

**Nr 189.**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg; given Stockholms slott den 20 mars 1931.*

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**GUSTAF ADOLF.**

*D. Hansén.*

**Förslag**  
till  
**Lag**  
angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om  
tillsyn å fartyg.

Härigenom förordnas, att 19 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall erhålla följande ändrade lydelse:

19 §.

I fall, som avses i 14 § 1 mom. och 15 §, må fartyget ej fördes med nationalitets- och registreringscertifikat eller i 4 § sjölagen omförmält hemortsbevis, förrän genom besiktningen blivit utrönt, att fartyget är i sjövärdigt skick.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1931.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 6 mars 1931.*

N ä r v a r a n d e:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMBIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anför chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén:

»I skrivelse till Kungl. Maj:t den 5 augusti 1929 framhöll Sveriges varvsindustriförening, att enligt svensk rätt inteckning i nybyggt fartyg kunde erhållas först någon tid efter det fartyget levererats. Inteckning kunde nämligen ej beviljas innan fartyget blivit registrerat, och för registrering fordrades, att mätbrev rörande fartyget kunde företes samt att fartyget förklarats vara i sjövärdigt skick. Mätbrev kunde ej erhållas förrän fartyget vore i det närmaste färdigt och bevis om sjövärdighet erhöles först i samband med utrustningens färdigställande. Då domstolen vid behandling av inteckningsärenden hade att själv anskaffa utdrag av fartygsregistret, erfordrade sådant ärende — vilket finge handläggas endast å måndag — minst två föredragningsdagar (motsvarande jämte expeditionstid omkring två veckor). Det dröjsmål med intecknings erhållande, som på grund av anförda omständigheter uppkomme, medförde, att vid fartygsbygge varvet, som i de flesta fall lämnat kredit å viss del av köpesumman för fartyget, nödgades lämna ifrån sig detta utan att erhålla någon säkerhet för sin fordran. Under åberopande härav hemställde föreningen, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa utredning rörande införande av sådana bestämmelser om villkor och förfarande för erhållande av inteckning, att inteckning i nybyggt fartyg kunde erhållas redan vid leveransen.

Över framställningen infordrades yttranden från kommerskollegium — som i sin ordning hörde samtliga handelskamrar och vissa andra samman slutningar — samt styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan.

Med ledning av de inkomna yttrandena hava uppgjorts förslag till *dels* lag

angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg, kungörelse om ändrad lydelse av §§ 3, 5 och 7 förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg samt kungörelse om ändrad lydelse av §§ 21 och 35 förordningen den 12 november 1880 (nr 64) angående skeppsmätning *dels ock* lag angående ändrad lydelse av 33 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg. Förstnämnda tre förslag tillhöra området för min ämbetsbefattning. Förslaget till ändring i lagen om inteckning i fartyg kommer att senare i dag anmälas av chefen för justitiedepartementet.

De på min föredragning ankommande förslagen avse att möjliggöra registrering av nybyggt fartyg innan det färdigställts. I detta syfte föreslås, *dels* att beträffande fartyg, som bygges här i riket och har en dräktighet av minst 100 registerton, ett provisoriskt mätningsbevis må kunna till grund för registreringen utfärdas, så snart dräktigheten av fartygets rum under däck uttrönts, *dels ock* att föreskriften, att registrering av fartyg i allmänhet ej får ske förrän fartyget efter besiktning förklarats vara i sjövärdigt skick, skall upphävas. Beträffande den närmare innebörden av de föreslagna ändringarna tillåter jag mig att hänvisa till förslagen jämte en i anslutning till desamma utarbetad memoria, vilka torde få såsom bilaga fogas till protokollet i detta ärende.

Över förslagen hava utlåtanden avgivits av kommerskollegium, som inhämtat yttranden från samtliga handelskamrar, styrelserna för Svenska skeppshypotekskassan och Svenska bankföreningen, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening samt Sveriges varvsindustriförening.

Kommerskollegium och de hörda sammanslutningarna hava enhälligt tillstyrkt de framlagda förslagen. Tillika har från flera håll hemställts, att en lagstiftning i enlighet med förslagen snarast möjligt måtte komma till stånd.

Departementets-  
chefen.

I likhet med dem, som yttrat sig i ärendet, finner jag önskvärt, att sådana ändringar vidtagas i gällande bestämmelser, att inteckning i fartyg kan erhållas innan fartyget levereras. Detta önskemål torde lämpligen kunna tillgodoses genom ifrågavarande författningsförslag. Genom dessa möjliggöres, att inteckningar i större fartyg kunna föreligga två eller tre månader innan fartyget är leveransfärdigt. Några olägenheter synas mig icke vara förenade med den föreslagna eftergiften beträffande fullständig mätning och sjövärdighet såsom villkor för registrering. Då för utfärdande av nationalitets- och registreringscertifikat i regel alltjämt skall krävas, att fartyget är i sjövärdigt skick, finnes möjlighet att hindra redare att begagna icke sjövärdigt fartyg.

Den föreslagna ändringen i lagen om tillsyn å fartyg förutsätter riksdagens medverkan. Övriga författningsändringar kunna meddelas av Kungl. Maj:t i administrativ ordning.»

Föredraganden uppläser härefter omförmälda förslag till *lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg* av den

lydelse, bilaga<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar, samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

*Elin Rydeberg.*

---

<sup>1</sup> Denna bilaga, vilken är lika lydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

## P. M.

## angående möjliggörande av in-teckning i fartyg under byggnad.

Gällande  
rätt.

Beträffande in-teckning i fartyg gäller i vårt land enligt lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) bland annat, att in-teckning ej må beviljas, där ej fartyget är infört i fartygsregistret samt den, som medgivit in-teckningen, är i registret inskriven såsom ägare av fartyget (1 och 6 §§). Sökes in-teckning på grund av medgivande av annan än den, som enligt vad fartygsregistret utvisar, byggt fartyget, skall i allmänhet vid rätten styrkas, att från honom äganderätten övergått till den, som medgivit in-teckningen. Har fartyget varit i utländsk ägo eller införts i fartygsregistret före den 1 januari 1902, är det dock tillräckligt, att den, som medgivit in-teckningen, antingen blivit vid fartygets införande i registret antecknad såsom ägare eller bevisligen härleder sin rätt från den först inskrivne ägaren (7 §). Innan in-teckningsansökan beviljas, skall rätten från kommerskollegiet, som för fartygsregistret, anskaffa avskrift av vad i registret finnes infört om fartyget (11 §).

Enligt förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg skall anmälan om registrering göras av fartygets ägare och innehålla uppgift om följande förhållanden, nämligen

1) fartygets namn samt, i fråga om fartyg som från att vara utländskt övergått i svensk ägo och för vilket i sammanhang därmed namnförändring ägt rum, jämväl fartygets förra namn;

2) fartygets art, byggnadssätt och material samt tacklingsart, resp. ångmaskinens styrka i indikerade hästkrafter;

3) vilket år, var och av vem fartyget är byggt, samt, där fartyget uppgives hava undergått förbyggnad, vilket år och var det skett, men, vad angår fartyg, som varit utländskt, året, då det blivit svensk egendom, samt, där så ske kan, vilket år eller var det blivit byggt;

4) fartygets hemort;

5) ägarens fullständiga namn jämte vissa närmare uppgifter rörande ägaren;

6) beskaffenheten av det fång, varigenom fartyget eller lott däri åtkommit.

Vid anmälningen skall såsom regel fogas svenskt mätbrev. Har fartyget byggts i Sverige, skall ock företes intyg, utvisande, när, var och av vem fartyget är byggt, ävensom dess längd, bredd och djup enligt mätbrev eller enligt mätningsbevis eller annat av skeppsmätare eller skeppsmätningkontrollör meddelat bevis. Intyget skall vara utfärdat av två trovärdiga personer. Har fartyget varit i utländsk ägo, skall med fångeshandling eller

annan skriftlig bevisning styrkas, att utländsk ägares rätt till fartyget övergått å den, som till registret anmäles såsom ägare, ävensom, såvitt ske kan, företes intyg om tid och ort för fartygets byggande. Kommerskollegiet kan till bestyrkande av viss i anmälningen meddelad uppgift fordra ytterligare skriftligt bevis (§ 5). Över registreringen utfärdas, sedan befälhavarens namn blivit till registret anmält, nationalitets- och registreringscertifikat (§ 7). Fartyg, som har en dräktighet av 20 ton eller därutöver, må ej, förrän dylikt certifikat blivit utfärdat, utan särskilt tillstånd nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande (§ 8). Registernumret skall inhuggas å fartyget (§ 9).

Enligt förordningen den 12 november 1880 (nr 64) angående skeppsmätning skall, när ångfartyg av mer än 10 tons eller annat fartyg av mer än 40 tons dräktighet bygges här i riket, mätning äga rum, så snart däckets är lagt och garneringen anbragt, innan å fartyget göres någon inredning, vilken kan hindra upptagandet av de föreskrivna måtten. Mätningen må dock ej anses avslutad, förrän fartyget är färdigt och ovan däckets möjligen anbragta rum även blivit mätta. Den, som bygger fartyg, varom nu nämnts, har att i tid anmäla detsamma för mätning. Annat fartyg över 10 ton behöver ej anmälas till mätning, förrän det är färdigt (§ 18). Fartyg, som införes från utrikes ort och ej är försett med gällande svenskt mätbrev, mätes i första svenska hamn, dit det inkommer; dock kan mätningen med kommerskollegiets samtycke ske tidigare (§ 19 samt kungörelsen den 12 december 1919 [nr 749] § 1). Över mätningen utfärdas mätningsbevis, som granskas av skeppsmätningskontrollör eller tullkammare (§§ 21—23). Sedan mätningsbeviset granskats, skall tullkammaren, därest fartyget är att anse såsom svenskt, låta genom skeppsmätaren bland annat å lämpligt ställe inhugga uppgift å dess avgiftspliktiga dräktighet och svenskt nationalitetsmärke ävensom utfärda mätbrev (§ 24). Mätbrevet skall angiva bland annat fartygets nationalitet, cert, namn, hemort, igenkännings- eller kontrollmått samt totala och avgiftspliktiga dräktighet (§ 25).

I lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg stadgas, att å fartyg, som nybygges för svensk mans räkning, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas, innan det må nyttjas till sjöfart. Har utländskt fartyg övergått i svensk ägo, skall, så snart ske kan, sjövärdighetsbesiktning verkställas å fartyget. Vad nu sagts gäller ej om fartyg, som har mindre bruttodräktighet än 100 registerton (14 §). Svenskt fartyg, som enligt 6 § sjölagen förklarats icke vara iståndsättligt, skall undergå sjövärdighetsbesiktning, innan det åter må nyttjas till sjöfart (15 §). I nu nämnda fall må fartyget ej införas i fartygsregistret — och ej heller förse med nationalitetshandling eller i 4 § sjölagen omförmält hemortsbevis — förrän genom besiktningen blivit utrönt, att fartyget är i sjövärdigt skick (19 §). Sjövärdighetsbesiktning verkställas enligt förordningen den 31 december 1914 (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg av fartygsinspektör (§§ 5—6). Besiktning skall, i fråga om fartyg under nybyggnad eller förbyggnad, innefatta undersökning såväl före som efter sjösättningen av skrov, fasta delar

och maskineri (§ 39). Förrättningsmannen skall tillse, att lämpliga anordningar, med beaktande av särskilda föreskrifter, som må hava meddelats, äro vidtagna för att bereda ombord anställda nödigt skydd mot olycksfall och ohälsa (§ 39; jfr förordningen den 20 maj 1927 (nr 184) ang. fartygs byggnad och utrustning samt förordningen samma dag (nr 185) ang. bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda).

Framställning från Sveriges varvsindustri-förening.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 5 augusti 1929 har Sveriges varvsindustri-förening anfört bland annat följande:

De nuvarande bestämmelserna angående inteckning i fartyg möjliggjorde sådan intecknings erhållande först någon tid sedan fartyget levererats. I de ojämförligt flesta fall förutsatte byggnadskontrakten, att kredit mot inteckning i fartyget erhöles för en relativt betydande del av kontraktssumman. Denna kredits placering syntes, sedan Svenska skeppshypotekskassan trätt i verksamhet, komma att ske på det sätt, att 50 % placerades i kassan, varefter varvet finge övertaga den erforderliga sekundära krediten. Kassan kunde ej förutsättas utlämna lån innan motsvarande inteckningar inlevererats. Varvet bleve därför nödsakat att antingen lämna fartyget-panten ur sina händer, innan full kontant likvid erhöles, resp. innan definitiv säkerhet för av varvet påtaget kreditbelopp presterats eller också att tvinga redaren att lämna interimistisk säkerhet, vilket alltid medförde besvär och extra kostnader. Den i propositionen angående kassan omnämnda möjligheten att lämna inteckningar i äldre fartyg vore ej tillräcklig för de stora kreditbelopp, som numera förekomme vid leveranser av nya fartyg, och denna möjlighet stode för övrigt ej öppen för enfartygsrederier. Dylika inteckningar bleve jämväl relativt kostsamma. De förhållanden, som omöjliggjorde intecknings erhållande i samband med leveransen, sammanhänge med proceduren för registrering och inteckning. För registrering erforderligt måtbrev erhöles så sent som ett par dagar före leveransen och sjövärdighetsbevis först i samband med utrustningens färdigställande. Inteckningsärende tarvade minst två föredragningsdagar, emedan rätten själv skulle inhämta yttrande från kommerskollegiet. I Norge kunde registrering ske och inteckning erhållas redan innan fartyget blivit färdigbyggt och registreringen krävde alltså ej sjövärdighetsintyg, medan måtbrevet expedierades redan c:a 3 veckor före leveransen. Man kunde såsom medel till avhjälpande av de i vårt land förefintliga olägenheterna tänka sig bestämmelser, som möjliggjorde tidigare utfärdande av måtbrev, sjövärdighetsbevisets slopande såsom villkor för intecknings erhållande, samt ett snabbare förfarande vid rätten, eventuellt fullständig omläggning i förenklade syfte av hela inteckningsproceduren. Härom syntes särskild utredning böra ske genom sakkunniga, under kontakt med intresserade parter.

Föreningen yrkade därför på nu angivna skäl, att utredning måtte verkställas med syfte, att sådana bestämmelser i fråga om villkor och förfarande för erhållande av inteckning måtte bliva gällande, att inteckning kunde erhållas redan vid fartygets leverans.

Yttranden över varvsindustri-föreningens framställning.

Över framställningen hava yttranden inforrats från kommerskollegiet — som i sin ordning hört samtliga handelskamrar och vissa andra sammanslutningar — samt styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan.

Yttrandena till kommerskollegiet innehöllo i huvudsak följande:

*Sveriges allmänna sjöfartsförening* och *Sveriges redareförening* anförde: Genom skeppshypotekskassans tillkomst hade åt fartygsinteckningsinstitutet gi-



vits en i hög grad ökad betydelse, varigenom vissa brister, som otvivelaktigt vidlådde det nuvarande systemet, kommit att framstå såsom betydande olägenheter. Särskilt gällde detta den skenbart onödiga omgång och därav betingade extra kostnader, som i vissa fall vore förbundna med erhållande av in-teckning. Föreningarna syftade icke blott på det fall, att fråga vore om nybyggnad, utan även på det fall, att fartyg i färdigt skick inköptes från utlandet. I det ena som andra fallet vore det av stor betydelse att komma ifrån den påtalade omgången och de därav betingade extra kostnaderna. Föreningarna ansåge lämpligt och nödvändigt, att frågan klarlades genom en särskild utredning. Från visst håll inom sjöfartsföreningen hade framhållits önskvärdheten av att en förenkling av in-teckningsförfarandet genomfördes jämväl i åtskilliga andra delar.

*Skånes handelskammare, handelskammaren för Örebro och Västmanlands län samt handelskammaren i Gävle* ävensom *Stockholms rederiförening* tillstyrkte utredning i ämnet.

*Handelskammaren i Göteborg* tillstyrkte den begärda utredningen under framhållande att det ej för handelskammaren varit möjligt att överblicka de rättsliga konsekvenser, som ett eventuellt uppfyllande av önskemålen skulle medföra.

*Östergötlands och Södermanlands handelskammare, Smålands och Blekinge handelskammare samt Västergötlands och Norra Hallands handelskammare* tillstyrkte bifall till varvsindustriföreningens framställning.

*Stockholms handelskammare* vitsordade varvsindustriföreningens uttalanden angående de svårigheter, som för närvarande mötte, då det gällde att tillgodose i samband med fartygs byggande förefintligt kreditbehov. Önskemålet att in-teckning i fartyg måtte kunna erhållas redan i samband med fartygs leverans från varvet och innan fartyget lämnat varvet borde kunna vinnas med tämligen enkla lagändringar och utan att någon mera vidlyftig utredningsapparat behövde för ändamålet igångsättas. Enligt vad handelskammaren under hand utrönt mötte ej några tekniska svårigheter för utfärdandet av ett provisoriskt mätbrev med angivande av ungefärligt tontal i så god tid före ett fartygs slutliga färdigställande, att hinder på denna grund skulle resa sig för tillgodose-ende av önskemålet i varvsindustriföreningens framställning. Kravet på sjövärdighetsbevis för registrering kunde utan olägenhet eftergivnas t. ex. därigenom att i samband med registreringen föreskrevs, att fartyg ej finge gå i trafik, innan dyligt bevis utfärdats. Mera komplicerad vore frågan om ett succes-sivt beviljande av in-teckningar allt eftersom fartyg färdigställdes. Denna fråga liksom frågorna om ett snabbare förfarande vid Stockholms rådhusrätt vid beviljande av fartygsin-teckning borde göras till föremål för särskild utredning, medan det först avhandlade spörsmålet omedelbart borde lösas genom avlåtande av proposition i ämnet till 1930 års riksdag.

*Gotlands handelskammare* föreslog, att registrering skulle kunna ske utan att sjövärdighetsbevis företeddes och att in-teckningssökanden själv skulle få anskaffa föreskrivet registreringsbevis för fartyget (från kommerskollegiet). Mätbrevet förutsattes kunna utan större olägenhet utfärdas i så pass god tid före leveransen, att registreringen kunde vara verkställd vid denna.

*Handelskammaren i Karlstad* tillstyrkte varvsindustriföreningens önskemål och ansåg otvivelaktigt, att lagbestämmelser, liknande de norska, skulle åstadkomma erforderlig smidighet utan olägenhet för någon intressent. Enligt handelskammaren kunde det räcka med att sjövärdighetsbevis inlämnades en eller annan dag efter registreringen, eftersom medel att stoppa ett fartyg, som ej vore sjövärdigt, funnes. Handelskammaren omnämnde, att en firma gjort gällande, att ett provisoriskt mätbrev borde kunna åstadkommas c:a 3 veckor före leveransen. För in-teckningen vore det enligt denna firma betydelselöst,

om det definitiva mätbrevet visade mindre avvikelser från det provisoriska i fråga om mätningstalet å fartyget.

*Västernorrlands och Jämtlands handelskammare* betonade olägenheten för varven att under tiden mellan leveransen och inteckningens fastställande icke hava panträtt. Mest framträdande vore risken för förolyckande, i det att varvet vid en sådan ej hade den rätt till försäkringsbeloppet, som det skulle hava, om assuransbrevet, såsom brukligt vore, redan vid leveransen deponerades hos resp. långgivare tillsammans med inteckningshypoteket. Det borde ej vara omöjligt att belåna fartyg på ett tidigare stadium. Sedan arbetet på fartyget fortskridit till den punkt, att dess individualitet vore klar och det vore ekonomiskt omöjligt att riskera redan därå nedlagda kostnader genom att icke fullborda arbetet, borde fartyget kunna mot inteckningar belånas genom byggnadskreditiv. Handelskammaren tillstyrkte bifall till föreningens framställning.

*Norrbottnens och Västerbottnens läns handelskammare* ansåg, att man kunde frånfalla kravet på sjövärdighetsbevis för registrering och sålunda återgå till bestämmelserna före 1914 års tillsynslag. Det kunde dock ifrågasättas, om det ej vore lämpligt att möjliggöra intecknande under byggnadstiden. En interimistisk registrering bleve i så fall nödvändig. Den 14 dagar långa tidrymden för intecknings beviljande kunde minskas på två sätt, nämligen dels genom bestämmelser, åsyftande att förkorta proceduren hos Stockholms rådhusrätt och kommerskollegiet, dels genom att inskrivning i fartygsregistret och behandling av inteckningsansökningar skedde å olika veckodagar, varigenom sökanden kunde erhålla ett registerutdrag av så sent datum att någon ändring därefter icke kunnat ske. Det ifrågasattes, om icke det allra lämpligaste vore att flytta handläggningen av fartygsintekningar till kommerskollegiet.

*Svenska bankföreningen* förmenade, att inteckningsproceduren skulle kunna förkortas genom att rådhusrätten erhöles tillgång till registerutdrag och befogenhet att avgöra inteckningsärenden redan dagen efter det ansökningen ingivits. Vidare ifrågasattes införandet av provisorisk mätning att läggas till grund för registreringen redan innan fartyget blivit till fullo färdigställt ävensom borttagandet av bestämmelsen om sjövärdighetsbevis såsom villkor för registrering.

*Kommerskollegiet* framhöll bland annat, att verkställd registrering såsom villkor för intecknings beviljande innefattade i sig följande, i förevarande sammanhang betydelsefulla faktorer, nämligen att pantföremålets karaktär av fartyg blivit prövad, att sjövärdigheten hos fartyget hade godkänts, då det gällde fartyg om 100 bruttoton och däröver, att fartygets identitet gjorts bevislig genom certifikat, inhugget registernummer, mätning m. m. samt att äganderätten till fartyget blivit — åtminstone för så vitt avsåge den första registreringen vid förvärv av utländskt fartyg — noggrant formellt prövad. Vissa av de för inteckning stadgade villkoren vore av sådan art, att de icke kunde uppfyllas förrän vid en senare tidpunkt än den, då fartyget vore färdigt att av varvet levereras. Beviljandet av inteckning fördröjdes ytterligare genom att rätten hade att från kollegiet inskaffa avskrift av vad i fartygsregistret funnes infört om fartyget. För ändring i inteckningsförfarandet i den önskade riktningen erfordrades möjlighet till registrering, innan fartyget vore fullt färdigt att levereras eller åtminstone till sådan förhandsregistrering, som fastslog de för in-teckningsförfarandet ovillkorliga förutsättningarna, för så vitt dessa skulle klarläggas genom registreringen. Hinder torde icke i och för sig möta mot

ändringars vidtagande i angiven riktning. De av kollegiet infordrade yttrandena från sammanslutningar, representativa för de intressen, som av frågan mera direkt berördes, lämnade emellertid ej tillräcklig ledning för ett omedelbart ståndpunktstagande till innebörden av den författningsändring, som blivit ifrågasatt. Efter att hava refererat vissa av dessa yttranden, i vilka jämväl nya förslag framförts, tillstyrkte kollegiet, att en allsidig utredning rörande samtliga ifrågavarande spörsmål måtte med det snaraste komma till stånd.

*Skeppshypotekskassans* styrelse förmenade, att man skulle kunna medge registrering efter provisorisk mätning, avstå från kravet på sjövärdighetsbevis för registrering och genomföra en förkortning av proceduren vid Stockholms rådhusrätt. Styrelsen tillstyrkte därför varvsindustrieföreningens framställning.

Enligt dansk rätt (Lov om Skibes Registrering af den 1 april 1892 med ändringar af den 4 maj 1927) kan varje registrerat fartyg intecknas. Registreringen, som sker centralt hos »Skibsregistreringskontoret» i Köpenhamn genom förmedling av lokala »Distriktsregistreringskontorer», kan vara antingen provisorisk (foreløbig) eller slutlig. För provisorisk registrering, som kan göras i fråga om fartyg, som äro under byggnad i Danmark, kräves, att sökanden (ägaren) till registreringskontoret i det distrikt, där fartyget bygges, ingiver ansökan därom. Denna ansökan skall innehålla en på tro och heder avgiven förklaring om äganderättsförhållandena beträffande fartyget samt om att ägaren fyller föreskrivna förutsättningar för att fartyget må kunna registreras i fartygsregistret. Ansökningen skall innehålla uppgifter om det varv, där fartyget bygges, byggnadssättet, dess nummer å varvet samt dess namn, därest ett sådant blivit bestämt. Vid ansökningen skall fogas bevis av registreringskontoret om bl. a. att fartygsbygget framskridit så långt, att skrovet blivit uppspantat och att fartyget med säkerhet kan antagas få ett så stort tonnage (20 brutto registerton), som fordras för att fartyget skall kunna registreras. Fartyget registreras därpå såsom »Skib under Bygning». Sådan registrering medför ej rätt att erhålla nationalitets- och registreringscertifikat eller att gå under dansk flagga. Provisorisk registrering kan vidare ske av fartyg, som för dansk räkning byggts eller köpts i utlandet. Dylik registrering tillgår så, att dansk konsul efter att hava erhållit vissa uppgifter om fartyget, utställer ett tillsvidare gällande nationalitetscertifikat, varav en avskrift tillställs fartygsregisterkontoret i Köpenhamn, som därpå, om det finner certifikatet behörigen utställt, meddelar provisorisk registrering. Dylik registrering liksom certifikatet gäller till dess fartyget anländer till dansk hamn, dock i intet fall längre än två år från certifikatets utfärdande, om ej vederbörande minister medger undantag. Berörda certifikat skall innehålla uppgift om fartygets namn och art, så noggrann beskrivning av dess beskaffenhet, byggnad och registertonnage, som under föreliggande förhållanden kan anskaffas, samt upplysning om byggnadsorten och tiden, då fartyget byggdes eller köptes, ägarens namn och fång samt befälhavarens namn. Sistnämnda slag av provisorisk registrering läser alltså icke kunna avse fartyg under byggnad. Slutlig registrering kan ske först, då fartyget är färdigbyggt och ligger i dansk hamn. Ansökan om registrering skall innehålla uppgifter om alla de förhållanden, varom registret skall giva upplysning, sålunda om 1) namn, hemort, varvets namn och belägenhet, 2) fartygets art, byggnadssätt, huvudmått och registertonnage, 3) ägarens namn, yrke, bostad och fång samt 4) sådana begränsade rättigheter till fartyget, som skola registreras. Då slut-

Utländsk  
rätt.

Danmark.

lig registrering sker, överförs till det nya upplägget de anteckningar, som finnas antecknade å det provisoriska upplägget.

Slutligen må anmärkas, att vid in-teckning av fartyg under byggnad genom särskild utfästelse kan bestämmas, att material, som är avsett för byggandet, skall inbegripas i panträten.

*Finland.*

I Finland, där skeppsregistret föres lokalt av städernas magistrater och ordningsrätter, kräves, för att in-teckning i fartyg skall kunna meddelas, att fartyget registrerats (förordningen den 11 november 1889 om skeppsregister, § 17, och sjölagen den 9 juni 1873, § 10). För registrering erfordras styrkta uppgifter angående bl. a. 1) fartygets namn samt tacklings- och byggnadsart, 2) dess huvudmått och dräktighet 3) när, var och av vem fartyget är byggt eller, beträffande naturaliserat fartyg, när det blivit finsk egendom samt, om möjligt, byggnadstiden och -orten, 4) fartygets hemort, 5) redarens namn samt 6) det fång, varigenom fartyget åtkommit. Därjämte företes byggnadsattest och finskt mätbrev (nyssnämnda förordning, §§ 5 och 7). Fartyg kan registreras under byggnadstiden för in-tecknings vinnande. Registreringen sökes hos registermyndigheten i det område, där varvet är beläget, och under iakttagande i tillämpliga delar av bestämmelserna angående registrering i allmänhet. För dylik registrering erfordras allenast styrkta uppgifter angående tacklings- och byggnadsart, huvuddimensioner, varvet samt ägarens namn, hemvist och nationalitet. Sådan registrering gäller ej för sjöfart (§ 16). Vid vanlig registrering iakttages, att om fartyget är byggt inom annat registreringsområde, sökanden skall förete vederbörande registermyndighets intyg, att fartyget icke under byggnadstiden där inskrivits, eller ock utskrift av fartygets upplägg i registret, försedd med myndighetens påteckning, att den utfärdats för fartygets registrering för sjöfart (§ 8). In-teckning antecknas i skeppsregistret. Är fartyg in-tecknat under byggnadstiden, skall vid dess registrering för sjöfart in-teckningen överförs till det registerblad, som upplägges för fartyget.

*Norge.*

Registreringspliktigt fartyg kan i Norge pantsättas endast genom pantsättningens inskrivning å fartygets upplägg i fartygsregistret (Lov om Registrering av Skibe den 4 maj 1901). Registreringen kan ske definitivt eller provisoriskt. För definitiv registrering fordras bl. a. utredning om 1) fartygets namn, art, tackling, byggnadsort, om den är känd, hemvist, huvudmått (»Kjendingsmaal») samt brutto- och nettodräktighet enligt mätbrevet, 2) ägarens namn, bostad och nationalitet, 3) ägarens fång samt 4) därest fartyget in-tecknats efter provisorisk registrering (se nedan), dylik in-teckning. Norskt fartyg, som är under byggnad i Norge, kan på begäran erhålla provisoriskt upplägg i fartygsregistret för det distrikt, dit byggnadsplatsen hör, om det genom intyg från tullmyndigheten där styrkes, att skrovet är uppspannat och att det av dess dimensioner framgår, att det kommer att bliva av registreringspliktig dräktighet. För införandet kräves uppgivande av fartygets namn och övriga uppgifter, som erfordras för registrering av fartyg. Då ett fartyg i utlandet blivit norsk egendom, kan det erhålla provisoriskt norsk nationalitetsbevis, innan det underkastas norsk mätning. Jämväl i andra fallkan, där det anses påkallat, provisoriskt nationalitetsbevis utfärdas. Bestämmelser om dylika bevis meddelas administrativt. En bestyrkt avskrift av provisoriskt bevis av det förstnämnda slaget skall insändas till registerföraren, varefter ett provisoriskt upplägg öppnas för fartyget i fartygsregistret, om fartyget kan antagas vara registerpliktigt. Vid definitiv registrering skall företes mätbrev och nationalitetsbevis, om sådana utställts, samt utdrag av det provisoriska upplägget, om sådant förekommer,

eller ock bevis, att dylikt upplägg icke finnes. Bestämmelserna om provisoriskt nationalitetsbevis synas icke gälla fartyg under byggnad.

Enligt tysk rätt kan inteckning meddelas i varje fartyg, som är infört i tyskt skeppsregister (B. G. B. § 1259). För införing i skeppsregister kräves jämlikt Gesetz betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe den 22 juni 1899, att sökanden förebragt tillförlitlig utredning angående 1) fartygets namn och cert samt igenkänningstecken, 2) resultatet av vederbörlig skeppsmätning, 3) tid och ort för byggnaden, om det är möjligt, 4) hemortshamnen, 5) redarens namn och 6) ägarens fång. Dessa bestämmelser avse fart i yttre farvatten; beträffande fartyg i insjö- och flodfart gälla i huvudsak enahanda regler enligt Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt den 15 juni 1895, omarbetad genom lag den 20 maj 1898. I stället för bestämmelserna om utredande av skeppsmätningens resultat gäller föreskrift om utredande av fartygets dräktighet eller, vad angår fartyg med egen drivkraft, maskinstyrkan. Enligt dessa regler kräves alltså, att fartyget färdigbyggs. Möjlighet till hypotisering dessförinnan har emellertid tidigare kunnat beredas genom partikulär lagstiftning i de särskilda förbundsstaterna, en rätt, varav Bremen, Oldenburg och Hamburg begagnat sig.

Genom en lag av den 4 juli 1926 (Gesetz über die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen) är numera för hela tyska riket inteckning i fartyg under byggnad medgiven; dock endast om fartyget efter färdigbyggnaden har en bruttodräktighet av 50 ton eller för införande i det särskilda registret för fartyg i insjö- och flodfart föreskriven storlek. Förutsättning för intecknande är vidare, att kölen är lagd och att fartygsbygget blivit tydligt och varaktigt individualiserat genom anbringande av namn och nummer på ett ställe, som kan förbli iakttagbart även efter det fartyget gått av stapeln. Gäldenärens äganderätt skall styrkas genom ett av domstol eller notarius publicus utfärdat intyg om att den person, som är för intygsgivaren känd som den, som bygger fartyget, betecknat sig själv eller annan gäldenär såsom fartygsbyggets ägare. Fartygsbygget skall i inteckningssyfte införas i ett särskilt fartygsregister för panträter till fartygsbyggen. All fartygsregistrering är lokal, och ifrågavarande registrering sker i registret för det område, dit varvet hör. Registreringssökande har att åstadkomma utredning om att bygget icke tidigare registrerats hos annan registreringsmyndighet. I registret antecknas det under byggnad varande fartygets namn eller nummer och art, ägarens namn och bostad, varvets namn, utgivaren av det förut omnämnda intyget och dagen för registreringen. I följd av de nya bestämmelserna föreskrives, att registrering för sjöfart av ett fartyg, som helt eller delvis byggts i Tyskland, ej må ske, med mindre sökanden företer intyg från registreringsmyndigheten å byggnadsorten, huruvida fartyget varit infört i förenämnda register för panträter eller icke, och, i jakande fall, av vilka panträter det besväras. I nämnda register upptagna panträter bliva med den slutliga registreringen fartygsinteckningar och överföras med tidigare vunnen förmånsrätt till det vanliga fartygsregistret. En icke överförd panträtt förfaller gentemot den, som icke är i ond tro, men läser kunna senare överföras, därest dess giltighet styrkes. Den slutliga registreringsmyndigheten har att underrätta den tidigare registreringsmyndigheten om registreringen, varefter de i registret för panträter gjorda inskrivningarna ex officio strykas. Anmärkning mot förelupen oriktighet i avseende å överföringen kan införas i det vanliga fartygsregistret och har samma verkan som införandet av inteckningen (jfr Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit den 17 maj 1898, 6 kap.).

I Frankrike meddelas, enligt lagen den 10 december 1874 sur l'hypothèque maritime, omarbetad genom lag den 10—11 juli 1885, inteckning i fartyg genom inskrivning i ett register, som föres av föreståndaren för det tulluppbörds-

kontor, inom vars distrikt fartyget är byggt, eller, om fartyget redan erhållit nationalitetscertifikat, där fartyget är inregistrerat. Inteckning kan ske såväl av färdigbyggt fartyg som av fartyg under byggnad. I det senare fallet skall till inskrivningsmyndigheten avgivas förklaring, utvisande kölens längd och, approximativt, fartygets övriga dimensioner samt varvet. Vid ansökan om registrering av fartyg för erhållande av nationalitetscertifikat skall fogas bevis om de inteckningar, varmed fartyget under byggnadstiden blivit besvärat, eller om att sådana inteckningar ej finnas. Dessa inteckningar överförs vid registreringen till det register, vari registreringen sker. Inteckning är medgiven blott beträffande fartyg å minst 40 ton.

*England.* I England kan inteckning i fartyg blott äga rum i fartyg, som registrerats, och registrering torde förutsätta, att fartyget är färdigbyggt (Merchant Shipping act den 25 augusti 1894).

**Bör lag-  
ändring  
ske?**

Då ett fartyg bygges, läser i allmänhet varvet lämna beställaren kredit å viss del av beställningssumman. Vid leveransen har således varvet en fordran hos beställaren. På grund av förut angivna föreskrifter rörande inteckning i fartyg är det här i landet i regel icke möjligt för vare sig varvet eller beställaren att vid tiden för leveransen hava erhållit eller ens med laga verkan hava sökt inteckning i det levererade fartyget. Varvet nödgas därför lämna ifrån sig fartyget utan att erhålla någon säkerhet däri. Skulle beställaren vid leveransen vara på obestånd eller kort därefter bliva insolvent, löper således varvet risken att icke utfå sin resterande fordran. Endast om förutsättningarna för en tillämpning av 39 § lagen om köp och byte av lös egendom föreligga redan vid tiden för leveransen, kan varvet genom att innehålla fartyget säkerställa sitt krav. Fartygets förolyckande kort tid efter leveransen torde däremot icke i och för sig medföra någon fara för varvet, då beställaren väl i allmänhet icke försummar att hava fartyget försäkrat.

Mot den risk varvet sålunda löper kan det för närvarande skydda sig allena genom att avkräva beställaren särskild säkerhet. Härvid komma naturligen främst i fråga inteckningar i andra beställaren tillhöriga fartyg. Dylik säkerhet kan emellertid presteras endast då beställaren förfogar över obelånade inteckningar till erforderligt belopp. För rederi, vars tonnage utgöres allena av det beställda fartyget, är naturligen denna möjlighet helt utesluten. Ställandet av särskild säkerhet torde för övrigt i regel ej kunna ske utan vissa kostnader.

Med hänsyn till det anförda synes det lämpligt, att sådana ändringar vidtagas i nu gällande regler för erhållande av inteckning i fartyg, att inteckning kan föreligga redan vid fartygets levererande.

Under ärendets beredning har ifrågasatts, huruvida det vore tillräckligt att företaga sådana ändringar i inteckningsförfarandet, att inteckning kan föreligga beviljad någon tid före leveransen. Därvid har undersökts, huruvida möjlighet kunde och borde skapas att erhålla inteckning redan tidigare under fartygets byggnad. Genom åtgärder i detta syfte skulle tillfälle beredas varvet att redan under byggnadstiden utnyttja det påbörjade fartyget såsom kreditunderlag, och ett fartygsbygge sålunda kunna finansieras på samma sätt som ett husbygge,

nämligen mot inteckningar belånade allt eftersom bygget framskrider. Ett närmare överbäggande har emellertid givit vid handen, att det knappast är lämpligt att i detta sammanhang upptaga nämnda mera omfattande lagstiftningsfråga. Möjlighet att erhålla inteckning i fartyg under byggnad redan i ett tidigt skede torde icke kunna införas utan ganska väsentliga ändringar i eller tillägg till nu gällande bestämmelser om fartygsinteckning, och det synes icke påkallat att sammanföra lösningen av nämnda, större fråga med det nu föreliggande spörsmålet om möjliggörande av inteckning någon tid före leveransen. Sistberörda spörsmål, som icke kräver några större författningsändringar, bör lösas fristående. Skulle sedermera behov visa sig av möjlighet att erhålla inteckning redan tidigare under fartygs byggnad, torde denna fråga böra upptagas till särskild behandling. Emellertid synes det tveksamt, huruvida inteckningar i fartyg under byggnad kunna erhålla sådant värde, att de bliva av någon egentlig betydelse för beredande av kredit vid fartygsbygge. Även om förfarandet ordnas på sådant sätt, att rätten att erhålla inteckning ej inträder förrän bygget fortskridit så långt, att ett avbrytande därav måste anses ekonomiskt ofördelaktigt, kvarstå dock de svårigheter, som uppkomma, därest varvet kommer på obestånd. Erinras må, att chefen för handelsdepartementet vid framläggande för 1929 års riksdag av förslag till förordning angående Svenska skeppshypotekskassan m. m. i anledning av ett från rederihåll framfört önskemål, att kassan måtte sättas i tillfälle att bevilja lån även på fartyg under byggnad, med andra ord lämna byggnadskreditiv, framhöll, att hänsynen till obligationslånens säkerhet gjorde detta omöjligt (Prop. 1929 nr 160 sid. 31).

Då uppgiften sålunda begränsas till möjliggörande av inteckning i fartyg så, att inteckningarna kunna föreligga någon tid före leveransen, är det tydligt, att ändringen om möjligt bör ske utan större omläggningar av det nuvarande förfarandet. Redan med hänsyn härtill synes det mindre lämpligt att anordna ett särskilt register för upptagande av fartyg, innan de färdigbyggs. En anordning med två särskilda register skulle göra förfarandet mera komplicerat och nödvändigöra ett stort antal nya bestämmelser. Det torde vara tillräckligt, att möjlighet beredes att på ett något tidigare stadium än nu är medgivet få fartyg infört i det allmänna fartygsregistret. För vinnande av detta önskemål erfordras endast att i två hänseenden ändringar vidtagas beträffande nu gällande förutsättningar för registrerings erhållande, nämligen dels ifråga om kravet på sjövärdighet dels ock rörande fordran på fullständig mätning av fartyget.

Såsom redan berörts må fartyg, varom här företrädesvis är fråga, nämligen större fartyg, som nybygges för svensk mans räkning, icke införas i fartygsregistret — och ej heller förses med nationalitetshandling eller hemortsbevis — förrän genom besiktning blivit uttrönt, att fartyg är i sjövärdigt skick. Vid antagande av lagen om tillsyn å fartyg framhölls beträffande detta stadgande allenast, att därigenom hindrades redare faktiskt från att med sjövärdigt fartyg driva sin näring. Genom utslag av regeringsrätten den 27 maj 1930 får visserligen anses fastslaget, att fartyg kan vara i sjövärdigt skick utan att

Lagstiftningsinnehåll.

samtliga av fartygsinspektionen föreskrivna anordningar blivit vidtagna, men det torde dock kunna antagas, att ett fartyg under byggnad icke kan förklaras sjövärdigt förrän det är i det närmaste färdigt. Då registrering såsom förutsättning för in-tecknings meddelande bör erhållas något tidigare, synes det sålunda nödvändigt att uppgiva kravet på sjövärdighet såsom villkor för registrering. Någon olägenhet torde icke vara förbunden härmed. Därest den nuvarande bestämmelsen, att nationalitetshandling ej må utfärdas med mindre fartyget är sjövärdigt, i huvudsak bibehålles, äventyras ej det vid lagens antagande framförda önskemålet att förhindra redare att begagna sjövärdigt fartyg, och tillsynsmyndigheterna erhålla medel att tvinga redare att sätta fartyget i sjövärdigt skick.

Vad härefter angår frågan om mätning såsom villkor för registrering gäller på sätt redan berörts, att vid anmälan till registrering i regel skall fogas svenskt mätbrev. Större fartyg, som bygges här i riket, skall mätas så snart däckets är lagt och garneringen anbragt, innan någon inredning göres i fartyget, som kan hindra upptagandet av de föreskrivna måtten. Mätningen må dock ej anses avslutad, förrän fartyget är färdigt och ovan däckets möjligen anbragta rum blivit mätta. Emellertid synes det icke erforderligt att såsom förutsättning för registrering kräva fullständig mätning och ett på grund därav utfärdat mätbrev. Registreringen avser att fastställa fartygets karaktär av fartyg, dess identitet samt äganderätten till detsamma, närmast i den mån denna är av betydelse för fartygets rätt att föra svensk flagga. Dessa syften torde kunna vinnas utan att fartyget undergått fullständig mätning. Däremot bör för fastställande av identiteten uppgift föreligga rörande fartygets igenkänningsmått samt dräktigheten av rummet under däckets. Med hänsyn härtill synes böra föreskrivas, att beträffande fartyg under byggnad det mätbrev, som skall åtfölja anmälan till registrering, kan ersättas av ett provisoriskt mätningsbevis, innehållande nyssnämnda uppgifter. Innan nationalitets- och registreringscertifikat utfärdas, måste emellertid mätbrev företeas, då certifikatet skall angiva bland annat fartygets nettodräktighet. Då något egentligt behov att på sätt nu är i fråga kunna erhålla registrering av mindre fartyg icke torde föreligga, synes möjligheten att vinna registrering med företeende av allenast provisoriskt mätningsbevis böra begränsas till fartyg, vilkas dräktighet under däckets uppgår till minst 100 registerton.

Genom de nu föreslagna åtgärderna torde möjlighet beredas att få ett nybyggt större fartyg infört i registret — och sålunda erhålla in-teckning — omkring 2—3 månader innan fartyget är leveransfärdigt.

Det har synts lämpligt att i detta sammanhang även vidtaga åtgärder för att påskynda in-teckningsärendenas behandling vid domstolen. En ändring i detta hänseende saknar visserligen värde för säkerställande av varvets fordran för ett nybyggt fartyg, då varvets panträtt uppkommer redan med in-teckningsansökningen, men torde dock vara av viss betydelse. I många fall lär nämligen avsikten vara, att de erhållna in-teckningarna icke skola innehavas av varvet utan skola överlämnas till någon kreditgivare, och denne torde i allmänhet icke vara villig att utbetala medel, med mindre färdiga in-teckningar



tillhandahållas honom. För närvarande får ärende angående inteckning i fartyg av rätten upptagas endast å måndag eller, om helgdag då inträffar, nästa söckendag. Sedan ansökan om inteckning gjorts, infordrar rätten från kommerskollegiet utdrag ur fartygsregistret — i regel lärer detta efter telefonrekvisition redan påföljande dag inkomma till domstolen — varefter ärendet kan upptagas till behandling först å nästa måndag. Med hänsyn till såväl andra innehavare av reverser med inteckningsmedgivande som ny ägare av fartyget böra inteckningsansökningar få upptagas allenast å viss dag. Den ändring, som utan en mera genomgripande omläggning av förfarandet kan vidtagas, är sålunda, att det medgives domstolen att, sedan utdrag av fartygsregistret inkommit, företaga ärendet till slutlig prövning även å annan dag än måndag.

I enlighet med nu anförda grunder hava inom justitiedepartementet uppgjorts utkast till

- 1) lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg;
- 2) lag angående ändrad lydelse av 33 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg;
- 3) kungörelse om ändrad lydelse av §§ 3, 5 och 7 förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg; samt
- 4) kungörelse om ändrad lydelse av §§ 21 och 35 förordningen den 12 november 1880 (nr 64) angående skeppsmätning.

**Föreliggande utkast.**

Rörande utkastens må följande framhållas:

#### **Utkastet till lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg.**

Ändringen innebär borttagande av regeln, att i fall, som avses i 14 § 1 mom. och 15 §, registrering av fartyget ej får ske förrän genom besiktning utrönt, att fartyget är i sjövärdigt skick. På grund därav att kommerskollegium med stöd av stadgandet i § 8 mom. 3 förordningen om registrering av fartyg i vissa fall lärer utfärda interimsnationalitetsbevis rörande fartyg, innan detta blivit slutbesiktigat, har det kvarstående stadgandet i denna paragraf erhållit det innehåll, att innan fartygets sjövärdighet blivit genom besiktning utrönt, hinder möter för utfärdande av nationalitets- och registreringscertifikat.

#### **Utkastet till lag angående ändrad lydelse av 33 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1) om inteckning i fartyg.**

I detta utkast har föreslagits rätt för domstolen att, då behandlingen av inteckningsansökan uppskjutits, företaga ärendet å annan veckodag än måndag. Härigenom blir det möjligt för domstolen att i många fall redan vid sam-

manträde på tisdagen bifalla de inteckningsansökningar, som upptagits föregående dag.

**Utkastet till kungörelse om ändrad lydelse av §§ 3, 5 och 7 förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg.**

Enligt den föreslagna lydelsen av § 3 skall i fartygsregistret rörande fartyg, som icke är färdigt och beträffande vilket i följd därav mätbrev icke kan erhållas, till dess mätbrev blivit företett, upptagas endast dräktigheten under däckets enligt provisoriskt mätningsbevis. I § 5 stadgas, att vid anmälan till registret av fartyg, som nu nämnts, och vars dräktighet under däckets uppgår till minst 100 registerton, må i stället för mätbrev fogas dylikt provisoriskt bevis, samt att, så snart mätbrev utfärdats, detta skall företes. Vidare har i § 7 intagits föreskrift, att nationalitets- och registreringscertifikat ej må utfärdas rörande dylikt fartyg, förrän mätbrev företetts.

**Utkastet till kungörelse om ändrad lydelse av §§ 21 och 35 förordningen den 12 november 1880 (nr 64) angående skeppsmätning.**

I § 21 har intagits stadgande om skyldighet för skeppsmätare att beträffande fartyg, som bygges här i riket, utfärda provisoriskt mätningsbevis, upptagande de erforderliga måtten samt dräktigheten av rummet under däckets. Utfärdandet av dylikt bevis torde komma att ske vid den tidpunkt, som angives i § 18 första stycket, nämligen då däckets är lagt och garneringen anbragt.

Det synes skäligt, att skeppsmätaren för utfärdande av provisoriskt mätningsbevis erhåller en ersättning av 10 kronor. Föreskrift härom har infogats i § 35. Å denna ersättning synes något tilläggsarvode icke böra utgå. Ändring erfordras sålunda icke i de provisoriska bestämmelser om tilläggsarvoden, som varje år utfärdats av Kungl. Maj:t.

**U t k a s t**

till

**Lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349)  
om tillsyn å fartyg.**

Härigenom förordnas, att 19 § lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg skall erhålla följande ändrade lydelse:

19 §.

I fall, som avses i 14 § 1 mom. och 15 §, må fartyget ej förses med nationalitets- och registreringscertifikat eller i 4 § sjölagen omförmält hemortsbevis, förrän genom besiktningen blivit utrönt, att fartyget är i sjövärdigt skick.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1931.

**U t k a s t**

till

**Lag angående ändrad lydelse av 33 § lagen den 10 maj 1901 (nr 26 s. 1)  
om inteckning i fartyg.**

Härigenom förordnas, att 33 § lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg skall erhålla följande ändrade lydelse:

33 §.

Ärende angående inteckning i fartyg må upptagas endast å måndag eller, om helgdag då inträffar, nästa söckendag därefter. Sedan ärende angående ansökan om inteckning uppskjutits, må dock den fortsatta behandlingen ägarum å annan rättegångsdag. Fråga om inteckningsförnyelse må ock handläggas å annan rättegångsdag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1931.

**U t k a s t**

till

**Kungörelse om ändrad lydelse av §§ 3, 5 och 7 förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg.**

Härigenom förordnas, att §§ 3, 5 och 7 förordningen den 18 oktober 1901 angående registrering av svenska fartyg skola i nedan angivna delar erhålla följande ändrade lydelse:

**§ 3.**

I registret — — — indikerade hästkrafter;

3) fartygets avgiftspliktiga dräktighet enligt svenskt mätbrev och dess i sådant mätbrev upptagna igenkänningsmått, med angivande tillika av den regel, enligt vilken dräktigheten beräknats, dock att, till dess svenskt mätbrev blivit företett, skall upptagas i fall, som avses i § 5, första stycket andra punkten, endast dräktigheten av rummet under däckets enligt provisoriskt mättningsbevis samt i det i § 8 mom. 2 avsedda fall allenast fartygets avgiftspliktiga dräktighet enligt utländskt mätbrev eller i nämnda moment omförmälda intyg av konsul eller annan ämbetsmyndighet;

4) vilket år — — — registret inflyta.

**§ 5.**

Anmälan av fartyg till registrering skall innefatta uppgift om de i § 3 under punkterna 1, 2 och 4—7 angivna förhållanden samt, där ej § 8 mom. 2 äger tillämpning, vara åtföljd av svenskt mätbrev angående fartyget. Har fartyget byggts här i riket och har rummet under däckets en dräktighet av minst 100 registerton, må, där fartyget ej är färdigt och mätbrev på den grund ej kunnat erhållas, i stället företes provisoriskt mättningsbevis angående fartyget; dock skall, så snart mätbrev utfärdats, detta företes.

Har fartyget — — — vittnen styrkt.

**§ 7.**

Efter verkställd registrering och sedan anteckning om befälhavaren i registret gjorts, har kommerskollegium att utfärda bevis (nationalitets- och registreringscertifikat) i enlighet med bilagda formulär (litt. B). Har vid anmälan av fartyget till registrering fogats allenast provisoriskt mättningsbevis, må certifikat ej utfärdas förr än svenskt mätbrev angående fartyget företetts.

Certifikatet skall — — — enskild person.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1931.

---

## U t k a s t

till

### Kungörelse om ändrad lydelse av §§ 21 och 35 förordningen den 12 november 1880 (nr 64) angående skeppsmätning.

Häri genom förordnas, att §§ 21 och 35 förordningen den 12 november 1880 angående skeppsmätning skola i nedan intagna delar erhålla följande ändrade lydelse:

#### § 21.

Sedan fartygets så väl totala som avgiftspliktiga dräktighet blivit, på sätt i det föregående är nämnt, vare sig efter regeln I eller efter regeln II, av skeppsmätaren utrönt, utfärde han mättningsbevis, däruti alla upptagna mått jämte beskrivning av det mätta fartyget införas, samt dräktighetsberäkningen verkställes, så att på grund därav mätbrev för fartyget sedermera må av vederbörande kunna utfärdas. Beträffande fartyg, som bygges inom riket, skall, där det begäres, sedan dräktigheten av rummet under däck utrönt, av skeppsmätaren utfärdas provisoriskt mättningsbevis, däruti upptagna mått samt dräktigheten av nämnda rum införas.

Vid sådan — — — mättningsbeviset anföras.

#### § 35.

För mätning — — — därom likaledes 5 kronor för varje fartyg.

För utfärdande jämlikt § 21 av provisoriskt mättningsbevis rörande dräktigheten av rummet under däck tillkommer skeppsmätaren en ersättning av 10 kronor för varje fartyg.

För anbringande — — — med 10 kronor för varje fartyg.

---

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1931.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 18 mars 1931.*

N ä r v a r a n d e:

justitieråden CHRISTIANSSON,  
EDELSTAM,  
STENBECK,  
regeringsrådet AFZELIUS.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 6 mars 1931, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av ledamoten för lagärenden i justitiedepartementet, hovrättsrådet Per Santesson.

*Lagrådet* lämnade förslaget utan anmärkning.

Ur protokollet:  
A. V. Stenkula.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 20 mars 1931.*

Närvarande:

Statsministern EKMAN, ministern för utrikes ärendena friherre RAMEL, statsråden GÄRDE, HAMBIN, VON STOCKENSTRÖM, STADENER, GYLLENSWÄRD, LARSSON, HOLMBÄCK, JEPPSSON, HANSÉN, RUNDQVIST.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Hansén, lagrådets den 18 mars 1931 avgivna yttrande över det den 6 mars 1931 till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående ändrad lydelse av 19 § lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg*; därvid föredraganden hemställer, att förslaget, 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 förordnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*E. Engelstedt.*