

Nr 16

Utlåtande i anledning av väckt motion om viss ändring av bestämmelserna angående inregistrering av fartyg m. m.

Första lagutskottet har behandlat en i andra kammaren väckt, till lagutskott hänvisad motion, nr 194, av herr *Johansson* i Öckerö m. fl. I motionen yrkas, »att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville hemställa om sådana förändringar i gällande bestämmelser angående inregistrering av fartyg m. m., att väsentliga lättnader medges i fråga om de krav på äganderättsutredning, som för närvarande uppställs som villkor för att inteckning skall kunna beviljas».

Beträffande skälen för detta yrkande får utskottet, i den mån ej redogörelse härför lämnas nedan, hänvisa till motionen.

Motionen har remissbehandlats.

Gällande rätt

Enligt *lagen den 10 maj 1901 om inteckning i fartyg* måste fartyg för att kunna intecknas dels ha viss minimistorlek, för närvarande i allmänhet tre nettoregister-ton, dels vara infört i det hos sjöfartsstyrelsen förda fartygsregistret. Sistnämnda villkor kan uppfyllas beträffande alla slags fartyg. Envar ägare av svenskt fartyg är nämligen berättigad att få det infört i registret. Registreringsskyldighet föreligger för sådana svenska fartyg som har en nettodräktighet av minst 20 register-ton och är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande.

Ärenden angående inteckning i fartyg upptages av inskrivningsdomare vid Stockholms rådhusrätt. Inteckning kan beviljas endast för fordran till visst belopp i pengar. Medgivande till inteckningen skall ha lämnats av fartygets ägare och vara tecknat på skuldebrevet. Fartygsregistreringen innefattar icke en lika betryggande äganderättsredovisning som lagfartsväsendet. Detta medför att frågan om behörigheten att medgiva inteckning blir mera komplicerad än vid inteckning i fast egendom.

Äganderättsprövningen hos inskrivningsdomaren sträcker sig sålunda enligt bestämmelser i 7 § *lagen om inteckning i fartyg* i vissa fall längre än till en kontroll av att den som lämnat medgivandet är antecknad som ägare i fartygsregistret. Om registret utvisar att denne även byggt fartyget, kräves ej vidare bevisning om äganderätten, ej heller om fartyget varit registrerat under de fem sista åren och den som lämnat medgivandet under

hela den tiden varit inskriven som ägare. I andra fall måste genom skriftliga bevis styrkas antingen att laga fång kan ledas från den som vid början av nämnda femårsperiod var inskriven som ägare eller också att äganderätten härleder sig från den som byggt fartyget. Har fartyget varit i utländsk ägo, räcker det med att den som lämnat in teckningsmedgivandet antingen själv inskrivits som ägare vid fartygets införande i registret eller bevisligen härleder sin rätt från den först inskrivne ägaren.

Den äganderättsprövning, som äger rum hos inskrivningsdomaren, garanterar icke att upplåtaren av panträtten verkligen är rätt ägare till fartyget. Inteckningen är ej heller likställd med tradition av lösöre på det sätt att in-teckningshavaren kan göra gällande godtrosvörvärv av panträtt i fartyg med stöd av upplåtarens besittning av egendomen. In-teckningen kan därför, trots att in-teckningshavaren varit i god tro, efteråt förklaras ogiltig såsom medgiven av obehörig person. Den som i god tro förvärvat in-teckning är dock skyddad när in-teckningen tillkommit enligt medgivande av någon, som stått inskriven såsom ägare i fartygsregistret men överlåtit fartyget till ny ägare, vilken vid tiden för in-teckningsansökan ännu ej anmält sitt fång till registret.

Motionen

Till stöd för sitt ovan återgivna yrkande anför motionärerna i huvudsak följande synpunkter.

Enligt gällande bestämmelser skall in-teckningssökanden som regel kunna styrka en obruten fångeskedja tillbaka till det varv, som byggt fartyget. Detta kan naturligt nog — om fartyget byggts redan under 1900-talets början — vara en mycket svår procedur. I varje fall för det mindre tonnaget inträffar många gånger att fångeshandlingar i skriftlig form aldrig upprättats, att erforderliga formaliteter vid bouppteckningar och arvskiften ej iakttagits etc. Att under sådana förhållanden rekonstruera en fångeskedja som kan godtas av in-skrivningsmyndigheten, kan vara en nära nog olöslig uppgift. Kostnader och tidsspillan är i varje fall helt opropor-tionerliga. Dessa utredningssvårigheter kan drabba berörda parter mycket hårt och i ogynnsamma fall starkt försämra möjligheterna till ett fartygs försäljning och därmed sänka dess marknadsvärde.

Att köpare låter registrera fartyget medför först på längre sikt en legitimation att förfoga över detta som kreditobjekt. Först fem års registrering kan sålunda kompensera kravet enligt huvudregeln om obruten fångeskedja ända fram till tillverkaren. Det är emellertid givet, att avgörande för köparens engagemang icke är fartygets eventuella hypoteksvärdighet om fem år utan dess förmåga att tjäna som kreditobjekt i förvärvsögonblicket. Föreliggande problem torde huvudsakligen angå det mindre tonnaget och då särskilt fiskebåtar, som ofta ej registrerats.

Enligt motionärernas uppfattning bör en väsentlig uppmjukning av nu gällande krav på äganderättsutredning i samband med fartygsinteckningar kunna genomföras. I alla händelser borde en enligt registreringsmyndighetens bedömande tillfredsställande utredning av äganderättsförhållandena exempelvis under de senast förflutna fem åren vara till fyllest. Om det ur hypoteksinstitutens synpunkt vore ett krav att dessutom iaktogs exempelvis ett kungörelseförfarande, borde praktiska hänsyn likväl kunna medge, att i varje fall det smärre tonnaget kunde undantas även från en sådan omgång.

Remissyttranden

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttranden över motionen från *kommerskollegium*, *fiskeristyrelsen* och *Stockholms rådhusrätt*. Härjämte har utskottet berett *Hushållningssällskapens förbund*, *Svenska bankföreningen*, *Sveriges fiskares förbund* och *Svenska skeppshypotekskassan* tillfälle att avgiva yttrande över motionerna. Yttrande har inkommit från de tre förstnämnda organisationerna.

Kommerskollegium har vid sitt yttrande fogat inhämtade yttranden från *handelskammaren i Göteborg* och *Skånes handelskammare* samt från *Sveriges redareförening* och *Rederiföreningen för mindre fartyg*. Hushållningssällskapens förbund har inhämtat och överlämnat yttranden från *Blekinge läns* och *Hallands läns hushållningssällskap*.

I flertalet remissyttranden tillstyrkes att det av motionärerna aktualiserade spørsmålet blir föremål för utredning. Endast bankföreningens yttrande går i helt avstyrkande riktning.

Stockholms rådhusrätt anför i sitt yttrande:

Äganderätten till svenskt fartyg behöver i allmänhet ej styrkas vid anmälan därom till fartygsregistret. Ej heller finnas i svensk lag några bestämmelser om skriftlig form vid fartygsöverlåtelse. Det torde emellertid sällan inträffa att skriftlig form icke iakttages. Genom den lindring i bevisbördan som enligt 7 § andra stycket lagen om inteckning i fartyg åvilar inteckningssökande, vars fartyg varit infört i fartygsregistret fem år före ansökningskomma de svårigheter som åsyftas i motionen att i huvudsak avse fartyg, vilka icke registrerats innan ansökan om inteckning blir aktuell.

För närvarande föreligger registreringsskyldighet endast för sådana svenska fartyg som ha en nettodräktighet av minst 20 registerton och äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande. Emellertid ha för översyn av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m. tillkallade sakkunniga i betänkande den 27 februari 1962 föreslagit att registreringsskyldigheten skall utvidgas till att avse alla fartyg med en bruttodräktighet av minst 20 registerton oavsett fartygets ändamål. Genomföres förslaget måste bl. a. de flesta fiskefartyg registreras. I förening med förenämnda femårsregel i fartygsinteckningslagen skulle förslaget medföra att antalet inteckningsärenden med komplicerad äganderättsutredning efter hand komme att minska avsevärt.

Oavsett vad som nu anförts föreligger otvivelaktigt vägande skäl för att om möjligt lindra gällande regler om äganderättsutredning. Motionärerna finna att en enligt registreringsmyndighetens bedömning tillfredsställande utredning av äganderättsförhållandena exempelvis under de senast förflutna fem åren borde vara tillfyllest, för det större tonnaget eventuellt kompletterad med kungörelseförfarande. Därest med registreringsmyndigheten åsyftas sjöfartsstyrelsen, skulle alltså äganderättsprövningen överflyttas från inskrivningsdomaren till administrativ myndighet. Av principiella skäl bör emellertid denna prövning ske i inteckningsärendet. Förslaget skulle vidare innebära en skärpning av registreringsbestämmelserna, något som särskilt för det mindre tonnaget skulle bli onödigt betungande i alla de fall då registreringspliktiga fartyg pantförskrivs. Även om motionärerna avsett att äganderättsprövningen liksom nu skulle företagas av inskrivningsdomaren, kan rådhusrätten icke biträda förslaget. En begränsning av äganderättsutredningen till att avse de sista fem åren före inteckningsansökningen utan krav på viss tids oklandrad registrering innan inteckning sökes anser rådhusrätten av rättssäkerhetsskäl vara alltför vittgående. Enligt rådhusrättens mening bör utredningen täcka åtminstone de senaste tio åren före ansökningen. Att i förevarande avseende uppställa olika regler alltefter fartygets storlek eller annan grund bör ej ifrågakomma. Ett kungörelseförfarande för rätt att erhålla fartygsinteckning i fall då föreskriven äganderättsutredning ej kan presteras skulle däremot kunna övervägas.

Eventuellt vore den ytterligare uppmjukning av utredningskravet tänkbar att den i 7 § andra stycket fartygsinteckningslagen föreskrivna femårs-tiden förkortas till tre år. Vid inteckning i luftfartyg har motsvarande tid satts till tre år utan att någon olägenhet därav förmärkts och anledning saknas att perioden skall vara längre då det gäller fartygsinteckning. Som jämförelse kan vidare nämnas den i 10 § lagfartsförordningen fastställda perioden om tre år efter kungörelse, därest förre fastighetsägarens laga åtkomst ej kan styrkas.

I den mån sådana lagändringar som påyrkas av motionärerna kan underlätta inteckning i fiskefartyg tillstyrker *fiskeristyrelsen* ur sina synpunkter åtgärder i motionens syfte. Styrelsen föreställer sig dock att de begärda lagändringarna kommer att få större betydelse för fartygsaffärer inom den mindre fraktfarten än inom fiskerinäringen, inom vilken båtbeståndet som regel torde vara yngre än inom den mindre fraktfarten.

Kommerskollegium anför:

Enligt vad som från olika håll uppgivits för kollegium har ifrågavarande bestämmelse i 7 § lagen om inteckning i fartyg i åtskilliga fall under de senaste åren vållat påtagliga olägenheter. Inteckning i fartyg synes under senare tider fått ökad betydelse som säkerhet i samband med överlåtelse av fiskefartyg. På grund härav och med hänsyn till inteckningskrediternas betydelse i den pågående rationaliseringen av fiskefartygsbeståndet synes en uppmjukning av ifrågavarande bestämmelse i och för sig önskvärd. Det må emellertid också betonas att en inteckningslagstiftning måste vara så utformad att den ger betryggande garantier ur rättssäkerhetens synpunkt. Därför måste försiktighet iakttas vid en eventuell översyn av dessa bestämmelser.

Gentemot det förslag till ändring av bestämmelserna, som motionärerna framlagt och som innebär att en enligt registreringsmyndighetens bedömning tillfredsställande utredning av äganderättsförhållandena exempelvis under de senast förflutna fem åren skulle vara tillfyllest, kan göras den invändningen att detta förslag icke ger samma möjligheter för rättsägare som den nuvarande bestämmelsen att genom fartygsregistret och skeppslistan skaffa sig underrättelse om transaktioner med ett fartyg. Offentligheten kring dessa förhållanden skulle sålunda försvinna och den föreslagna anordningen kan därför innebära en försämring för vissa rättsägare. Möjligen kan en sådan bestämmelse godtagas som en alternativ lösning, som får begagnas endast om inteckningsmyndigheten finner synnerliga skäl därtill föreligga.

Ett annat förslag som framförts är att den tidsperiod om fem år, som anges i 7 § andra stycket ifrågavarande lag, skulle förkortas till tre år. Mot detta förslag, som anknyter till gällande regler angående inteckning i luftfartyg, kan emellertid förutom säkerhetsskäl riktas den invändningen att det för en person som ämnar köpa ett fiskefartyg och därvid behöver använda fartyget som kreditobjekt icke torde vara så stor vinst med en sådan förkortning av tidsperioden från fem till tre år.

Såsom av det anförda torde framgå finner kollegium det i och för sig befoget med en uppmjukning av ifrågavarande bestämmelse men har icke någon bestämd uppfattning om hur bestämmelsen lämpligen bör utformas för att tillgodose olika berörda intressen. Kollegium anser dock att frågan bör närmare övervägas och vill i likhet med handelskamrarna i Malmö och Göteborg föreslå att detta spörsmål hänskjutes till Sjölagskommittén för utredning.

Utredning tillstyrkes även i de av kommerskollegium inhämtade yttrandena från de båda redarorganisationerna.

Sveriges Redareförening anför i anslutning härtill:

I detta sammanhang vill Redareföreningen förutskicka, att lagstiftningen om inteckning i fartyg även i ett annat hänseende torde böra bli föremål för utredning, Comité Maritime International som håller en internationell sjörättslig konferens i Stockholm i juni 1963, kommer nämligen därvid att behandla frågan om inteckning i fartyg under byggnad. Enligt gällande svensk lagstiftning kan inteckning icke beviljas i fartyg under byggnad, vilket medfört svårigheter vid finansieringen av fartygsnybyggen. I främmande sjöfartsländer har man i allmänhet möjligheter att inteckna fartyg under byggnad. — Redareföreningen finner det uppenbart, att regler angående inteckning i fartyg under byggnad böra införas även i Sverige. Utformningen av dessa regler kan emellertid bli beroende på resultatet av nyssnämnda konferens i Stockholm i juni 1963.

Därest den av motionärerna väckta frågan blir föremål för utredning, torde utredningsuppdraget böra lämnas antingen till den av Kungl. Maj:t tillsatta sjölagskommittén eller till en särskild utredning. Oavsett huru därmed sker, förefaller det av ovan angivna skäl önskvärt, att de kommande utredningsdirektiven göras så vidsträckta, att hinder icke föreligger mot utredning samtidigt därmed av frågan om inteckning i fartyg under byggnad.

Skånes handelskammare yttrar bl. a. följande:

Den strukturomvandling som pågår inom fiskerinäringen och som tar sig uttryck i en successiv övergång till mera kostnadskrävande fartyg måste medföra att fiskefartygen för framtiden mera regelbundet anmäles till fartygsregistret för att kunna utnyttjas som kreditobjekt. Till följd därav torde de fall då de av motionärerna påtalade olägenheterna kan uppkomma efter hand bli mera sällsynta. Det är emellertid uppenbart att beträffande det äldre tonnaget svårigheter av angivet slag stundom kan uppstå i fråga om mindre fartyg, vilka emellanåt torde byta ägare genom mera formlösa överlåtelser. Det förefaller också sannolikt att äldre fångeshandlingar avseende sådana fartyg, i vart fall då dessa upprepade gånger bytt ägare, av olika anledningar kan ha gått förlorade.

Å andra sidan måste självfallet hänsyn tagas jämväl till långivarnas berättigade intresse att fartygsinteckning icke skall beviljas, med mindre tillfredsställande bevisning föreligger för att den som lämnar inteckningsmedgivande är fartygets rätta ägare. Visserligen kan sägas att även om en lättnad sker i de av motionärerna påtalade bestämmelserna en långivare alltid har möjlighet att kräva ytterligare utredning om åtkomsten av fartyget. De författningsbestämmelser som gäller beträffande ägarens legitimation måste emellertid — särskilt av privatpersoner och andra som saknar mer ingående kännedom om inteckningsväsendet — normalt uppfattas som av lagstiftaren godtagna normer för den bevisning som rimligen bör krävas i äganderättsfrågan.

Med hänsyn till vad motionärerna anfört vill Handelskammaren likväl icke rikta erinran mot att frågan om genomförande av sådana lättnader som motionärerna påyrkat blir föremål för utredning, vilken emellertid synes böra inskränkas till att avse det mindre tonnaget.

Hushållningssällskapens förbunds styrelse vitsordar, att vid hushållningssällskapens förmedling av lån ur fiskerilånefonden ofta förekommer problem av det slag, som angivits i motionen. Nuvarande bestämmelser om att kunna styrka en obruten fångeskedja för att erhålla inteckning i mindre fiskefartyg stöter således många gånger på stora praktiska svårigheter och är ibland omöjliga att uppfylla i de fall, då fartygens byggande ligger långt tillbaka i tiden. Utan att minska de krav på säkerhet, som kreditinstitutet måste uppställa, bör det emellertid enligt styrelsen vara möjligt att förenkla bestämmelserna rörande äganderättsutredning för beviljande av fartygsinteckningar. I motionen har föreslagits, att för erhållande av inteckning skulle ett styrkande av äganderättsförhållandena under senaste fem år vara tillräckligt. Styrelsen håller före att en ändring av sådan innebörd bör kunna ske utan att därmed kraven på säkerhet äventyras. På grund av vad sålunda anförts tillstyrker styrelsen i likhet med de i ärendet hörda hushållningssällskapen att bestämmelserna rörande registrering av mindre fiskefartyg blir föremål för en översyn.

Sveriges fiskares riksförbund framhåller följande:

Vi kunna tillfullo verifiera de i motionen omnämnda utredningssvårigheter ifråga om äganderätten, som en fartygsägare kan åsamkas för att

få fartyget godkänt såsom kreditobjekt och så att inteckning däri skall kunna medges. I flera fall kan det till och med vara helt omöjligt att styrka en lång kedja av lagliga fång ända tillbaka till varvet, där fartyget byggts och i så fall försvåras en tilltänkt försäljning. En försämring av fartygets marknadsvärde kan också bli en följd härav.

Det är också riktigt, att de nuvarande bestämmelserna i huvudsak berör det mindre tonnaget och då särskilt fiskefartygen, som relativt ofta byta ägare och som ofta ej inregistreras i fartygsregistret.

Vår uppfattning är, att en styrkt fångskedja under ett visst antal år bör ur logisk synpunkt kunna jämföras med en inregistrering under fem år, varefter fartyget betraktas som fullvärdigt kreditobjekt.

I likhet med motionärerna anse vi, att bestämmelserna för erhållande av fartygsinteckningar i det mindre tonnaget bör ändras och att väsentliga lättnader bör medges ifråga om de krav på äganderättsutredning, som för närvarande uppställs såsom villkor för att inteckning skall kunna erhållas.

Vi vill därför livligt tillstyrka den hemställan, som framföres i motionen.

I Svenska Bankföreningens yttrande anföres:

Enligt 37 § lagen om inteckning i fartyg blir en inteckning, som beviljats på grund av medgivande från annan än rätt ägare, i allmänhet ogiltig. Från kreditgivarsynpunkt är det därför av stor vikt att inteckning ej fastställs utan att en någotsånär betryggande äganderättsprövning ägt rum.

Frågan, vilka krav som borde uppställas i sådant hänseende, var föremål för omsorgsfullt övervägande under förarbetena till lagen. Därvid framhölls å ena sidan, att det för rättssäkerhetens tryggnad i och för sig vore önskvärt att åtkomsten alltid styrktes led för led ända tillbaka till den som byggt fartyget. Å andra sidan framhölls att det mången gång kunde bli svårt, för att icke säga omöjligt att förebringa en så omfattande äganderättsutredning. På grund härav gavs åt det ursprungliga departementsförslaget en utformning som innebar, att fångskedjan aldrig skulle behöva ledas längre bakåt än till den som först blivit i fartygsregistret inskriven såsom ägare. Den som förvärvat ett förut oregistrerat fartyg skulle alltså utan vidare kunna få det intecknat så snart det blivit registrerat i hans namn. Vid förslagets granskning i högsta domstolen anmärktes emellertid att en sådan regel tedde sig alltför otillfredsställande från rättssäkerhetssynpunkt. Utom för vissa specialfall som i nu förevarande sammanhang är av mindre intresse, fann sig högsta domstolen därför icke kunna tillstyrka att kravet på obruten äganderättshärledning från tillverkaren eftergavs i vidare mån än att inskrivning i fartygsregistret fick tillerkännas vitsord såsom grundval för inteckning, om den ägt bestånd i minst fem år. Detta blev också den slutligen antagna lagens ståndpunkt.

Med hänsyn till det obetydliga mått av utredning som fordras för inskrivningar i fartygsregistret måste även enligt bankföreningens mening försiktighet iakttagas i fråga om sådan inskrivnings godtagande såsom legitimation i inteckningsärenden. Bankföreningen delar sålunda den av högsta domstolen på sin tid uttalade uppfattningen att inskrivning i fartygsregistret bör få medföra befrielse från äganderättsprövning först efter en viss, ej alltför kort tid. Till jämförelse må erinras att för erhållande av s. k. kungörelselagfart å fast egendom uppställts bl. a. det villkoret, att sökanden eller han och hans rättsinnehavare oavbrutet under minst tre år varit i mantalslängd upptagna såsom ägare till fastigheten. Det kunde må-

hända förtjäna övervägas, att i viss analogi därmed minska den tid, efter vilken inskrivning i fartygsregistret må ersätta åtkomstbevisning, från fem till tre år. Därigenom skulle också överensstämmelse vinnas med föreskrifterna i 7 § sista stycket lagen om inskrivning av rätt till luftfartyg. En ändring av nu angiven innebörd skulle dock icke vara till någon väsentlig hjälp mot de i motionen påtalade svårigheterna.

Som en utväg till undanröjande av dessa svårigheter rekommenderas i motionen att man skulle åtnöjas med en äganderättsutredning som sträckte sig endast fem år tillbaka i tiden. En sådan uppmjukning kan bankföreningen dock knappast finna tillräddlig. Den omständigheten att till stöd för ett inteckningsmedgivande kan åberopas fångeshandlingar som täcker närmast föregående femårsperiod synes näppeligen utgöra ett tillräckligt skydd mot rättsförluster, åtminstone om ej fånet eller fången därjämte fått en viss publicitet. Det minsta som borde fordras i sådant hänseende vore enligt bankföreningens mening viss tids inskrivning i fartygsregistret; ett motsvarande villkor gäller, såsom redan nämnts, för erhållande av kungörelselagfart å fast egendom. Om emellertid den föreslagna begränsningen av äganderättsprövningen kombineras med publicitetskrav av nu angiven art, kommer det praktiska resultatet ej att nämnvärt skilja sig från vad som kan uppnås med nuvarande regler.

Motionärerna synes syfta till att bevisning om äganderätten skulle kunna föras även på annat sätt än genom företeende av fångeshandlingar samt att det därvid skulle överlämnas åt inskrivningsdomaren att fritt pröva bevisningens styrka. Med hänsyn till de stora värden som kan stå på spel måste det enligt bankföreningens mening i så fall åtminstone krävas muntlig handläggning med möjlighet att anställa vittnesförhör på ed. Bankföreningen hyser emellertid stark tvekan om lämpligheten av en så radikal förändring med avseende å förfarandet i inteckningsärenden.

I själva verket synes det, enligt bankernas erfarenheter, i det stora flertalet fall ej möta några större svårigheter att uppfylla de nuvarande kraven på utredning i inteckningsärenden. I vart fall torde det höra till undantagen att sådana svårigheter uppkommer i fråga om fartyg som nyttjas i handelssjöfart eller för passagerarbefordran. Motionärerna antyder också att en lagändring eventuellt skulle kunna begränsas till att avse fiskebåtar och andra smärre fartyg vilkas införande i fartygsregistret ej är obligatoriskt. Även när det gäller sådant tonnage kan det emellertid bli fråga om belåning till ganska avsevärda belopp. Dessutom skulle det vara till olägenhet för kreditinstituten att behöva arbeta med fartygsinteckningar av olika kvalitet.

Utskottet

Enligt lagen om inteckning i fartyg skall medgivande till sådan inteckning lämnas av fartygets ägare. Det hos sjöfartsstyrelsen förda fartygsregistret innehåller uppgifter rörande äganderätten till däri intagna fartyg, men registrering är icke obligatorisk för alla fartyg och den prövning som sker vid inskrivning av ägare till fartyg är närmast av formell natur. Vid ansökan om inteckning göres därför hos inskrivningsdomaren en äganderättsprövning, som i vissa fall sträcker sig längre än till en kontroll av att den som lämnat inteckningsmedgivandet är antecknad som ägare i fartygsregistret

Om registret utvisar, att denne även byggt fartyget, kräves ej vidare bevisning om äganderätten; ej heller om fartyget varit registrerat under de fem sista åren och den som lämnat medgivandet under hela den tiden varit inskriven som ägare. I andra fall måste genom skriftliga bevis styrkas, antingen att laga fång kan ledas från den som vid början av nämnda femårsperiod var inskriven som ägare eller också att äganderätten härleder sig från den som byggt fartyget. Har fartyget varit i utländsk ägo, räcker det med att den som lämnat inteckningsmedgivandet antingen själv inskrivits som ägare vid fartygets införande i registret eller bevisligen härleder sin rätt från den först inskrivne ägaren.

I förevarande motion anföres, att det emellanåt kan vara en nära nog olöslig uppgift att rekonstruera en fångeskedja, som kan godtagas av inskrivningsdomaren. Utredningssvårigheterna kan i ogynnsamma fall starkt försämra möjligheterna att försälja fartyget. Härigenom minskas dess marknadsvärde. Berörda problem angår huvudsakligen det mindre tonnaget och då särskilt fiskebåtarna, vilka ofta ej registreras förrän inteckning blir aktuell. Motionen utmynnar i förslag om väsentliga lättnader beträffande kraven på äganderättsutredning. I första hand förordas, att en tillfredsställande utredning om äganderättsförhållandena under exempelvis de sista fem åren skall vara till fyllest. Om ett kungörelseförfarande därjämte anses erforderligt, bör det enligt motionärerna i vart fall ej föreskrivas i fråga om det mindre tonnaget.

Flertalet av de över motionen avgivna yttrandena har gått i tillstyrkande riktning. Även utskottet anser det lämpligt att kraven på äganderättsredovisning vid sökande av inteckning i fartyg om möjligt mildras. Särskilt synes detta önskvärt med tanke på inteckningskreditens betydelse för den fortgående rationaliseringen av fiskefartygen.

En ändring av gällande bestämmelser får givetvis ej medföra någon nämnvärd försvagning av inteckningssäkerheten. Från denna synpunkt synes vissa betänkligheter kunna anföras mot det konkreta förslag till lättnader beträffande äganderättsutredningen, som framlagts av motionärerna. Även andra möjligheter att åstadkomma sådana lättnader bör därför övervägas. Hithörande spörsmål har tämligen ingående belysts genom remissbehandlingen. Det synes dock vanskligt att utan ytterligare undersökning bedöma i vad mån och på vilket sätt det önskade resultatet kan uppnås.

Som ovan framgått, har i annat sammanhang framlagts sakkunnigförslag om utsträckande av registreringsskyldigheten till att avse alla slag av fartyg med en bruttodräktighet av minst tjugo registerton. Om förslaget, som för närvarande är beroende på Kungl. Maj:ts prövning, blir genomfört, medför detta — visserligen på något längre sikt — att det av motionärerna uppmärksammade problemet får avsevärt ringare betydelse. Med hänsyn bland annat härtill anser sig utskottet ej kunna förorda att nämnda problem blir föremål för en särskild utredning. Emellertid har för utskottet uppgivits,

att den nu arbetande sjölagskommittén torde komma att behandla viss fråga angående inteckning i fartyg under byggnad. I samband därmed synes jämväl förutsättningarna för att lösa det genom motionen aktualiserade spörsmålet kunna närmare undersökas. Utskottet anser därför lämpligt att motionen överlämnas till sjölagskommittén.

Under hänvisning till det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motion, II: 194, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att motionen överlämnas till sjölagskommittén för att beaktas vid dess fortsatta arbete.

Stockholm den 2 april 1963.

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit
från första kammaren: herrar Ahlkvist, Arvidson, Erik Svedberg,
Ferdinand Nilsson, Hilding och Wikner;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson*, fru Boman*, herrar Svensson i Vå, Keijer, fröken Berggren, herr Zetterberg och fröken Andersson i Strängnäs.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.