blekinge län, nämligen i Gammalstorps, Ronneby och Ramdala distrikt, föreslå som forum respektive rådhusrätten i länets residensstad, den rådhusrätt, som är närmast fartygets hemort samt rådhusrätten i samma stad som den tullkammare, vars distrikt fartyget tillhör. Länsstyrelsen i Blekinge län anser dock någon ändring i forumsbestämmelsen ej erforderlig.

2 § sjölagen.

Vad först angår den ifrågasatta ändringen av sjölagens 2 §, synes det mig till en början klart, att registrering liksom hittills måste utgöra en förutsättning för fartygs in-tecknande. Att utsträcka registreringsplikten till att omfatta samtliga in-teckningsbara fartyg synes emellertid alltför be-tungande för såväl fartygsägarna som registreringsmyndigheten. Fullt till-räckligt torde vara, att för fartyg under 20 nettoton registrering fordras endast för vinnande av in-teckning i fartyget. I så fall skulle den ifråga-satta ändringen av sjölagens 2 § bliva överflödigt, då lagrummet redan med-giver rätt för ägare av icke registreringspliktigt fartyg att få detsamma infört i fartygsregistret.

Vad av skeppsmätaren Larsson anförts i fråga om vidtagande av åt-gärder för underlättande av de smärre fartygens identifiering synes mig däremot förtjänt av visst beaktande. Att, på sätt Larsson synes hava äsyftat, för detta ändamål inrätta ett nytt slag av igenkänningsmärke torde dock ej behöva ifrågasättas, utan synes det enligt § 9 av förordningen angående registrering av fartyg inhuggna registreringsnummer i sådant hän-seende vara tillfyllest. Då emellertid inhuggandet äger rum först vid an-löpande av tullplats och på anmälan av fartygets befälhavare, föreligger, i synnerhet som den kraftigaste, i § 10 av nämnda förordning stadgade på-följd för underlåtenhet i angivet avseende avser endast registreringspliktiga fartyg, ingen garanti för att i registret infört fartyg, vari in-teckning be-viljas, alltid har sitt registreringsnummer vederbörligen inhugget. Till vin-nande av önskvärd säkerhet i sådant hänseende lär det bli nödigt att för in-tecknings beviljande fordra bevis, lämpligen av vederbörande tullmyndig-het, om att sådant nummer verkligen är å fartyget inhugget. Till 4 § i lagen om in-teckning i fartyg synes alltså böra fogas ett nytt stycke med föreskrift härom.

4 och 5 §§  
lagen om in-  
teckning i  
fartyg.

Påföljden för uraktlåtenhet att iakttaga den sålunda ifrågasatta nya bestämmelsen torde, enligt vad i fråga om förlagsin-teckning är bestämt

rörande försummat ingivande av vissa handlingar, böra medföra avslag å in-teckningsansökningen. I enlighet härmed synes lagens 5 § böra erhålla ändrad lydelse.

Vad slutligen angår de från vissa håll framställda förslagen om ändrade forumbestämmelser på förevarande område, synas de skäl, som vid fartygshypotekets införande voro bestämmande för en centralisation i fråga om in-teckningsproceduren, fortfarande äga sin fulla giltighet. Å ena sidan måste det nämligen med en splittring av forumförhållandena möta svårighet att avgöra, hos vilken myndighet upplysning skall sökas angående ett fartygs belastning av in-tecknad gäld, å andra sidan erbjuder det nuvarande systemet avgjorda fördelar i fråga om en lätt förbindelse mellan registreringsmyndigheten och in-teckningsdomstolen. För övrigt kan anmärkas, att allmänhetens intresse av en bekväm beröring med in-teckningsmyndigheten blivit på lämpligt sätt tillgodosett genom anställande, på grund av nådiga kungörelsen den 1 november 1901, hos Stockholms rådhusrätt av en kommissionär för ärenden rörande in-teckning i fartyg. Någon ändring i nuvarande bestämmelse om forum bör enligt min mening alltså icke komma ifråga.

3 § lagen om  
in-teckning i  
fartyg

Föredraganden uppläste härefter i enlighet med det anförda upprättade förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om in-teckning i fartyg och till lag om ändrad lydelse av 94 § utsök-ningslagen, vilka förslag voro av den lydelse bilagor till detta protokoll utvisa, samt hemställde, att lagrådets yttrande över förslagen måtte, för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål, inhämtas genom utdrag av protokollet.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

*N. Cerrin.*

*Bilaga.*

## Förslag

till

## LAG

om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901  
om inteckning i fartyg.

Härigenom förordnas, att 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg skola, 1 och 4 §§ i nedan angivna delar, erhålla följande ändrade lydelse:

### 1 §.

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

Ej må ————— samma fordran.

### 4 §.

Då inteckning ————— inteckningar i fartyg.

Första gången inteckning sökes i fartyg, som har en dräktighet under tjugu registerton, skall ingivas bevis av tullförvaltning, att det nummer, som vid registreringen tilldelats fartyget, är därå inhugget i överensstämmelse med vad därutinnan är särskilt stadgat.

5 §.

Finnes ej å handlingen bevittnat medgivande, som i 2 §<sup>3</sup> sägs, eller ingives ej i fall, som i 4 § andra stycket omförmäles, bevis, som där stadgas, varde ansökningen avslagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1921.

---

*Bilaga.*

## Förslag

till

## LAG

om ändrad lydelse av 94 § utsökningslagen.

Härigenom förordnas, att 94 § utsökningslagen skall i nedan angiven del erhålla följande ändrade lydelse:

Skall försäljning ske av fartyg, som enligt mätbrev eller å fartyget anbragt tontalsmärke har en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver, eller av annat fartyg, som blivit i fartygsregistret infört, uppläse auktionsförrättaren före utropet gravationsbevis, där enligt 91 § sådant skall vara anskaffat, och give till känna, å vad tid köpeskillingen sist skall inbetalas; anmane ock dem, vilka äro tillstädes och hava fordran, som skall vid auktionen bevakas, att sådant anmäla. Varder fordran anmäld hos auktionsförrättaren, meddele han före utropet därom underrättelse.

Innan auktionen \_\_\_\_\_ för sammanträdet.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1921.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd fredagen  
den 5 mars 1920.*

Närvarande:

Justitieråden AMEEN,  
friherre LEIJONHUFVUD,  
EDELSTAM,  
Regeringsrådet LINNÉR.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 20 februari 1920, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättade förslag till lag om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg och till lag om ändrad lydelse av 94 § utsökningslagen.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, föredrogos inför lagrådet av chefen för justitiedepartementets lagavdelning hovrättsrådet Gustaf Grefberg.

*Lagrådet lämnade förslagen utan anmärkning.*

Ur protokollet

*Erik Ölander.*

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott fredagen den 5 mars 1920.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern EDÉN,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena HELLNER,  
Statsråden PETRÉN,  
NILSON,  
LÖFGREN,  
friherre PALMSTIERNA,  
UNDÉN,  
THORSSON.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Löfgren anmälde lagrådets ännu dag avgivna utlåtande över de den 20 februari 1920 till lagrådet remitterade förslagen till lag om ändrad lydelse av 1, 4 och 5 §§ i lagen den 10 maj 1901 om in-teckning i fartyg och till lag om ändrad lydelse av 94 § utsökningslagen samt hemställde, att förslagen, som av lagrådet lämnats utan anmärkning, måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen förordna, att till riksdagen skulle avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Gösta Stenlund.*