

Nr 68

**Regeringens proposition om ändringar i sjölagen (1891: 35 s. 1),
m. m.:**

beslutad den 6 mars 1975.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLOF PALME

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås vissa, huvudsakligen av den nya regeringsformen betingade ändringar i de år 1973 beslutade nya reglerna i sjölagen om registrering av och inteckning i fartyg m. m. Bestämmelser om registrering av mindre fartyg, båtar, som tidigare förutsattes bli meddelade i administrativ ordning, föreslås nu intagna i en särskild båtregistreringslag. Vidare föreslås en särskild lag enligt vilken sådana äldre fartygsinteckningar som hänför sig till numera avregistrerade fartyg skall förfalla om de inte förnyas före utgången av maj 1977. Genom en lag om registrering av båtbyggnadsförskott bibehålls såvitt avser båtar den möjlighet som hittills har funnits att vid beställning av fartygsbygge vinna förmånsrätt i bygget för lämnat förskott.

I sjölagens bestämmelse om s. k. gemensamt haveri hänvisas till de internationellt överenskomna s. k. York-Antwerpen-reglerna. Denna hänvisning föreslås jämkad med hänsyn till att reglerna har reviderats år 1974.

1 Förslag till

Lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

Härigenom föreskrives i fråga om sjölagen (1891: 35 s. 1)¹
dels att i 60, 62, 212, 230, 243, 296, 305, 310, 314, 341 och 346 §§
ordet "Konungen" i olika böjningsformer skall bytas ut mot "regering-
en" i motsvarande form,

dels att 211, 315 och 317 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att i lagen skall införas två nya paragrafer, 354 och 355 §§, och
närmast före den nya 354 § en ny rubrik av nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

211 §

Om innebörden av gemensamt
haveri och fördelningen därav på
fartyg, frakt och last gälla York-
Antwerpen-reglerna 1950 i den
mån annat ej är avtalat.

Konungen tillkännagiver regler-
nas lydelse i engelsk text och
svensk översättning.

Om innebörden av gemensamt
haveri och fördelningen därav på
fartyg, frakt och last gälla York-
Antwerpen-reglerna 1974 i den
mån annat ej är avtalat.

Regeringen tillkännagiver reg-
lernas lydelse i engelsk text och
svensk översättning.

315 §

Närmare föreskrifter om till-
lämpningen av bestämmelserna i
detta kapitel om sjöförklaring och
om utredning av särskild under-
sökningsskommission meddelas av
Konungen eller, efter Konungens
bemyndigande, av sjöfartsverket.

Sjöfartsverket, tullverket och
polismyndighet skola lämna tings-
rätt, som håller sjöförklaring, och
undersökningskommission det bi-
träde dessa påkalla för utredning-
en. För polismyndighets utredning
gälla i tillämpliga delar bestäm-
melserna i rättegångsbalken om
förundersökning i brottmål.
Tvängsmedel enligt 24—28 kap.
samma balk får dock användas
endast i den mån anledning före-
kommer att brott som hör under
allmänt åtal har förövats.

317 §

Uppstår fråga om fartyg efter inträffad skada bör anses vara istånd-
sättligt eller icke, skall yttrande därom avgivas av minst tre besikt-
ningsmän.

Besiktningmännen förordnas på ansökan av fartygets ägare, redare
eller befälhavare. Inom riket förordnar rätten i den ort där besiktningen
skall äga rum till besiktningmän personer som äro upptagna på för-
teckning enligt 316 §. Utom riket förordnas besiktningmän av myndig-
het, som är behörig enligt lag eller sed i besiktningssorten, eller också

¹ Lagen omtryckt 1974: 621.

Nuvarande lydelse

av svensk konsul eller, där sådan ej finnes, dansk, finsk eller norsk konsul.

Vid besiktning inom riket skola besiktningsmännen avfordra befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Förklaras fartyget icke vara iståndsättligt, skola de ofördröjligen till sjöfartsverket insända nationalitetshandlingen, avskrift av yttrandet och bevis att de äro behörigen förordnade. När besiktning äger rum utom riket skall konsul, såvitt det kan ske, i tillämpliga delar iakttaga vad som nu sagts.

Föreslagen lydelse

Vid besiktning inom riket skola besiktningsmännen avfordra befälhavaren fartygets nationalitetshandling. Förklaras fartyget icke vara iståndsättligt, skola de ofördröjligen till sjöfartsverket insända nationalitetshandlingen, avskrift av yttrandet och bevis att de äro behörigen förordnade. När besiktning äger rum utom riket skall konsul, såvitt det kan ske, i tillämpliga delar iakttaga vad som nu sagts. *Sjöfartsverket skall utan dröjsmål giva registermyndigheten del av besiktningsmännens yttrande, om det rör svenskt fartyg.*

Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten.

354 §

Väckes talan om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge, andel däri eller villkorlig äganderätt därtill eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga som angår inskrivning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret; skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelse skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast översända domen eller beslutet till registermyndigheten.

355 §

Sjöfartsverket, tullverket och polismyndighet biträda registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om registrering och identifiering av skepp och inskriv-

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

ning av rätt till skepp och andel i sådan egendom efterlevas. De äga för detta ändamål tillträde till skepp. De skola underrätta registermyndigheten om försummelser att efterleva bestämmelserna.

Denna lag träder i kraft såvitt avser 211 § den 1 januari 1976 och i övrigt den dag regeringen bestämmer.

2 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)**

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1)

dels att i 11, 40, 336 och 351 §§ ordet "Konungen" skall bytas ut mot "regeringen",

dels att 1, 2, 8, 13, 25, 29—31, 33—36, 38 och 39 §§ skall ha nedan angivna lydelse,

dels att till lagens övergångsbestämmelser skall fogas två nya punkter, betecknade 7 a och 11 a, av nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 §**

Fartyg anses såsom svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. *Konungen* eller, efter *Konungens* bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

För svenskt fartyg utfärdas nationalitetshandling enligt bestämmelser, som Konungen meddelar.

Fartyg anses såsom svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften äges av svensk medborgare eller svensk juridisk person. *Regeringen* eller, efter *regeringens* bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Regeringen meddelar föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och får därvid bestämma vad som skall iakttagas med sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålles i drift utan gällande nationalitetshandling.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres i den omfattning Konungen bestämmer ett båtregister. Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som Konungen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter Konungens förordnande få registren föras med användning av automatisk databehandling.

Över svenska skepp föres ett skeppsregister. Över båtar föres ett båtregister enligt bestämmelser i båtregistreringslagen (1975: 00). Över skepp under byggnad i Sverige föres ett skeppsbyggnadsregister.

Skepps- och båtregistren samt skeppsbyggnadsregistret föras av myndighet, som regeringen bestämmer (registermyndigheten). Registermyndigheten förestås av en inskrivningsdomare. Denne skall vara lagfaren. Efter regeringens förordnande få registren föras med användning av automatisk databehandling.

8 §

Fartyg, som införes i skepps- eller båtregistret, skall ha igenkänningssignal. För skepp utgöres denna av signalbokstäver. Beteckning för fartygs identifiering skall såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen.

Konungen meddelar närmare föreskrifter om fartygs identifiering.

Fartyg, som införes i skepps- eller båtregistret, skall ha igenkänningssignal. För skepp utgöres denna av signalbokstäver samt för båt av signalbokstäver och siffror. Beteckning för fartygs identifiering skall såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om fartygs identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålles i drift utan föreskriven märkning.

13 §

Förvärv av skepp eller skeppsbygge inskrives på grundval av registrering enligt 11 §.

Bestämmelserna i första stycket och 14—38 §§ om skepp eller

Förvärv av skepp eller skeppsbygge inskrives på grundval av registrering enligt 11 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införing i skeppsbyggnadsregistret skall överföras till skeppsregistret, om bygget överföres dit såsom skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt 14 och 18—38 §§ om skepp

Nuvarande lydelse

skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om andel i sådan egendom.

Föreslagen lydelse

eller skeppsbygge ha motsvarande tillämpning i fråga om andel i sådan egendom.

25 §

Registerärenden äro ärenden om

1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge;
2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge;
3. in-teckning i skepp eller skeppsbygge;
4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn;
5. annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som ej utgör helgdag. Lika med helgdag anses midsommaraf- ton och julafton. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter angivna klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag.

Om behandlingen av registerärende gälla bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. *Konungen* meddelar närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet.

Registerärende upptages på inskrivningsdag. Sådan hålles till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som ej utgör helgdag. Lika med helgdag anses midsommaraf- ton, julafton och *nyårsaf- ton*. Anmälan eller ansökan, som inkommer efter angivna klockslag, anses gjord påföljande inskrivningsdag.

Om behandlingen av registerärende gälla bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag. *Regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer*, meddelar närmare föreskrifter om registre- rings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldig- het för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande var- om kännedom fordras för ända- målsenlig registerföring.

29 §

Talan mot beslut i registerärende föres i hovrätten. Besvärslagan skall ingivas till registermyndigheten.

Besvärstiden är i fråga om slutligt beslut fyra veckor från den in- skrivningsdag till vilken beslutet är att hänföra.

Besvär över beslut, som införts i registret, skola antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären vunnit laga kraft, skall an- teckning göras om beslutets innehåll.

Om registerärende enligt beslut av högre rätt skall upptagas till ny handläggning av registermyndig- heten, skall det ske utan dröjsmål efter det att beslutet kommit myn- digheten till handa.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

30 §

Anmälan eller ansökan i registerärende skall göras skriftligen, om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling företes.

Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att anmäla skepp för registrering eller att anmäla skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller att söka inskrivning av förvärv av sådan egendom, skall registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggande får vite utsättas. Föreligger i fråga om registrerat skepp eller skeppsbygge sådant förhållande att avregistrering skall ske enligt 16 §, får registermyndigheten självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.

Är bifall till ansökan om inskrivning av förvärv beroende av att föregående ägare gör registreringsanmälan eller inskrivningsansökan, får förvärvaren fullgöra det på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar.

Är bifall till ansökan om inskrivning av förvärv beroende av att föregående ägare gör registreringsanmälan eller inskrivningsansökan, får förvärvaren fullgöra det på den föregående ägarens vägnar. Denne är skyldig att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han innehar. *Vad som nu sagts om inskrivningsansökan har motsvarande tillämpning i fråga om anmälan för avregistrering med anledning av förvärv.*

31 §

Finnes anmälan eller ansökan i registerärende ej omedelbart böra avslås enligt denna lag, får ärendet uppskjutas till viss senare inskrivningsdag, om det är nödvändigt för utredningen.

Uppskjutes ärendet, får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggande får vite utsättas. Efterkommer sökanden ej föreläggande, kan hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i förelägandet.

Registerärende får vidare uppskjutas till senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till beskaffenhet eller omfattning ej lämpligen kan företagas till omedelbar prövning. Ärende som uppskjutits på sådan grund skall upptagas till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då ansökningen gjordes.

Registerärende får vidare uppskjutas till senare inskrivningsdag, om ärendet med hänsyn till beskaffenhet eller omfattning ej lämpligen kan företagas till omedelbar prövning. Ärende som uppskjutits på sådan grund skall upptagas till prövning senast andra inskrivningsdagen efter den inskrivningsdag då *anmälningen eller* ansökningen gjordes.

33 §

Anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av

Anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av

Nuvarande lydelse

sådan egendom skall avslås, om

1. bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits;

2. egendomen ej kan registreras enligt 11 §;

3. sökanden ej styrker sitt förvärv;

4. vad angår registrerat skepp eller skeppsbygge, fångesmannens rätt ej är inskriven och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning;

5. åberopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst icke var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som ansökningsdagen göres;

6. egendomen av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet;

7. före utgången av den inskrivningsdag då ansökningsdagen göres egendomen blivit föremål för kvarstad eller skingringsförbud till säkerhet för anspråk mot överlåtaren eller denne försatts i konkurs;

8. egendomen sålts exekutivt till annan än sökanden; eller

9. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.

Föreslagen lydelse

sådan egendom skall avslås, om

1. bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits;

2. egendomen ej kan registreras enligt 11 §;

3. sökanden ej styrker sitt förvärv;

4. fångesmannens rätt ej är inskriven i registret, ehuru den hade kunnat inskrivas där, och sökandens förvärv icke grundas på exekutiv försäljning;

5. åberopad överlåtelse står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst icke var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller införes däri samma inskrivningsdag som ansökningsdagen göres;

6. egendomen av överlåtaren tidigare överlåtits till annan och överlåtarens åtkomst ej var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning samma inskrivningsdag sökes för det tidigare förvärvet;

7. före utgången av den inskrivningsdag då *anmälningen* eller ansökningsdagen göres egendomen blivit föremål för kvarstad eller skingringsförbud till säkerhet för anspråk mot överlåtaren eller denne försatts i konkurs;

8. egendomen sålts exekutivt till annan än sökanden; eller

9. det är uppenbart att förvärvet av annan grund är ogiltigt eller icke kan göras gällande.

Första stycket 5—7 utgör ej hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

34 §

Ansökan enligt 14 § att inskrivning av villkorlig äganderätt skall avföras ur registret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller det ej visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

Nuvarande lydelse

Anmälan av skepp eller skeppsbygge för avregistrering eller ansökan att skeppsnamn skall inskrivas i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller förutsättningarna för den begärda åtgärden enligt tillämpliga bestämmelser i 15 och 16 §§ icke föreligger.

Föreslagen lydelse

Anmälan av skepp eller skeppsbygge för avregistrering skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller avregistreringsgrund icke föreligger enligt 16 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv ha bestämmelserna i 33 § första stycket 4—9 och andra stycket motsvarande tillämpning.

Ansökan att skeppsnamn skall inskrivas i eller avföras ur skeppsregistret skall avslås, om bestämmelsen i 30 § första stycket ej iakttagits eller förutsättning för åtgärden icke föreligger enligt 15 §.

35 §

Har utländskt skepp blivit svenskt, får det införas i skeppsregistret endast om det visas, att skeppet ej är infört i motsvarande register i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register den dag det registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen.

Var skeppet nybyggt utomlands, skall dessutom visas att rätt till skeppet ej är inskriven i skeppsbyggnadsregister i den främmande staten eller att sådan rätt kommer att avföras den dag skeppet registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning i fråga om införing i det svenska skeppsbyggnadsregistret av skepp under byggnad, som förvärvats från utlandet.

Om skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag den införes i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

36 §

Om skepp eller skeppsbygge skall avregistreras för att registreras utomlands, skall på sökandens begäran beslutas att egendomen skall avföras ur registret den dag den införes i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

Om det påkallas för samordning med utländsk registermyndighets beslut, får registrering eller avregistrering företagas utan hinder av att det utländska beslutet meddelas eller bevisning därom förbringas först efter inskrivningens utgång, förutsatt att detta sker samma kalenderdag.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

38 §

I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när

1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga, som angår inskrivning;

2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;

3. ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge försatts i konkurs;

4. registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning eller sålts exekutivt;

5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävs eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom eljest förfallit;

6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;

7. enligt 36 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.

Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, skall det gälla.

Anteckning i skeppsbyggnadsregistret skall överföras till skeppsregistret, om bygget överföres dit såsom skepp. Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.

39 §

Om införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu sagts har motsvarande tillämpning

I skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall antecknas, när

1. talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller eljest i fråga, som angår inskrivning;

2. mål som avses under 1 avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft;

3. ägare av registrerat skepp eller skeppsbygge försatts i konkurs;

4. registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom blivit föremål för kvarstad, skingringsförbud eller utmätning, *konkursförvaltare begärt att registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, ägaren enligt 10 § andra stycket begärt att registrerat skepp skall säljas exekutivt* eller egendomen sålts exekutivt;

5. beslut som avses under 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, skingringsförbud eller utmätning upphävs eller återgått eller fråga om exekutiv försäljning av registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom eljest förfallit;

6. skepp eller skeppsbygge skall avregistreras enligt någon i 16 § angiven grund men hinder mot avregistreringen möter enligt 17 §;

7. enligt 35 § beslut meddelats att skepp eller skeppsbygge skall avföras ur registret den dag registrering äger rum utomlands.

Nuvarande lydelse

på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till förfång för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av in-teckning, skall det inbördes företrädet mellan berörda förvärv be-stämmas efter vad som finnes skäligt. Tillfälle att yttra sig skall lämnas part som beröres, om han är känd, samt myndighet som avses i 351 §.

Beslut om rättelse meddelas ge-nom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. *Beslutet skall snarast möjligt anmärkas på* bevis eller handling, som utfärdats i enlighet med den tidigare införingen. *Det åligger* den som innehar *sådan handling att på anmodan tillhan-dahålla denna.* I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

Talan mot beslut *enligt denna paragraf* får föras även av myn-dighet som avses i 351 §.

Föreslagen lydelse

Beslut om rättelse meddelas ge-nom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. *I stället för* bevis el-ler handling, som utfärdats i en-lighet med den tidigare införing-en, *skall ny sådan handling utfär-das.* *Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten.* Den som innehar *handling* är *skyldig att ingiva den för detta ändamål.* I föreläggande att full-göra sådan skyldighet får vite ut-sättas.

Talan mot beslut *om rättelse* får föras även av myndighet som avses i 351 §.

Övergångsbestämmelser

7 a. När inskrivning eller in-teckning första gången sökes i egendom, vilken såsom skepp har överförts från fartygsregistret el-ler fiskefartygsregister till skepps-registret, skall registermyndighe-ten pröva huruvida egendomens beskaffenhet av skepp är otvety-digt utredd. Myndigheten kan där-vid förelägga ägaren att före-bringa behövlig utredning eller själv låta göra sådan genom sjö-fartsverkets eller tullverkets för-sorg. I föreläggande får vite ut-sättas. Förelägges vite, gäller 26 § tredje stycket.

11 a. Inteckning, som ej kan föras över till skeppsregistret eme-dan fartyget har avförts ur far-tygsregistret före ikraftträdandet, får efter utgången av maj 1977 göras gällande i egendom som är införd i skepps- eller skeppsbygg-nadsregistret endast om dessför-innan betalning har sökts ur egen-

domen för den intecknade fordringen eller talan har väckts om rätt till egendomen på grund av inteckningen. Bifalles talan om rätt till egendomen, skall inteckningen föras in i registret.

3 Förslag till

Lag om förnyelse av vissa fartygsinteckningar m. m.

Härigenom föreskrives följande.

1 § Har inteckning beviljats i fartyg enligt lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg och har fartyget därefter avförts ur fartygsregistret utan att inteckningen dödats innan denna lag har trätt i kraft, består inteckningen, till dess den förfaller enligt 2 § eller dödas. Inteckningsboken skall överlämnas till den registermyndighet som avses i 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1). Denna myndighet skall föra boken så länge den upptager bestående inteckning.

Inteckning som avses i första stycket dödas på ansökan av innehavare. Därvid skall inteckningshandlingen företes. Beslutet skall föras in i inteckningsboken. Bevis om beslutet tecknas på inteckningshandlingen.

På ansökan av innehavare av inteckningshandling skall innehavet antecknas i inteckningsboken och bevis därom tecknas på handlingen.

2 § Inteckning som avses i 1 § förfaller med utgången av maj 1977, om den icke dödas dessförinnan. Om inteckningen vid ikraftträdandet av denna lag utgjorde och alltjämt utgör säkerhet för pantfordran, kan den dock, på begäran av innehavaren medan inteckningen ännu gäller, förnyas att gälla ytterligare tio år och därefter förnyas i samma ordning för tio år åt gången.

3 § Begäran om inteckningsförnyelse göres skriftligen hos registermyndigheten. Därvid skall inteckningshandlingen företes. I ärende om inteckningsförnyelse har lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden motsvarande tillämpning.

Beslut om inteckningsförnyelse skall införas i inteckningsboken och bevis om förnyelsen tecknas på inteckningshandlingen. Handlingar i ärenden om inteckningsförnyelse sammanföres i akter under det registreringsnummer fartyget har haft i fartygsregistret.

4 § I fråga om utmätning och exekutiv försäljning av egendom, vari göres gällande panträtt på grund av inteckning som avses i denna lag, gäller i tillämpliga delar bestämmelserna om utmätning och exekutiv försäljning av registrerat skepp.

5 § Registermyndigheten skall före utgången av år 1976 översända underrättelse till varje känd innehavare av inteckning som avses i denna lag med upplysning om att inteckningen icke har kunnat överföras till skeppsregistret samt om vad som enligt denna lag och 11 a övergångsbestämmelserna till lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) gäller om sådan inteckning.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Förslag till

Båtregistreringslag

Härigenom föreskrives följande.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § Det båtregister som avses i 2 § sjölagen (1891: 35 s. 1) föres över svenska båtar.

Regeringen föreskriver i vad mån statsägda båtar, avsedda uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift, skall vara införda i båtregistret.

2 § Registrering i båtregistret sker under igenkänningsignal som avses i 8 § sjölagen (1891: 35 s. 1). Tilldelad registerbeteckning får ej ändras.

2 kap. Registrering och avregistrering

Registrering

1 § I båtregistret skall införas varje båt, som är avsedd att yrkesmässigt användas till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till uthyrning till allmänheten och vars skrov har en största längd av minst sex meter. Även mindre passagerarbåt skall införas i båtregistret, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare.

I den mån regeringen förordnar därom på grund av fördrag med främmande makt föreligger registreringsplikt även för annan fiskebåt än som avses i första stycket.

2 § Annan båt än som avses i 1 § får införas i båtregistret, om dess skrov har en största längd av minst sex meter eller det med hänsyn till båtens typ och användning, dess tilldelning av anropssignal för radiostation eller eljst är särskilda skäl att den registreras.

3 § I båtregistret får ej införas båt, som utgör tillbehör till annat fartyg.

4 § Har utländsk båt blivit svensk, får den införas i båtregistret endast om den ej är registrerad i sitt förutvarande hemland eller kommer att avregistreras där senast den dag registrering sker här i landet eller eljst med verkan från den dagen.

Registreringsanmälan

5 § Den som har förvärvat båt, som är registreringspliktig i hans hand men ej införd i båtregistret, skall inom en månad från förvärvet anmäla båten för registrering. Beror förvärvet av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall förvärvet anmälas inom en månad från det villkoret upphörde att gälla.

Ägare av registreringspliktig båt under byggnad skall anmäla båten för registrering inom sex månader från det båten blivit sjösatt. Registermyndigheten kan medge uppskov, om särskilda skäl föreligger.

Avregistrering

6 § Båt skall avregistreras, om den

1. förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts,
2. försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader,
3. upphört att vara svensk,
4. på grund av ombyggnad eller annan förändring ej längre uppfyller förutsättningarna för registrering enligt 1-3 §§ eller om eljest sådan förutsättning ej är uppfylld.

Båt som ej är registreringspliktig skall alltid avregistreras på anmälan av ägaren.

7 § Äges båt, som skall avregistreras enligt 6 § första stycket 3, av flera och kan båten bevaras som svensk genom att delägare gentemot meddelägare utövar rätt som avses i 52 eller 55 § sjölagen (1891: 35 s. 1), får den ej avföras ur båtregistret så länge sådan rätt kan utövas. Bevaras båten som svensk, skall den ej avregistreras.

Avregistreringsanmälan

8 § Skall båt avregistreras enligt 6 § första stycket, åligger det ägaren att inom en månad hos registermyndigheten anmäla båten för avregistrering.

Har båt till följd av överlåtelse upphört att vara svensk, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att båten anmäles för avregistrering.

3 kap. Förvärvsanteckning

1 § Båtförvärv antecknas på grundval av registrering i båtregistret.

Bestämmelserna i denna lag om båtförvärv har motsvarande tillämpning på förvärv av andel i båt.

2 § Den som har förvärvat registrerad båt eller oregistrerad båt som är registreringspliktig skall inom en månad från förvärvet anmäla detta för anteckning i båtregistret. Beror förvärvet av villkor, som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed, skall förvärvet anmälas inom en månad från det villkoret upphörde att gälla. Den som anmäler båt för registrering anses därmed också anmäla sitt förvärv för anteckning i registret.

Är båten under byggnad och ännu icke registrerad, inträder anmälningskyldigheten först då båten skall anmälas för registrering enligt 2 kap. 5 § andra stycket.

3 § Förvärv av båt, som ej är registreringspliktig, behöver icke anmälas för anteckning i båtregistret, om i stället båten anmäles för avregistrering.

Dödsbo är icke skyldigt att anmäla förvärv av båt från den avlidne.

4 § Den som till annan, utan äganderättsförbehåll eller villkor som är att jämställa därmed, har överlätit registrerad båt eller andel däri skall, om icke dessförinnan förvärvet har anmälts för anteckning i båtregistret eller båten anmälts för avregistrering, inom två månader från överlåtelsen anmäla denna till registermyndigheten för kännedom.

Anmälningsplikt enligt första stycket föreligger ej, om överlåtaren

enligt 2 kap. 8 § andra stycket är skyldig att anmäla båten för avregistrering på grund av överlåtelsen eller om överlåtelsen har anmälts till registermyndigheten som andelsövergång i partrederi.

4 kap. Förfarandet i båtregisterärenden

Allmänna bestämmelser

1 § Båtregisterärenden är ärenden om

1. registrering eller avregistrering av båt,
2. anteckning av båtförvärv,
3. annan införing i båtregistret, som sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning.

2 § Om behandlingen av båtregisterärende gäller bestämmelserna om tvistemål i tillämpliga delar i den mån ej annat följer av denna lag.

Regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer, meddelar närmare föreskrifter om förfarandet i båtregisterärenden och får därvid föreskriva skyldighet för enskild att till registermyndigheten anmäla förhållande varom kännedom fordras för ändamålsenlig registrering.

3 § Hos registermyndigheten föres dagbok över båtregisterärenden. Handlingar i sådana ärenden sammanföres i akter.

Har sökanden eller annan lämnat uppgift eller avgett förklaring av betydelse för ärendets prövning eller har särskild utredning verkställt i ärendet, skall anteckning därom göras i dagboken eller akten. I dagboken eller akten skall även upptagas kallelser, förelägganden och andra beslut, som ej skall införas i registret.

4 § Beslut, som innebär att anmälan i båtregisterärende bifalles, avslås eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjutes, skall införas i registret. Innebär beslutet att anmälan ej bifalles, skall skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten.

Beslut, som skall införas i registret, meddelas genom sådan införing och skall anses ha det innehåll som framgår av registret.

5 § Har beslut i båtregisterärende gått emot sökanden eller annan som har hörts i ärendet, skall denne genast underrättas om beslutet. I underrättelsen skall anges de skäl för beslutet som antecknats i dagboken eller akten och vad den som vill fullfölja talan mot beslutet har att iakttaga.

6 § I båtregistret skall antecknas, när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av registrerad båt eller andel däri eller om bättre rätt till sådan egendom,
2. mål som avses under 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,
3. båt skall avregistreras enligt 2 kap. 6 § men hinder mot avregistreringen möter enligt 7 § samma kap.,
4. antecknat båtförvärv är förenat med förbehåll, som inskränker förvärvarens rätt att överlåta båten, eller dennes behörighet i sådant avseende är inskränkt genom annans rätt att nyttja båten på grund av testamente.

Är eljest i lag eller annan författning föreskrivet att visst förhållande skall antecknas i båtregistret, skall det gälla.

Registeranteckning skall avföras, om den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.

7 § Om införing i båtregistret finnes innehålla uppenbar oriktighet till följd av skrivfel eller annat dylikt förbiseende, skall införingen rättas. Vad som nu har sagts har motsvarande tillämpning på uppenbar oriktighet i registret till följd av tekniskt fel. Tillfälle att yttra sig bör lämnas den som beröres.

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Skälen för beslutet antecknas i dagboken eller akten. I stället för bevis eller handling, som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, skall ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen skall återfordras, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som innehar handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I föreläggande att fullgöra sådan skyldighet får vite utsättas.

Anmälan i båtregisterärende

8 § Anmälan i båtregisterärende skall göras skriftligen, om icke fängeshandling eller annan tjänlig handling företes.

Beredningen av båtregisterärende

9 § Fullgöres ej inom föreskriven tid skyldighet att anmäla båt för registrering eller avregistrering eller att anmäla båtförvärv för anteckning i båtregistret, skall registermyndigheten förelägga den försumlige att fullgöra skyldigheten. I föreläggande får vite utsättas.

Har avregistreringsgrund enligt 2 kap. 6 § första stycket inträtt för registrerad båt, får registermyndigheten självmant vidtaga åtgärder för avregistrering.

10 § Finnes anmälan i båtregisterärende ej omedelbart böra avslås enligt denna lag, får ärendet uppskjutas till viss senare dag, om det är ändamålsenligt för ärendets beredning.

Uppskjutes ärendet, får sökanden föreläggas att förebringa den utredning som fordras eller att infinna sig personligen eller genom ombud hos registermyndigheten. Även annan än sökanden får höras och kan föreläggas sådan inställelse. I föreläggande får vite utsättas. Efterkommer sökanden ej föreläggande, kan hans anmälan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

11 § Förekommer anledning antaga, att förvärv som åberopas i båtregisterärende är ogiltigt eller eljest icke kan göras gällande eller att sökandens rätt är tvistig, skall den vars rätt beröres ges tillfälle att yttra sig.

Är sökandens rätt tvistig, kan han föreläggas att inom viss tid väcka talan vid domstol. Efterkommes icke föreläggandet, kan hans anmälan förklaras förfallen. Erinran om detta skall intagas i föreläggandet.

Prövningen av båtregisterärende

12 § Då båt anmäles för registrering skall sökanden visa, att han eller någon från vilken han härleder sin rätt har byggt båten eller förvärvat den från utlandet eller att båten eljest tillhör honom.

Då förvärv av registrerad båt anmäles för anteckning eller sådant förvärv åberopas vid anmälan av båt för avregistrering, skall sökanden visa, att han härleder sin rätt från den som senast har antecknats i båtregistret som båtens ägare eller att båten eljest tillhör honom.

Kan behövlig utredning icke lämpligen förebringas på annat sätt, får skriftlig, på heder och samvete avgiven försäkran av förvärvaren godtagas som bevis.

13 § Anmälan av båt för registrering eller av båtförvärv för anteckning skall avslås, om

1. bestämmelsen i 8 § ej har iakttagits,
2. båten ej är svensk,
3. båten ej kan registreras enligt 2 kap. 1-4 §§,
4. sökanden icke styrker sitt förvärv enligt 12 §,
5. det är uppenbart att förvärvet är ogiltigt eller icke kan göras gällande.

14 § Anmälan av båt för avregistrering skall avslås, om bestämmelsen i 8 § ej har iakttagits eller det icke styrkes att avregistreringsgrund har inträtt för båten enligt 2 kap. 6 §.

5 kap. Särskilda bestämmelser

Besvär

1 § Talan mot beslut i båtregisterärende föres i hovrätten. Besvärslagan skall inges till registermyndigheten.

Besvärstiden är i fråga om slutligt beslut fyra veckor från den dag då beslutet meddelades.

Besvär över beslut, som har införts i båtregistret, skall antecknas där. När slutligt beslut med anledning av besvären har vunnit laga kraft, skall anteckning göras om beslutets innehåll.

Vite

2 § Vite, som registermyndigheten förelägger med stöd av denna lag, utdömes av myndigheten.

Ansvar

3 § Den som försummar att enligt 3 kap. 4 § till registermyndigheten för kännedom anmäla överlåtelse av registrerad båt dömes till böter, högst femhundra kronor.

Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten

4 § Väckes talan om hävning eller återgång av förvärv av registrerad båt eller om bättre rätt till sådan båt, skall rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelse skall, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om båten att den kan identifieras i båtregistret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, skall rätten genast översända domen eller beslutet till registermyndigheten.

5 § Sjöfartsverket, tullverket och polismyndighet biträder registermyndigheten med att vaka över att bestämmelser i lag eller annan författning om båtregistrering och båts identifiering efterlevs. De har för detta ändamål tillträde till båt. De skall underrätta registermyndigheten om försummelse att efterleva bestämmelserna.

Övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.
2. Båt som vid ikraftträdandet är införd i fartygsregistret eller fiskefartygsregister skall föras över till båtregistret, om ej in-teckning har sökts eller beviljats i båten. Den som i sådant register är upptagen som båtens ägare antecknas i båtregistret som ägare.

3. Båt som har upptagits i skeppsregistret enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1) skall ej införas i båtregistret. Avföres båten ur skeppsregistret enligt sagda föreskrift, skall den införas i båtregistret, om den är registreringspliktig enligt denna lag. Är den icke registreringspliktig, skall den likväl införas i båtregistret, om ej ägaren har begärt annat.

4. När förvärv första gången anmäles för anteckning i fråga om egendom, vilken såsom båt har överförts till båtregistret från fartygsregistret eller fiskefartygsregister, skall registermyndigheten pröva huruvida egendomens beskaffenhet av båt är otvetydigt utredd. Myndigheten kan därvid förelägga ägaren att förebringa behövlig utredning eller själv låta göra sådan genom sjöfartsverkets eller tullverkets försorg. I föreläggande får vite utsättas. Däröfver gäller 5 kap. 2 §.

5 Förslag till

Lag om registrering av båtbyggnadsförskott

Härigenom föreskrives följande.

Den som har beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott av pengar eller byggnadsämnen får låta taga in därom upprättat skriftligt avtal i protokollet hos Stockholms tingsrätt. Därefter har han förmånsrätt enligt 4 § förmånsrättslagen (1970: 979) i byggnadsämnena och vad som för hans räkning tillverkats med förskottet.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

Lagen gäller även då avtal om förskottet lagfarits enligt 3 § sjölagen (1891: 35 s. 1) före ikraftträdandet, om utmätning sker eller konkursansökan göres efter ikraftträdandet.

6 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1973: 1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979)

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1973: 1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979) att 4 § skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Förmånsrätt följer med

1. sjöpanträtt och luftpanträtt,
2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt),
3. panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg.

Förmånsrätt följer med

1. sjöpanträtt och luftpanträtt,
2. handpanträtt och rätt att kvarhålla lös egendom till säkerhet för fordran (retentionsrätt),
3. panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge eller i luftfartyg och reservdelar till luftfartyg,
4. registrering av båtbyggnadsförskott enligt lagen (1975: 00) om registrering av båtbyggnadsförskott.

JUSTITIEDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1975-03-06

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Sträng, Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Lundkvist, Geijer, Bengtsson, Norling, Löfberg, Lidbom, Carlsson, Feldt, Sigurdsen, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén

Föredragande: statsrådet Lidbom

Proposition om ändring i sjölagen m. m.

1 Inledning

Vid 1973 års riksdag beslöts på grundval av prop. 1973:42 omfattande ändringar i sjölagen (1891:35 s. 1). Ändringarna innebär bl. a. att en ny ordning för registrering av fartyg och inteckning i fartyg införs. Det av sjöfartsverket förda fartygsregistret och den av inskrivningsdomare i Stockholms domsaga förda boken över fartygsinteckningar ersätts av ett för registrering av och inteckning i fartyg gemensamt register, kallat skeppsregister. Detta register skall i princip omfatta alla svenska skepp, varmed avses fartyg vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Vidare införs möjlighet att registrera och inteckna skepp under byggnad i ett särskilt skeppsbyggnadsregister. Reglerna om skepps- och skeppsbyggnadsregistren är utformade efter förebild från fastighetsrätten, och till inskrivning i dessa register knyts betydelsefulla sakrättsliga verkningar. För registrering av mindre fartyg, kallade båtar, inrättas ett särskilt båtregister, avsett i första hand för sådana båtar som hittills har varit registrerade i fartygsregistret eller i lokalt hos distrikts-tullanstalterna förda fiskefartygsregister. De tre nya registren skall föras centralt av myndighet som regeringen bestämmer.

De nya lagreglerna träder i kraft den dag regeringen bestämmer. Upprättandet av de nya registren kräver åtskilligt administrativt förarbete, och lagändringarna har därför ännu inte kunnat sättas i kraft. Det är meningen att registermyndigheten skall förläggas till Stockholms

tingsrätt och att registren skall föras med användning av automatisk databehandling. Det huvudsakliga förberedelsearbetet har utförts av en särskild, till justitiedepartementet knuten arbetsgrupp. Arbetsgruppen har i juni 1974 avgett en promemoria med utkast till administrativa föreskrifter m. m., vilken har remissbehandlats. Förberedelsearbetet har nu fortskridit så långt att jag räknar med att de nya reglerna skall kunna sättas i kraft inom några månader.

Den i 1973 års sjölagsändringar förutsatta uppdelningen mellan lag och administrativa föreskrifter bygger på den då gällande regeringsformens regler. Denna fråga har kommit i ett nytt läge i och med att den nya regeringsformen (RF) har börjat tillämpas. Enligt 8 kap. 3 § RF skall föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden meddelas genom lag. Befogenheten att meddela föreskrifter av nämnt slag kan riksdagen i viss utsträckning delegera till regeringen. I bl. a. 8 kap. 7 § RF anges i vilka fall delegering av föreskrifter som avses i 8 kap. 3 § kan ske. Vissa av de föreskrifter som vid tillkomsten av 1973 års sjölagsändringar förutsattes kunna meddelas i administrativ ordning och vartill förslag har utarbetats av den förutnämnda arbetsgruppen är av sådan beskaffenhet som avses i 8 kap. 3 § RF. I detta läge står valet mellan att i sjölagen ta in sådana föreskrifter eller att utverka de nödvändiga bemyndigandena för regeringen att meddela dessa föreskrifter. Vissa av reglerna bör lämpligen tas in i sjölagen. I andra fall synes formen med ett bemyndigande vara att föredra. I betraktande av vad som har anförts i förarbetena till RF (prop. 1973: 90 s. 209) är det önskvärt att dessa bemyndiganden ges en ganska restriktiv utformning. Som en följd av RF bör vidare ordet Konungen i sjölagen bytas ut mot regeringen.

Beträffande båtregistret innehåller sjölagen i sin år 1973 antagna lydelse endast den föreskriften att ett sådant register skall föras i den omfattning Kungl. Maj:t bestämmer (2 § andra stycket). Vid tillkomsten av denna ordning förutsattes att Kungl. Maj:t skulle kunna föreskriva registreringsplikt för vissa båtar (jfr bl. a. prop. 1973: 42 s. 218 och 299). Regler av denna typ omfattas av 8 kap. 3 § RF. Detsamma gäller åtskilliga andra föreskrifter som ingår i arbetsgruppens förslag till regler för båtregistret. Mot bakgrund härav har jag kommit till den uppfattningen att i lag lämpligen bör ges en tämligen utförlig reglering av båtregistret, motsvarande vad som redan har skett i fråga om skepps- och skeppsbyggnadsregistren. En sådan reglering är svår att inarbeta i sjölagen. En lämpligare ordning synes mig vara att placera den i en fristående båtregistreringslag.

Under förberedelsearbetet inför sjölagsändringarnas ikraftträdande

har vissa smärre justeringar i lagreglerna visat sig önskvärda. Dessa justeringar bör lämpligen företas i detta sammanhang. Vidare kräver de av förra årets riksdag beslutade reglerna i stämpelskattelagen (1964: 308) om beskattning av skeppsförvärv bl. a. jämkning i sjölagens bestämmelser om inskrivning av sådant förvärv. En annan ändring i lagen föranleds av att nyårsafton enligt överenskommelse med statstjänstemännens organisationer i princip skall vara tjänstefri dag.

En förutsättning för att inteckning skall kunna meddelas i fartyg är enligt hittills gällande ordning att fartyget är infört i fartygsregistret. Om fartyget sedermera avregistreras, t. ex. på grund av att det har förölyckats eller förstörts eller övergått i utländsk ägo, medför inte detta automatiskt att inteckningen avförs. Vid den genomgång av fartygsregistret och inteckningsboken som har företagits inför överföringen till det nya skeppsregistret har det visat sig att ett stort antal inteckningar kvarstår i fartyg som inte längre är registrerade. Dessa inteckningar kan inte överföras till skeppsregistret, eftersom varje inteckning där måste hänföras till ett registrerat skepp. Detta leder till att vissa inteckningar kommer att stå kvar i inteckningsboken för fartyg även efter det att det nya registreringssystemet har genomförts. För att lösa de praktiska problem som detta medför vill jag föreslå en ordning som innebär att sådan inteckning förfaller om den inte förnyas före viss tidpunkt. Regler härom bör tas upp i en särskild lag.

Sjölagen i dess alltjämt gällande lydelse innehåller i 3 § en regel enligt vilken beställare som har lämnat eller utfäst sig att lämna förskott till fartygsbygge kan försäkra sig om förmånsrätt i bygget enligt 4 § förmånsrättslagen (1970: 979) genom att låta ta in avhandling om förskottet i bouppteckningsprotokollet hos Stockholms tingsrätt. Denna bestämmelse upphävs genom 1973 års sjölagsändringar, som innebär att erforderlig säkerhet i stället kan erhållas genom skeppsbyggnadsregistrering. Möjlighet till sådan registrering står emellertid inte till buds i fråga om båtbyggen. Det förändrade rättsläge som sålunda uppkommer för båtbeställare rönt ingen nämnvärd uppmärksamhet i 1973 års lagstiftningsärendet. I lagberedningens betänkande (SOU 1974: 55) Ut-sökningsrätt XIII, vilket bl. a. upptar förslag till regler om privaträttslig verkan av införelse i båtregistret, har emellertid frågan uppmärksamats. I avvaktan på ett slutligt ställningstagande till lagberedningens förslag anser jag det lämpligt att bibehålla den möjlighet som båtbeställare f. n. har enligt 3 § sjölagen att bereda sig skydd för lämnat förskott. Detta bör ske genom en särskild lag om registrering av båtbyggnadsförskott.

I detta sammanhang vill jag också ta upp en fråga om ändring i sjölagens regler om gemensamt haveri. Gemensamt haveri innebär i huvudsak att all skada som avsiktligt tillfogas fartyg eller last för att rädda fartyget och lasten från en gemensamt hotande fara samt kostna-

der som uppkommer till följd av sådana åtgärder skall fördelas mellan fartyg, frakt och last i förhållande till deras värde. Beträffande sättet för fördelningen hänvisar 211 § sjölagen till de s. k. York-Antwerpen-reglerna 1950. Dessa regler reviderades år 1974. 1974 års York-Antwerpen-regler bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

I en inom justitiedepartementet utarbetad promemoria (Ds Ju 1974: 14) om ändring i sjölagen föreslås att hänvisningen i 211 § ändras att avse York-Antwerpen-reglerna 1974. Promemorian har remissbehandlats. Därvid har yttranden avgivits av hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Göteborgs tingsrätt, dispaschören Kaj Pineus, Sveriges redareförening, Sveriges ångfartygs assurans förening, Sjöassuradörernas förening, Sveriges advokatsamfund och Sjörättsföreningen i Göteborg.

Remissinstanserna har inte haft någon erinran mot förslaget om ändring av 211 § sjölagen. Vid nordiska överläggningar har överenskommit att ändringen bör träda i kraft den 1 januari 1976. Jag föreslår därför att 211 § sjölagen ändras i enlighet med promemorieförslaget och att ändringen träder i kraft den 1 januari 1976. En närmare redogörelse för innebörden av de ändrade reglerna lämnas i specialmotiveeringen till lagförslaget.

2 Upprättade lagförslag

Mot bakgrund av det nu anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om förnyelse av vissa fartygsinteckningar m. m.,
4. båtregistreringslag,
5. lag om registrering av båtbyggnadsförskott,
6. lag om ändring i lagen (1973: 1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979).

Rörande innehållet i de upprättade lagförslagen vill jag ytterligare anföra följande. Med hänvisningar till sjölagen avser jag därvid, om inte annat sägs, lagen i dess lydelse efter ikraftträdandet av 1973 års ändringar.

3 Motivering till lagförslagen

3.1 Sjölagen

211 §

Regler om haveri ges i 7 kap. sjölagen. Beträffande innebörden och fördelningen av gemensamt haveri hänvisas i 211 § till York-Ant-

werpen-reglerna (YAR) 1950. Sjölagens haveriregler är dispositiva. Praktiskt taget alla konossement och certepartier hänvisar till YAR, varför sjölagens hänvisning får självständig betydelse endast i ett fåtal fall.

York-Antwerpen-reglerna har utarbetats inom internationella organisationer som inte har mellanstatlig karaktär. Reglerna har inte samma rättsliga status som exempelvis internationella sjörättskonventioner. De antogs ursprungligen av International Law Association år 1877 och har senare reviderats ett flertal gånger, senast i april 1974 inom Comité Maritime International.

Hänvisningen till YAR 1950 infördes i 211 § sjölagen genom lagen (1967: 48) om ändring i sjölagen. Samtidigt upphävdes de i sjölagen införda nationella reglerna om gemensamt haveri. Lydelsen av YAR 1950 i engelsk text och svensk översättning tillkännagavs i en särskild kungörelse (1967: 292).

Ersättandet av de nationella reglerna om gemensamt haveri med YAR 1950 skedde i nordiskt samarbete på förslag av de nordiska sjölagkommittéerna. YAR har även inarbetats i dansk, norsk och finsk rätt. Som jag anförde inledningsvis har man vid nordiska överläggningar enats om att 211 § sjölagen bör ändras till att avse 1974 års York-Antwerpen-regler samt att ändringen bör träda i kraft den 1 januari 1976.

De nya York-Antwerpen-reglerna överensstämmer i stort med YAR 1950. Ändringarna är till övervägande del redaktionella eller innebär ett förtydligande av tidigare regler med utgångspunkt från den tolkning dessa givits i praxis. I reglerna III, V, VI, X, XI, XIII, XVI, XVII och XXI har dock sakliga ändringar vidtagits som innebär följande.

Regel III innehöll tidigare en begränsning av möjligheten att få ersättning i gemensamt haveri för vid brandsläckning uppkommen skada på delar av fartyg eller last som redan varit angripna av elden. Denna begränsning, som visat sig svår att tillämpa i praxis, har nu borttagits. Å andra sidan har rök- och värmeskador förklarats icke ersättningsgilla. Regler om sådana skador saknades tidigare och rättsläget var oklart.

Regel V behandlar fallet att fartyget avsiktligt sätts på grund för att rädda fartyg och last. Denna regel har förenklats och förkortats. Rätt till ersättning i gemensamt haveri förelåg tidigare inte i fall då fartyget, om det ej hade satts på grund, oundvikligen skulle ha drivit i land eller på skär. Denna begränsning av regelns tillämpningsområde har nu slopats.

Regel VI i YAR 1950 handlar om pressning med segel samt om skada på och förlust av segel. En regel om sådana fall av gemensamt haveri har ansetts obehövlig. Den i stället insatta regeln förklarar att bärgningsutgifter för gemensam räddning skall ersättas i gemensamt haveri.

Regeln överensstämmer med vad som gällt i praxis utanför Storbritanien och har införts på engelsk begäran för att undanröja det där rådande oklara rättsläget i denna fråga.

I regel X (a) har vidtagits ändringar som innebär en utvidgning av det gemensamma haveriet till att avse även kostnad för förflyttning från nödhamn till annan hamn för reparation. Regeln har redan tidigare på vissa håll ansetts ha denna innebörd. Genom ändringen nås — förutom enhetlig regeltillämpning — en tydligare och enklare avgränsning.

Regel X (b) har precisrats för att undvika att vilken som helst hantering eller lossning av last m. m. i hamn till följd av skada skall kunna föranleda ett gemensamt haveri. Endast om skadan kan återföras till en händelse under resan skall så kunna bli fallet. Ett andra stycke beträffande kostnader för omstuvning på grund av förskjutning har tillagts för att åstadkomma en uppstramning av praxis, som varit vacklande i denna fråga.

Regel X (d) har utgått. Den allmänna bestämmelsen om ställföreträdande kostnader i regel F har ansetts täcka även de specialfall som regel X (d) upptog.

I regel XI har gjorts vissa ändringar i konsekvens med ändringarna i regel X (b). Under samma omständigheter, som där anges beträffande kostnader för lasthantering etc., utesluts utgifter för hyror etc. från ersättning i gemensamt haveri.

Regel XIII har väsentligt förenklats, främst genom att åldersavdrag från reparationskostnader nu skall ske bara för fartyg som är äldre än 15 år.

Regel XVI rör ersättning för last som har förlorats eller skadats. För att underlätta regelns tillämpning har den ändrats så att värdet enligt mottagarens faktura tas till utgångspunkt för skadeberäkningen i stället för marknadsvärdet på bestämmelseorten. Så har även tidigare skett i praxis bl. a. i Skandinavien. Fakturavärdet skall naturligtvis ej godtas helt okritiskt. I den mån fakturan inbegriper kostnader för efterföljande landtransporter eller dylikt skall detta beaktas vid värderingen. Normalfallet lär bli det som redan i dag gäller vid styckegodstransporter, nämligen att man begagnar sig av lastens cif-värde.

Enligt den ändrade lydelsen av regel XVII skall lastens bidragsvärde bestämmas på samma sätt som enligt regel XVI, dvs. i första hand med utgångspunkt från fakturavärdet. För att uppnå enhetlig praxis har tillagts en bestämmelse att hänsyn inte skall tas till för fartyget gällande befraktningsavtal när fartygets bidragsvärde bestäms.

Räntesatsen i regel XXI har uppjusterats med två procent med hänsyn till det allmänna ränteläget.

Det kan slutligen nämnas att CMI:s redaktionsutskott har gjort ett särskilt tolkningsuttalande beträffande regel XIV andra stycket, som

behandlar ersättning för provisoriska reparationer på fartyget, avseende sådana skador som tillfogats fartyget i samband med olyckshändelse (s. k. enskild skada). Bakgrunden härför är att det har varit tveksamt om andra stycket är tillämpligt endast i det fallet att det i och för sig varit möjligt att utföra slutgiltiga reparationer men man av hänsyn till lastens intresse av att resan snabbt fullföljdes har begränsat reparationerna till provisoriska sådana. Redaktionsutskottet uttalade att den ursprungliga meningen inte torde ha varit att bestämmelsen blir tillämplig endast då slutgiltiga reparationer varit möjliga i den första nödhamnen. Snarare avses att när andra praktiskt möjliga alternativ, såsom flyttning till en annan nödhamn, står öppna, men provisoriska reparationer i stället utförs av kostnadsskäl, kostnaden för sådana reparationer bör ersättas som ställföreträdande kostnad.

315 §

Enligt denna paragraf meddelas närmare föreskrifter om tillämpningen av bestämmelserna om sjöförklaring och om utredning av särskild undersökningskommission av Kungl. Maj:t eller, efter Kungl. Maj:ts bemyndigande, av sjöfartsverket. Denna bestämmelse, som med hänsyn till 8 kap. 13 § första stycket 1 RF numera är överflödig, föreslås ersatt med bestämmelser, som nu har sin plats i 3 och 14 §§ sjöförklaringskungörelsen (1967: 294). Dessa bestämmelser som upptagits i paragrafen med redaktionell jämkning berättigar domstol, som handlägger sjöförklaring, och särskild undersökningskommission, som utreder sjöolycka, att anlita behövt biträde av bl. a. polismyndighet. Med hänsyn till den reglering av polismyndighets rätt att därvid använda tvångsmedel som bestämmelserna innehåller bör de ges i form av lag.

317 §

Denna paragraf reglerar s. k. kondemnationsbesiktning varigenom av görs huruvida skadat fartyg skall anses iståndsättligt eller ej enligt 10 § sjölagen. Förklaringen avges skriftligen av besiktningsmän. Eftersom situationen kan vara den att ett kondemnerat fartyg på grund av sin skada också är avregistreringsmässigt (jfr 16 § sjölagen och 2 kap. 6 § förslaget till båtregistreringslag) och den sjörättsliga registermyndigheten självant skall bevaka att avregistrering sker, är det lämpligt att kondemnationsförklaring av svenska fartyg rutinmässigt bringas till denna myndighets kännedom. Förklaringen delges enligt förevarande lagrum sjöfartsverket. Genom verkets försorg kan då avskrift tillställas registermyndigheten. Bestämmelse härom kan lämpligen ges i denna paragraf i anslutning till övriga föreskrifter om kondemnationsbesiktning.

354—355 §§

Här tar förslaget — under rubriken "Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten" — upp föreskrifter *dels i 354 §* om domstols underrättelse till registermyndigheten när talan väckts och prövats i tvist om äganderätt till registrerad skeppsegendom eller eljest om fråga som angår inskrivning, *dels i 355 §* om biträde åt registermyndigheten av polisen, sjöfartsverket och tullverket när det gäller att på fältet vaka över att bestämmelserna om skeppsregistrering, inskrivning av rätt till skepp och märkning av skepp m.m. efterlevs.

Förebild till 354 § finns i 19 kap. 20 § jordabalken (JB). Bestämmelser om anteckning i skeppsregistret av tvister av förevarande slag finns i 38 § första stycket 1 och 2 sjölagen. Som formuleringen av dessa bestämmelser antyder rör det sig om inskrivna förhållanden. Jag erinrar också om bestämmelsen i 21 § första stycket sjölagen om processlegitimation på grund av inskrivning.

Den i 355 § föreslagna bestämmelsen innebär, att polis och annan berörd myndighetspersonal, bl.a. ur kustbevakningen, får rätt att vid behov t.ex. gå ombord på skepp för att utröna om registrerings- och inskrivningsplikt samt märkningsplikt och annat som rör skepps identifiering iakttagits. Sådan befogenhet måste föreligga även om skeppet används till annat än sjöfart, t.ex. som bostad. Den som vägrar tillträde till skeppet torde kunna fällas till ansvar enligt 17 kap. 13 § andra stycket brottsbalken för hindrande av förrättning. Myndighetspersonal med polisiära befogenheter kan vid behov själv bereda sig tillträde med våld. Annan myndighetspersonal får i förekommande fall påkalla behövlig polishandräckning.

På grundval av vad som utröns och rapporteras till registermyndigheten kan denna bl.a. med tillämpning av 30 § andra stycket sjölagen förelägga ägaren att iaktta sina skyldigheter. Det hör till bilden att registrerings- eller inskrivningsbevis enligt vad jag avser att föreslå inte skall behöva föras ombord men i stället nationalitetshandling i den mån det är möjligt. Den senare handlingen styrker visserligen normalt registreringen men i övrigt kan ombord erhållna uppgifter lätt kontrolleras med skeppsregistret via presentationsterminal, som åtminstone tullverket torde komma att förfoga över, eller på annat sätt.

3.2 Lagen om ändring i sjölagen

1 §

Enligt *andra stycket* av denna paragraf skall Kungl. Maj:t meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg. Med hänsyn till RF har denna fullmakt i förslaget byggts ut så att den myndigar regeringen att meddela föreskrifter om nationalitetshandlingar för svenska fartyg och bestämma vad som skall iakttagas med

sådana handlingar samt förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling.

De handlingar som avses här har i arbetsgruppens utkast betecknats nationalitetscertifikat (för registrerat skepp), nationalitetsbevis (för registrerad båt) och tillfällig nationalitetshandling (normalt för oregistrerat svenskt fartyg). Avsikten är att nationalitetshandling skall utfärdas av registermyndigheten. Tillfällig nationalitetshandling kommer att kunna behövas exempelvis för att utomlands byggt fartyg skall kunna föras hem. För att detta skall kunna ske smidigt är det avsett att även konsul skall kunna utfärda sådan handling, antingen i eget namn eller, efter registermyndighetens bemyndigande, på denna myndighets vägnar.

Med stöd av det föreslagna bemyndigandet bör regeringen kunna föreskriva, att nationalitetshandling såvitt möjligt skall föras ombord, att den skall ges in för utbyte när det behövs och att den inte får användas när den upphört att gälla, utan då i stället skall återställas. Det blir bl. a. fallet då avregistreringsgrund inträder. I fall då nationalitetshandling skall ersättas av ny handling, såsom då förhållande som anges i handlingen har blivit ändrat, bör den bevara sin giltighet tills den nya nationalitetshandlingen har utfärdats.

Enligt 33 § förordningen (1901:78) angående registrering av svenska fartyg, vilken upphävs genom 1973 års sjölagsändringar, straffas befälhavaren — och även redaren, ifall gärningen har skett med hans begivande — med penningböter, om fartyg av registreringspliktig dräktighet nyttjas till "handelssjöfart eller resandes fortskaffande" utan gällande s.k. nationalitets- och registreringscertifikat eller interimistiskt sådant certifikat. Sjöfartsverket kan dock medge att fartyg i särskilt fall nyttjas i fart utan nationalitetshandling.

Det i förevarande paragraf föreslagna bemyndigandet ger regeringen möjlighet att meddela föreskrifter motsvarande vad som sålunda gäller f.n. Bemyndigandet omfattar rätt att förbjuda att registreringspliktigt fartyg hålls i drift utan gällande nationalitetshandling. Att fartyg hålls i drift innebär — med den terminologi som successivt införts i sjölagen (se 296 och 301 §§, jfr 9 § i dess nya lydelse) — att det nyttjas som sådant under förhållanden som i regel kräver utrustning och bemanning (jfr NJA II 1967 s. 84 och prop. 1973:42 s. 303).

Det synes mig lämpligt att regeringen med stöd av det föreslagna bemyndigandet meddelar ett generellt förbud mot att skepp hålls i drift utan gällande nationalitetshandling. Däremot förefaller det knappast motiverat att låta förbudet avse också båtar. Vidare måste beaktas att nu gällande förbud inte omfattar alla skepp, exempelvis inte fiske-skepp, och att det när de nya lagreglerna träder i kraft kommer att finnas många skepp för vilka någon nationalitetshandling inte har utfärdats. Ett generellt förbud kan därför inte genomföras förrän efter

en viss övergångstid. Någon motsvarighet till den nu gällande möjligheten att medge tillfällig dispens från kravet på nationalitetshandling torde dock inte behövas i fortsättningen med hänsyn till de möjligheter att snabbt erhålla en tillfällig nationalitetshandling som kan väntas föreligga.

2 §

Som jag har nämnt inledningsvis anser jag att regler om båtregistret bör samlas i en särskild båtregistreringslag. I *andra stycket* av förevarande paragraf, som innehåller föreskrifter om skeppsregister, båtregister och skeppsbyggnadsregister ersätts därför hänvisningen till administrativa föreskrifter av Kungl. Maj:t rörande båtregistreringen och dess omfattning med en hänvisning till båtregistreringslagen.

8 §

I *första stycket* av denna paragraf, som bl.a. slår fast att igenkänningssignal för skepp består av signalbokstäver, föreslås ett tillägg angående igenkänningssignal för båt. Sådan signal föreslås skola bestå av signalbokstäver och siffror. Signalbokstäverna får väljas ur den internationellt för identifiering av svenska fartyg reserverade serien SAA-SMZ. För skepp skall den bestå av fyra bokstäver ur denna serie, vilket enligt gällande radioreglemente (se artikel 19 § 16 i reglementet, som finns upptaget i televerkets författningssamling serie B:29) svarar mot anropssignal för fartygs radiotelegrafstation. För båt bör den bestå av tre bokstäver ur samma serie i förening med fyra siffror, av vilka den första bör vara 2 eller högre. Av de tre bokstäverna kan den första reglementesenligt ersättas med siffran 7 eller 8. Detta svarar mot vad som gäller fartygs radiotelefonstation. Bestämmelser om igenkänningssignalens sammansättning bör ges i form av tillämpningsföreskrifter.

I *andra stycket* av förevarande paragraf formuleras enligt förslaget fullmakten för Kungl. Maj:t att meddela närmare föreskrifter om fartygs identifiering om, så att den avser regeringen och innefattar befogenhet att bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning. Märkningen bör i regel ske med igenkänningssignalen, som också kommer att utgöra registerbeteckning (se prop. 1973: 42 s. 225 och 226). I fråga om fiskefartyg fordras dock speciella, på internationellt fiskerifördrag grundade regler (jfr bilaga till prop. 1969: 146).

13 §

I 38 och 293 §§ sjölagen föreskrivs, att anteckning i skeppsbyggnadsregistret rörande registrerat bygge samt in-teckning i bygget och införing som rör in-teckningen skall föras över till skeppsregistret, om bygget överförs dit som skepp. Naturligtvis skall det förfaras på samma

sätt med förvärvsinskrivning i skeppsbyggnadsregistret, i den mån överföringen av bygget till skeppsregistret inte sammanfaller med ägarskifte så att ny inskrivning måste företas. Det ligger i sakens natur. Men för fullständighets skull föreslås i 13 § *första stycket* en uttrycklig föreskrift härom, som motsvarar föreskrifterna i 38 och 293 §§ sjölagen. Samtidigt jämkas hänvisningen i *andra stycket* till 14—38 §§ såvitt gäller skeppsandel så att därur avlägsnas hänvisning till 15, 16 och 17 §§, vilkas tillämpning på skeppsandel under alla förhållanden är utesluten.

25 §

I *andra stycket* av denna paragraf, där inskrivningsdagen regleras, fogar förslaget nyårsafton till de dagar — förut bl.a. midsommarafton och julafton — på vilka inskrivningsdag ej infaller. Ändringen föranleds bl.a. av att nyårsafton enligt överenskommelse mellan staten och stats-tjänstemännens organisationer i princip skall vara arbetsfri. Motsvarande ändring har tidigare vidtagits i bl.a. lagen (1930:173) om beräkning av lagstadgad tid och lagen (1973:98) om inskrivningsregister (SFS 1974:756—760).

I *tredje stycket*, som bl.a. bemyndigar Kungl. Maj:t att utfärda tillämpningsföreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet, föreslås fullmakten jämkad så att den avser regeringen eller myndighet, som regeringen bestämmer, och innefattar befogenhet att ålägga enskilda att till registermyndigheten anmäla förhållanden varom kännedom fordras för ändamålsenlig registerföring. Jag tänker härvid främst på sådant som data rörande skepps konstruktion och användning m. m. samt vissa uppgifter om i vad mån skeppsbyggnad leder till sjösättning och leverans.

29 §

I denna paragraf, som behandlar besvär över beslut i registerärende, föreslås ett nytt fjärde stycke med föreskrift att ärende, som högre rätt återförvisat till registermyndigheten för ny handläggning, skall tas upp igen utan dröjsmål efter det att den högre rättens beslut kommit registermyndigheten till handa. Det betyder, att ärendet skall återupptas genast, om beslutet når myndigheten under löpande inskrivningsdag, och eljest på nästa inskrivningsdag. Föreskriften är utformad efter förebild av 19 kap. 15 § JB.

30 §

I *tredje stycket* av denna paragraf ges förvärvare rätt att bl. a. söka inskrivning av föregående ägares förvärv om han är beroende av detta för att få inskrivning av det egna förvärvet. Föregående ägare är därvid skyldig att tillhandahålla erforderliga handlingar. Inledningsvis an-

tydde jag att de av förra årets riksdag beslutade reglerna i stämpelskattelagen (1964:308) om beskattning av skeppsförvärv kräver en jämkning i sjölagens bestämmelser om inskrivning av sådant förvärv. Denna jämkning innebär bl. a., som jag närmare skall utveckla i anslutning till 33 och 34 §§, krav på en sammanhängande inskriven fångeskedja även för bifall till anmälan om avregistrering med anledning av förvärv. Som en konsekvens av detta föreslås att rätten att söka inskrivning av föregående ägares förvärv utvidgas till att omfatta även detta fall.

31 §

I *tredje stycket* av förevarande paragraf, där uppskov regleras för bl.a. det fall att ett registerärende är särskilt omfattande eller svårbedömt, föreslås den redaktionella jämkningen att utgångspunkten för uppskovet preciseras att avse inte bara ansökningsdag utan också anmälningsdag.

33 och 34 §§

Enligt 33 § 4 sjölagen reses krav på sammanhängande inskriven fångeskedja för att inskrivningsansökan skall kunna bifallas, ett krav som kompletteras av befogenhet för sökanden enligt 30 § tredje stycket samma lag att i mån av behov söka inskrivning eller göra registreringsanmälan på föregående ägares vägnar. Kravet gäller bara förvärv av redan registrerad egendom. Vid förra årets riksdag antogs vissa ändringar i stämpelskattelagen (1964:308) för att anpassa denna till de nya reglerna i sjölagen om fartygsregistrering (SFS 1974:887). De knyter skattepliktens inträde för skeppsförvärv till själva inskrivningen av förvärvet och förutsätter därmed att varje skattepliktigt skeppsförvärv verkligen blir inskrivet så att det kan beskattas. Det blir därför nödvändigt att kräva sammanhängande inskriven fångeskedja även för det fall att skepp anmäls för registrering och förvärvsinskrivning med förbigående av skattepliktigt förvärvsled. Den nuvarande begränsningen i 33 § 4 till fall då det är fråga om förvärv av redan registrerad egendom kan sålunda ej upprätthållas. Den måste jämkas så att varje led i fångeskedjan, som kunnat vara inskrivet i skeppsregistret, också skall skrivas in för att registreringsanmälan och den därmed förenade inskrivningsansökan skall kunna bifallas. Motsvarande krav måste i 34 § sjölagen ställas för bifall till anmälan om avregistrering som förutsätter förvärvsprövning, såsom avregistrering emedan svenskt skepp överlåtits till utlänning (16 § första stycket 3 sjölagen). Någon oskälig belastning för sökanden innebär dessa nya krav inte. Han måste nämligen ändå alltid styrka sin rätt genom att härleda den minst så långt bakåt genom fångeskedjan.

Ehuru förvärv av skeppsbygge inte blir stämpelskattepliktigt, kan det

anföras skäl för att principen om inskrivning av den fullständiga fångeskedjan — normalt här bara tillverkare och beställare — bör gälla även inom skeppbyggnadsregistrets ram. Ty om skepp under byggnad från början registreras som beställarens uteslutande egendom, något som är möjligt enligt den nya ordningen, skulle det eljest inte finnas någon inskrivning för varvet att falla tillbaka på utan ny ansökan för den händelse beställaren häver kontraktet och därmed återför äganderätten till bygget på varvet. Detta är opraktiskt. Därför föreslår jag inte något undantag för skeppsbyggen. Däremot bör inte som villkor för registrering och inskrivning av förvärv av nybyggt skepp krävas att skeppsbygget registreras i efterhand.

Förslaget innebär, att ur 33 § 4 sjölagen avlägsnas formuleringen "vad angår registrerat skepp eller skeppsbygge" och att punktens första del i stället avfattas sålunda: "fångesmannens rätt ej är inskriven i registret, ehuru den hade kunnat inskrivas där". Genom att till 34 § andra stycket sjölagen införa hänvisning till den sålunda ändrade 33 § 4 reser förslaget motsvarande krav vid avregistrering, som beror av förvärvsprövning. Där kan emellertid en sådan hänvisning inte begränsas till 33 § 4. Ty vid avregistrering med anledning av förvärv måste naturligtvis också — med hänsyn till att avregistrering då ger samma rättskydd som inskrivning (jfr 22 § tredje stycket sjölagen) — beaktas sådana omständigheter som avses i 33 § 5—9. Det följer med nuvarande lydelse tolkningsvis av 16 § sjölagen, till vilken 34 § hänvisar. När man nu behöver införa en hänvisning också till 33 § kan denna emellertid inte begränsas till punkt 4, eftersom en sådan hänvisning skulle bli vilseledande. Den måste alltså avse även de därefter följande punkterna i avslagskatalogen.

Utöver en redaktionell jämkning i förtydligande syfte i 33 § 7 innefattar förslaget vidare i fråga om 33 § tillägg av ett nytt andra stycke. Inte heller detta innebär emellertid någon nyhet i sak utan bara ett förtydligande. Avsikten är att göra fullt klart att de punkter, nämligen 5—7, i avslagskatalogen i 33 § som skall hindra att sakrättsskydd — s.k. borgenärsskydd eller omsättningskydd — med orätt vinnas för förvärv inte är tillämpliga när sakrättsskydd redan vunnits genom att förvärvet inskrivits enligt 14 § tredje stycket sjölagen (villkorlig äganderätt) eller genom att sådan inskrivning tidigare sökts och den ansökanen ännu kan vinna bifall (jfr 19 och 20 §§ samt 22 § andra stycket sjölagen). I det föreslagna nya andra stycket i 33 § sägs därför, att första stycket 5—7 inte utgör hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv. Även detta nya stycke måste omfattas av den hänvisning i 34 § som jag nyss nämnde. Ingreppet i 34 § motiverar enligt min mening omredigering av paragrafen så att avregistrering och förbehåll om skeppsnamn behandlas i skilda stycken.

35 och 36 §§

Det i sjölagen liksom i JB tillämpade systemet med inskrivningsdagar innebär att beslut skall grundas på förhållandena vid inskrivningsdagens utgång och att omständigheter som har inträffat därefter i princip inte kan beaktas. Denna ordning liksom tidsskillnaderna mellan olika orter skapar särskilda problem då skepp skall avregistreras i ett land och nyregistreras i ett annat.

För att ett skepp eller skeppsbygge skall kunna avregistreras fordras samtycke av inteckningsborgenärerna (17 § andra stycket sjölagen). Om dessa som villkor för samtycke kräver att de tillförsäkras motsvarande säkerhet i skeppet efter flaggskiftet, måste registrering och inteckning i det andra landet kunna ske samtidigt med att avregistreringen äger rum. Kan en sådan ordning inte åstadkommas, vållas tidsutdräkt och kostnader för anskaffande av bankgaranti eller annan säkerhet för den tid som förflyter mellan registreringsåtgärderna. Av nu angivna skäl är det angeläget att registreringsåtgärder i olika länder kan samordnas. I detta syfte har i art. 3:2 b i sjöpanträttskonventionen (se prop. 1973:42 s. 381) upptagits en regel som innebär att man som underlag för ett beslut om registrering av fartyg i en stat skall kunna godta ett bevis att fartyget kommer att avregistreras i annan stat den dag den nya registreringen äger rum. Denna regel har föranlett bestämmelser i 35 och 36 §§ sjölagen. Enligt 35 § får utländskt skepp eller skeppsbygge som har blivit svenskt införas i det svenska registret, om det visas att egendomen kommer att avföras ur det utländska registret den dag den registreras här i landet eller eljest med verkan från den dagen. Enligt 36 § kan i fråga om skepp eller skeppsbygge som skall avregistreras för att registreras utomlands beslutas, att egendomen skall avföras ur registret den dag den införs i det utländska registret, och avregistreringen får då verkan från den dagen. Dessa regler leder till att en svensk registrering eller avregistrering, som i princip gäller från kl. 12 den inskrivningsdag det är fråga om, kan vara grundad på en registreringsåtgärd utomlands, som på grund av tidsskillnader och olikheter i fråga om handläggningsregler inte äger rum förrän vid en senare tidpunkt under dagen. Det nu anförda visar att den inledningsvis angivna principen om betydelsen av omständigheter som inträffar efter inskrivningsdagens utgång inte kan upprätthållas konsekvent i det sjörättsliga systemet.

I fall då den andra staten inte är ansluten till sjöpanträttskonventionen och inte har regler av motsvarande innebörd som 35 och 36 §§ sjölagen kan den önskvärda samordningen mellan registreringsåtgärderna inte ske på annat sätt än att åtgärderna vidtas samtidigt. Även i förhållande till stater som har regler motsvarande 35 och 36 §§ kan det vara praktiskt och medföra tidsvinst om en samordning kan ske på detta sätt. Möjligheterna för en sådan samordning blir emellertid

ganska begränsade, om man upprätthåller principen att den svenska registermyndigheten inte få ta någon hänsyn till vad som sker efter inskrivningsdagens utgång. Eftersom denna princip som jag nyss har påpekat redan har genombrutits kan jag inte se något hinder mot att ett undantag görs även för fall av nu åsyftade slag. Detta bör framgå av lagen. Jag föreslår därför att i sjölagen tas upp en bestämmelse enligt vilken registrering eller avregistrering, i fall då det påkallas för samordning med utländsk registermyndighets beslut, får företas här utan hinder av att detta beslut meddelas eller bevisning därom förebringas först efter inskrivningsdagens utgång. Utredning om beslutet bör dock inte få förebringas efter kalenderdagens utgång. Handläggningen av de till viss inskrivningsdag hörande ärendena måste nämligen kunna avslutas i sådan tid att uppdatering kan ske under natten så att registrets innehåll är fullt aktuellt påföljande dag.

Bestämmelser av nu nämnda innehåll föreslås intagna i 36 §, och de bestämmelser som f.n. har sin plats där föreslås överflyttade till ett nytt tredje stycke i 35 §.

För att det nu berörda förfarandet skall bli tillämpligt måste givetvis anmälan om registrering resp. avregistrering ha gjorts på inskrivningsdagen, dvs. före kl. 12. Vidare måste uppenbarligen beaktas att samordningen inte kan få ske på bekostnad av grundläggande svenska företrädesregler (jfr lagrådets uttalande i prop. 1973:42 s. 561). Om sålunda det skeppsförvärv som betingar den utländska myndighetens beslut ligger i tiden efter utgången av den svenska inskrivningsdagen, skulle det komma att strida mot våra företrädesregler att ta upp ärendet på den gångna inskrivningsdagen. Förvärvet skulle då inskrivningsrättsligt få företräde från den dagen trots att man rätteligen hade kunnat söka inskrivning för det först på senare inskrivningsdag. Visserligen torde de väsentliga sakrättsliga verkningarna av förvärv från utlandet normalt lyda den främmande registreringsstatens lag. Det synes mig dock tillrådligt att registermyndigheten konsekvent upprätthåller principen att förvärvet skall vara ett faktum före inskrivningsdagens utgång.

Jag vill understryka att den av mig föreslagna regeln i 36 § inte innebär att registermyndigheten är skyldig att tjänstgöra utöver ordinarie arbetstid för att eventuellt ända till utgången av kalenderdygnet avvakta besked om resultatet av den utländska registermyndighetens prövning. Regeln ger emellertid registermyndigheten möjlighet att beakta besked om utomlands verkställd registreringsåtgärd som erhålls efter inskrivningsdagens slut kl. 12, i den mån detta låter sig göra inom ramen för den tid som normalt behöver tas i anspråk för handläggningen av de till inskrivningsdagen hänförliga ärendena. I princip förutsätts att denna handläggning slutförs under samma dags eftermiddag.

38 §

I denna paragraf, som behandlar anteckningar rörande olika rättsfakta, fogar förslaget till *första stycket 4*, dels det fall att konkursförvaltare begärt att till boet hörande registrerat skepp eller skeppsbygge skall säljas exekutivt, dels det fall att skeppsägaren enligt 10 § sjölagen påkallat sådan försäljning. Anteckning om dessa förhållanden fyller visserligen ingen annan funktion i registrerings- och inskrivningssystemet än att informera tredje man om att exekutiv försäljning förestår. Med hänsyn härtill skulle frågan i och för sig kunna regleras i tillämpningsföreskrifter. Men till den del motsvarighet finns i fastighetsrätten och lufträtten är föreskrifter givna i form av lag (19 kap. 21 § JB och 41 § lagen (1955:227) om inskrivning av rätt till luftfartyg), och det synes därför lämpligt att välja samma ordning här.

I *första stycket 7* har hänvisningen till 36 § sjölagen ändrats till att avse 35 § samma lag, till vilken den bestämmelse hänvisningen gäller överförs enligt förslaget.

39 §

Denna paragraf behandlar officialrättelse av införing och av bevis och handlingar som utfärdats i enlighet med oriktig införing. Här innebär förslaget en ändring i sak. I paragrafens *andra stycke* är, med fastighetsrättslig förebild (se 19 kap. 18 § JB), föreskrivet att rättelse skall anmärkas på bevis eller handling som utfärdats i enlighet med den felaktiga införingen. Det har under förberedelserna inför ikraftsättandet befunnits vara opraktiskt att förfara på det sättet i ett registersystem som i viss utsträckning bygger på automatisk framställning av vissa bevis. En lämpligare ordning är att nytt bevis resp. ny handling utfärdas och att den tidigare handlingen återfordras, görs obrukbar och behålls för att fogas till akten. För handlingens innehavare, som får avstå handlingen mot en ny, bör en sådan ordning enbart vara till fördel. Jag föreslår därför, att paragrafens *andra stycke* ändras i enlighet med detta.

I *tredje stycket* föreslås en redaktionell jämkning.

7 a övergångsbestämmelserna

Vid arbetet med överföring av fartyg från fartygs- och fiskefartygsregistren till skepps- och båtregistren har det visat sig föreligga vissa identifieringsproblem, vilka delvis sammanhänger med fall av dubbel eller flerdubbel registrering av samma fartyg. Osäkerheten i fråga om identitet beror också på att olika uppgifter föreligger om fartygsmått, närmast största längd och bredd. I stället för största längd förekommer i stor utsträckning uppgift om den s.k. igenkänningslängden, som ej är identisk med den största längden utan kan understiga denna. Tills de nya registren skall börja fungera fullt ut torde de

svåraste identifieringsproblemen bli undanröjda men osäkerhet kommer sannolikt i en hel del fall likväl att råda rörande längd- och breddmått. Oklarheter av denna typ bör kunna redas ut i lämplig ordning sedan registren har lagts upp, och några större olägenheter av att registren i ett inledningskede kommer att vara behäftade med vissa brister i detta hänseende torde i regel inte behöva befaras. I enstaka situationer kan emellertid oklarheten vara mera besvärande. Jag syftar här på sådana fall då de uppgivna måtten ligger nära gränsen mellan skepp och båtar (12×4 m) eller då det är tveksamt om egendomen över huvud taget är ett fartyg. Visserligen torde flertalet av dessa fall hinna utredas innan de nya lagreglerna träder i kraft. Det synes dock lämpligt att ålägga registermyndigheten att, när inskrivning eller inteckning första gången söks i egendom som överförts till skeppsregistret från fartygsregistret eller fiskefartygsregister, ta ställning till om egendomens beskaffenhet av skepp är otvetydigt utredd. Om så inte är fallet bör myndigheten kunna föranstalta om den utredning som behövs.

Myndigheten bör härvid kunna rikta föreläggande till skeppsägaren eller anlita biträde av sjöfartsverket eller tullverket, som har möjlighet att företa mätning på fältet. Det rör sig här inte om regelrätt skeppsmätning utan om ganska enkel måttagning, låt vara att den kräver någon kännedom om vad som skall och inte skall beaktas (jfr prop. 1973: 42 s. 299). Inom sjöfartsverket finns också den kompetens som behövs för att utreda omständigheter, som betingar egendomens beskaffenhet av fartyg, dvs. om den har skrov och styrinrättning eller, om vanlig styrinrättning saknas, en eljest godtagbar konstruktionsmässig manöverförmåga.

Som ny punkt 7 a i övergångsbestämmelserna till sjölagen föreslår jag regler av denna innebörd.

11 a övergångsbestämmelserna

Som jag har nämnt inledningsvis har det under arbetet på att lägga upp det nya skeppsregistret på grundval av fartygs- och fiskefartygsregistren samt inteckningsboken för fartyg visat sig att en stor mängd inteckningar i avregistrerade fartyg inte blivit dödade utan ännu består. Att fartyg är registrerat i fartygsregistret har från början varit och är alltjämt en förutsättning för att inteckning skall kunna beviljas i fartyget. Men fram till den 1 juni 1967, då den nuvarande 28 a § infördes i förordningen (1901:78) angående registrering av svenska fartyg, kunde fartyget avföras ur fartygsregistret utan att inteckningen dödats eller inteckningsborgenärens samtycke visats föreligga. Avregistrering förutsätter i regel och har även tidigare förutsatt att fartyget är förstört eller förlorat eller att det upphört att vara svensk. I sådana fall blir inteckningsborgenären normalt gottgjord på det ena eller andra sättet. Stundom — såsom vid fartygets försäljning efter kondemnation — upphör hans panträtt att gälla. Därför kan det på goda grunder antas,

att de fartygslösa inteckningar som nu bragts i dagen inte annat än i rena undantagsfall motsvaras vare sig av någon pantfordran eller av någon pant med bevarat förmögenhetsvärde. Det kan emellertid inte utslutas att enstaka fall finns där inteckningen alltjämt rätteligen utgör säkerhet för pantfordran. Rör det sig då om ett vrak, så kan detta framdeles bli bärgat och visa sig erbjuda ett för borgenären åtkomligt förmögenhetsvärde. Och är det fråga om fartyg som satts under utländsk flagg, kan det på nytt bli svenskt. I så fall torde det bero på den främmande statens lagstiftning huruvida den svenska, på inteckning grundade panträtten kunnat överleva det utländska skedet i fartygets tillvaro.

Det kan inte komma i fråga att helt enkelt beröva inteckningsborgenären hans panträtt i den mån denna erbjuder ett presumtivt förmögenhetsvärde för honom. Inteckningen torde i och för sig falla under övergångsbestämmelserna till 1973 års sjölagsändringar (se bl. a. punkt 11), låt vara att sådana bestämmelser som för sin tillämpning förutsätter att inteckningen är införd i skeppsregistret naturligtvis inte blir aktuella. Jag återkommer i det följande (se under 3.3) till frågan om den fortsatta registreringen av sådana inteckningar. I förevarande sammanhang är det bara fråga om att ta ställning till de problem som kan uppstå, ifall det avregistrerade fartyget framdeles skulle komma att bli registrerat som skepp eller kanske, vid iståndsättning av vrak, som skepp under byggnad. Uppenbarligen är dylika möjligheter övervägande teoretiska men de måste likväl tas med i beräkningen. Ty bevarad inteckningsrätt måste kunna göras gällande i egendomen antingen genom att betalning söks därur eller genom att borgenären väcker talan om fastställelse av sin rätt till egendomen. I det förra fallet torde han bli berättigad att få betalt ur egendomen med företräde framför borgenärer med panträtt på grund av inteckning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret och i det senare fallet är det följdriktigt att medge honom rätt att få inteckningen införd i registret med bästa rätt.

Det är tydligt, att en sådan ordning — som visserligen inte helt saknar motsvarighet redan i dag — måste bli besvärande för skeppssomsättningen och för belåningen av skeppsegendom, eftersom den i princip kräver att tredje man som vill inlåta sig på rättshandling rörande egendomen måste förvissa sig om att denna inte förut varit införd i fartygsregistret och på den grunden besväras av inteckning som ej kunnat föras över till skeppsregistret. Därför är det angeläget att sätta en gräns för ordningens varaktighet. En lämplig, ej alltför avlägsen sådan erbjuder utgången av maj 1977. Då har nämligen tio år förflutit sedan svenskt fartyg kunde avföras ur fartygsregistret utan hänsyn till inteckningsborgenär. Jag föreslår, att inteckning som här avses inte skall få göras gällande i egendom i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret efter denna tidpunkt. Undantag bör dock gälla för det fall att betalning sökts ur egendomen eller talan om rätt till denna på grund av inteck-

ningen väckts före angivna tid. Ifall talan om rätt till egendomen på grund av inteckningen bifalles, bör inteckningen föras in i registret.

Bestämmelser av angivna innebörd föreslås upptagna i en ny punkt 11 a i övergångsbestämmelserna till 1973 års sjölagsändringar.

3.3 Lagen om förnyelse av vissa fartygsinteckningar

I anslutning till förslaget om en ny punkt 11 a i övergångsbestämmelserna till 1973 års sjölagsändringar (under 3.2) har jag tagit upp problem som aktualiseras av den mängd gamla fartygsinteckningar utan underlag av registrerade fartyg som förberedelserna för den nya skeppsregistreringen bragt i dagen. Där var det fråga om sådan intecknings giltighet i fartyget efter dess eventuella framtida registrering i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Jag skall nu ta upp frågan hur inteckningsrätten skall bevaras eller bringas att upphöra.

Utgångspunkten bör som jag tidigare har angett vara att det inte kan komma i fråga att beröva borgenären hans panträtt på grund av inteckningen i den mån denna har eller kan tänkas ha något värde för honom. Inteckning som ej dödats bör genomgående bestå. Ty det vore alltför omständligt att ge sig in på någon detaljundersökning av de materiella förhållandena bakom varje inteckning som inte dödats innan 1973 års lag om ändring i sjölagen sätts i kraft och lagen (1901: 26 s. 1) om inteckning i fartyg därmed upphör att gälla. Men dess fortsatta giltighet bör inte vara obetingad utan bero av om borgenären finner inteckningen värd att bevaras. En sådan ordning kan etableras efter förebild av reglerna i 275 § sjölagen, enligt vilken inteckning i vissa avregistreringsmässiga skepp förfaller tio år efter det att avregistreringsgrunden inträdde men kan förnyas på begäran av bl. a. borgenären. Sådan förnyelse gäller för tio år åt gången.

Enligt min mening bör fartygsinteckning, som inte kan föras över till skeppsregistret emedan fartyget blivit avregistrerat, förfalla med utgången av maj 1977, då tio år förflutit sedan svenskt fartyg senast kunde avregistreras utan hänsyn till om det var intecknat eller ej. Inteckningen bör bestå endast ifall den förnyas på ansökan som görs före utgången av denna tid. Eftersom ägarhypotek inte gäller på grund av fartygsinteckning under den nuvarande ordningen bör endast borgenären ha rätt att begära förnyelse. För bifall till sådan begäran bör krävas att borgenären visar, dels att inteckningen utgjorde säkerhet för pantfordran då lagen om inteckning i fartyg upphörde att gälla, dels att den ännu då förnyelse söks utgör säkerhet för sådan fordran. Förnyelse bör liksom enligt 275 § sjölagen gälla tio år. Tioårstiden bör räknas från utgången av maj 1977 även om förnyelse skulle sökas och beviljas dessförinnan.

Genom denna reglering kommer alla dessa fartygsinteckningar att bevaras till maj 1977 i den mån de inte dödas dessförinnan medan få

av dem, om ens någon, kan antas komma att bestå efter nämnda tid. Till dess måste emellertid inteckningsboken för fartyg föras och befattningen med den bör då anförtros den nya sjörättsliga registermyndigheten. Boken måste föras även efter maj 1977 så länge den upptar inteckning som består.

Jag nämnde att gammal fartygsinteckning skulle kunna dödas. Det blir i så fall inte med tillämpning av bestämmelserna i sjölagen, som förutsätter att inteckningen är införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Dödning av fartygsinteckningen bör i stället företas med stöd av särskild bestämmelse, avsedd just för sådan överbliven inteckning. Jag har övervägt om andra inteckningsåtgärder, t. ex. nedsättning, bör stå till buds men inte funnit något praktiskt behov därav. Fartygsinteckning av förevarande slag bör antingen bestå oförändrad som sådan, eventuellt efter förnyelse, eller också dödas eller förfalla. Den som uppvisar inteckningshandling bör emellertid ha rätt att få sitt innehav antecknat i inteckningsboken, förutsatt givetvis att inteckningen inte redan har förfallit.

Förfarandet i förnyelseärenden bör vara skriftligt och det synes lämpligt att lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden görs tillämplig. Givetvis bör förnyelsebeslut föras in i inteckningsboken. Handlingar i sådana ärenden kan lämpligen förvaras i akter, ordnade som realakter under det berörda fartygets förutvarande nummer i fartygsregistret.

Som redan framgått förutsätter jag, att dessa fartygsinteckningar kommer att följa bestämmelserna i sjölagen så långt övergångsbestämmelserna till 1973 års lagändringar är tillämpliga. Därigenom löses i allt väsentligt spörsmål om inteckningsrättens materiella innehåll. Det är emellertid nödvändigt att också klara ut vad som skall gälla, ifall betalning söks ur egendomen. Det är då lämpligt att reglerna om utmätning och försäljning av registrerade skepp blir tillämpliga så långt de passar, vare sig egendomen förlorat karaktär av fartyg när exekutionen äger rum eller den skulle utgöra båt enligt de nya reglerna i sjölagen. Jag finner det självklart, att bl. a. de regler i 276 § nämnda lag och annorstädes som är avsedda att möjliggöra övertagande av inteckningsskuld inte bör vara tillämpliga vid sådan försäljning, eftersom de inte ägnar sig att tillämpas på inteckning utan underlag av registrerad skeppsegendom.

För att rättsförluster i görligaste mån skall undvikas är det viktigt att lämpliga åtgärder vidtas för att bringa reglerna om förnyelse m. m. till berörda rättshavares kännedom. Jag föreslår därför, att den nya registermyndigheten åläggs att, med ledning av inteckningsbokens innehavsanteckningar, rikta underrättelser till alla kända inteckningsborgenärer med upplysning, dels om att inteckningen inte blivit överförd till skeppsregistret, dels om vad som skall gälla för sådan inteckning. Underrättelserna bör lämnas i god tid före utgången av den tid

inom vilken förnyelse måste begäras. Jag föreslår att det föreskrivs att underrättelse skall ske före utgången av år 1976. Upplysningar om behandlingen av kvarstående fartygsinteckningar bör spridas också i annan form, t. ex. genom annonsering i fackpress och dagspress. Jag ämnar föreslå att domstolsverket får i uppdrag att sörja för detta.

Bestämmelser av den innebörd som jag här redogjort för föreslås upptagna i en särskild lag, betecknad *lag om förnyelse av vissa fartygsinteckningar m. m.*

3.4 Båtregistreringslagen

Med båt anses enligt 2 § sjölagen fartyg, vars största längd understiger tolv meter eller vars största bredd understiger fyra meter. Som jag har nämnt inledningsvis förordar jag, att bestämmelser om båtregistrering, som ursprungligen avsetts bli meddelade i administrativ ordning, i stället tas upp i en särskild lag. Jag föreslår att lagen betecknas *båtregistreringslag*. Reglerna i den föreslagna lagen ansluter sig i tillämpliga delar nära till sjölagens bestämmelser om skeppsregistrering.

Till skillnad från skeppsregistreringen, som fyller både offentlig och privaträttslig funktion, skall båtregistreringen huvudsakligen tillgodose behovet att förteckna yrkessjöfartens och yrkesfiskets båtar. Beträffande båtar för yrkesfiske finns regler om registrering i vissa internationella fördrag och vad yrkessjöfartens båtar beträffar kan ordnings- och beredskapssynpunkter anföras till stöd för registrering av dem.

Det förslag jag nu lägger fram syftar väsentligen till att fylla det registreringsbehov, nu tillgodosett genom fartygsregistret och fiskefartygsregistren, som inte täcks av skeppsregistret. Förslaget innefattar inte något ställningstagande till det av fritidsbåtutredningen nyligen i betänkandet (SOU 1974:95) Båtliv framlagda förslaget om en allmän fritidsbåtregistrering. Detta betänkande remissbehandlas f. n. Inte heller har jag tagit ställning till det förslag om privaträttslig reglering av båtregistreringen som lagberedningen har lagt fram i betänkandet (SOU 1974: 55) Utsökningsrätt XIII. Men jag återkommer i det följande (under 3.5) med förslag till förlängning, såvitt gäller båtbyggnad, av den ordning för att vinna förmånsrätt för forskott till fartygsbyggnad som ännu gäller enligt 3 § sjölagen. Därigenom kan det behov som föranlett lagberedningens förslag i viss del tills vidare tillgodoses.

1 Kap. Inledande bestämmelser

I 1 § begränsas båtregistreringen till *svenska båtar*. Vidare läggs i regeringens hand att avgöra i vad mån s. k. icke-kommersiella, statsägda båtar skall vara införda i båtregistret (jfr 11 § sjölagen och prop. 1973: 42 s. 228). Frågan om båtregistret skall omfatta endast svenska eller också vissa utländska båtar har lämnats öppen i den grundläggande föreskriften i 2 § sjölagen, närmast med tanke på att inte låsa

framtida regler om fritidsbåtregistrering. I förevarande sammanhang finner jag emellertid ingen anledning att låta registret omfatta annat än svenska båtar. I överensstämmelse med kravet i 8 § sjölagen att beteckning för fartygs identifiering såvitt möjligt skall överensstämma med dess igenkänningssignal föreskrivs i 2 § att båt skall registreras under denna signal. Motsvarande föreskrift gäller vid skeppsregistrering enligt 11 § andra stycket sjölagen. I anslutning till förslaget rörande 8 § sjölagen har jag beskrivit hur igenkänningssignal bestäms (se under 3.2).

2 Kap. Registrering och avregistrering

I detta kapitel tar förslaget upp bestämmelser om registrering m. m., som till innebörden i allt väsentligt stämmer med vad arbetsgruppen för skeppsregistrering har föreslagit och som i den delen lämnats utan erinran i sak vid remissbehandling.

I 1 § har upptagits regler om *registreringsplikt*. Avgörande för om registreringsplikt skall föreligga är enligt förslaget båtens användning. En sådan avgränsning kan visserligen kritiseras, eftersom användningen bestäms av ägarens avsikter, men tills vidare finns knappast någon alternativ anknytning som kan föredras.

F. n. gäller registreringsplikt dels för fartyg som är avsedda att användas till handelssjöfart eller passagerarbefordran och har en bruttodräktighet av minst 20 registerton dels för fiskefartyg med en största längd av minst åtta meter som används till saltsjöfiske. Enligt 1932 års konvention med Danmark angående fiskeriförhållandena i de till Sverige och Danmark gränsande farvattnen (SÖ 1933: 13) gäller dock registreringsplikt för fiskefartyg utan någon lägre storleksgräns.

De föreslagna nya reglerna innebär vissa begränsade utvidgningar av registreringsplikten. Enligt första stycket omfattar denna varje svensk båt som är avsedd att yrkesmässigt användas till befordran av gods eller passagerare, till bogsering eller bärgning, till fiske eller annan fångst i saltsjön eller till uthyrning till allmänheten. Uthyrning till allmänheten förekommer på flera sätt. Det finns t. ex. uthyrningsföretag som ställer obemannade båtar till förfogande för allmänheten mot hyra. Och det förekommer att båtägare hyr ut bemannade båtar för vissa resor eller kanske för viss tid. Det är närmast dylika fall förslaget tar sikte på. Däremot torde i regel falla utom bilden de fall då enskilda båtägare hyr ut sina båtar för tid då de inte själva använder dem, t. ex. för att på så sätt finansiera båtarna. Sådan verksamhet kan nämligen normalt ej anses som yrkesmässig.

Registreringsplikten för de båtar som jag här har nämnt begränsas enligt förslaget till sådana som har en största längd av minst sex meter (jfr prop. 1973: 42 s. 298 och 299). Såvitt gäller fiskebåtar måste dock med hänsyn till den nyssnämnda konventionen med Danmark göras

den reservationen att regeringen skall kunna förordna om registreringsplikt även för fiskebåtar som ej håller sex meters största längd, i den mån det är påkallat av hänsyn till internationellt åtagande. En regel härom har tagits upp i andra stycket.

Förhandlingar pågår om revision av konventionen med Danmark och det kan tänkas att en storleksgräns därvid kommer att införas. Ett väsentligt skäl för mitt förslag att den nedre gränsen för registreringsplikt nu bestäms till sex meter i stället för åtta, vilket f. n. gäller för fiskefartyg, är att man med en sådan gräns torde fånga in alla fiskebåtar som kan beräknas bli registreringspliktiga enligt ett blivande reviderat fördrag med Danmark. Såvitt jag förstår möter det knappast några betänkligheter att generellt sänka gränsen i fråga om fiskebåtar till sex meter. Arbetsgruppens förslag härom har inte heller rönt något motstånd.

Antalet båtar i yrkesmässig sjöfart under den nuvarande gränsen för registreringsplikt, som går vid en dräktighet av 20 bruttoregister-ton, torde vara förhållandevis litet. Från bl. a. ordnings- och beredskapssynpunkt är det motiverat att samhället har god överblick över det båtbestånd som sysselsätts i yrkesmässig sjöfart. Och en sådan överblick är lämplig också när det gäller uthyrningsbåtar. Därför har jag inte tvekat att föreslå, att den närmast för fiskebåtar tänkta sexmetersgränsen görs generell.

Passagerarfartyg står enligt 7 kap. 3 § lagen (1965: 719) om säkerheten på fartyg under offentlig tillsyn oavsett dräktighet. Denna lag definierar passagerarfartyg (2 kap. 2 §) så att det är fartyg som medför fler än tolv passagerare. Båt som är mindre än sex meter lång kan likväl vara ägnad att föra fler än tolv passagerare. Jag föreslår med hänsyn härtill att även passagerarbåt vars största längd understiger sex meter skall vara registreringspliktig, om den är konstruerad så att den kan föra fler än tolv passagerare. Däri ligger då att den inte bara skall av sin ägare vara avsedd för yrkesmässig passagerarfart utan också att den skall vara konstruerad för att med bibehållen sjösäkerhet kunna föra minst det förutsatta antalet passagerare ombord jämte besättning.

Enligt kapitlets 2 § skall även andra båtar än sådana som är registreringspliktiga kunna *i fakultativ ordning* föras in i båtregistret. Fartyg, som ej är registreringspliktiga, kan f. n. föras in i fartygsregistret. Syftet med en sådan registrering torde i regel vara att båten skall kunna in-tecknas. Detta blir inte möjligt genom registrering i båtregistret enligt mitt förslag. Sådan registrering på frivillig grund kan antas i regel komma att vara ett uttryck för ägarens önskan att vinna nationalitetshandling för sin båt. Förslaget drar gränsen för registreringsbarhet vid sex meters längd men medger registrering av mindre båtar i den mån särskilda skäl föreligger. Även en liten båt kan tänkas vara så beskaffad att den lämpar sig för utrikesfärd och i så fall bör det inte vara ägaren betaget att genom registrering vinna nationalitetshandling för

båten. Detta kan f. ö. vara fallet även om båten inte skall föras till utlandet på sjön utan forslas dit på annat sätt för att användas där t. ex. vid tävling.

Som särskilt skäl för registrering av båt, vilken är mindre än sex meter lång, räknar förslaget bl. a. att båten tilldelas anropssignal för radiostation. Televerket bör nämligen kunna föreskriva som villkor för sådan tilldelning att båten registreras så att verket i registret kan följa båtens och därmed stationens eventuella omsättning mellan olika händer.

I kapitlets 3 och 4 §§ anger förslaget *undantag från registreringsplikt och registreringsrätt*.

Båt som utgör tillbehör till annat fartyg bör inte få registreras särskilt. Den omfattas bl. a. i vissa fall av den märkningsplikt som gäller för fartyget självt. En bestämmelse om förbud mot registrering av sådan båt föreslås i 3 §. Vid skeppsregistrering gäller inte något motsvarande förbud. Det får nämligen anses ligga i sakens natur att skepp inte kan utgöra rättsligt tillbehör till annat fartyg (se prop. 1973: 42 s. 222).

Av hänsyn till främmande stat måste det förebyggas att utomlands förvärvad, där registrerad båt blir nationalitetsregistrerad hos oss innan den avförts ur det utländska registret. Bestämmelse i det syftet upptar förslaget i 4 §. För skeppsregistreringens del finns motsvarande regel i 35 § sjölagen.

I kapitlets 5 § föreslås regler om skyldighet för den som förvärvat båt, vilken är registreringspliktig i hans hand, att *anmäla båten för registrering* i båtregistret. Grundas förvärvet på överlåtelse, kan det vara villkorat — på grund av äganderättsförbehåll, återtagandeförbehåll eller liknande villkor till överlåtarens förmån — och därför ofullbordat. I så fall ger det ej upphov till anmälningsskyldighet. Det svarar mot vad som gäller vid skeppsregistrering (12 § sjölagen). Paragrafens andra stycke upptar en motsvarighet till 12 § andra stycket sjölagen (jfr prop. 1973: 42 s. 304 och 305). Enligt denna bestämmelse inträder anmälningsskyldighet i fråga om båt sex månader från sjösättningen. Jag är medveten om att sjösättningen inte är någon idealisk utgångspunkt för en anmälningsskyldighet i fråga om småbåtar men har inte funnit skäl att på denna punkt söka en lösning som lämpar sig speciellt för sådana. För de båtar som omfattas av den föreslagna registreringsplikten synes regeln kunna godtas.

Avregistrering av båt regleras förslaget i 6—8 §§ i detta kapitel. Föreskrifterna står i nära överensstämmelse med dem som enligt 16 och 17 §§ sjölagen gäller för avregistrering av skepp. Men för båt tillkommer som avregistreringsgrund, dels att den blivit tillbehör till annat fartyg och därmed ej längre är registreringsbar, dels — om den inte är registreringspliktig — att ägaren vill ha den avregistrerad. Motsvarig-

het till bestämmelserna om inteckningsborgenärs inflytande på avregistrering av skeppsegendom finns naturligtvis ej i förslaget. Däremot ges liksom i fråga om skepp föreskrifter om spärr mot avregistrering av båt, som till följd av andelsövergång förlorat svensk nationalitet. Ty även båts nationalitet kan bevaras eller, rättare sagt, återställas enligt bestämmelserna i 52 och 55 §§ sjölagen. Någon anledning att belasta systemet med regler om sådan konvertering av avregistreringsärendet som 17 § första stycket andra punkten sjölagen föreskriver (jfr prop. 1973: 42 s. 614) finns emellertid inte i detta sammanhang.

3 Kap. Förvärvsanteckning

Båtregistreringen behöver, till skillnad från skeppsregistreringen, inte förenas med sådan äganderättsprövning som kan lägga grund för privaträttsliga förfoganden över egendomen. Men så enkelt som bilregistreringen kan den likväl inte läggas upp. Ty på grundval av registreringen skall kunna utfärdas nationalitetshandling, som ger båten erkännande som svenskt fartyg med därav folkrättsligt betingat status. Och detta förutsätter enligt 1 § sjölagen en prövning av äganderättsförhållandena. I princip bör det därför för anteckning av förvärv krävas utredning som visar att förvärvet ägt rum.

I 1 § första stycket av detta kapitel föreskrivs, att båtförvärv antecknas på grundval av registrering. På motsvarande sätt förhåller det sig vid skeppsregistrering; jfr 13 § första stycket sjölagen. I andra stycket av 1 § föreskriver förslaget, att lagens bestämmelser om båtförvärv skall ha motsvarande tillämpning på *förvärv av andel* i båt; jfr 13 § andra stycket sjölagen.

I 2 § regleras förvärvares skyldighet att för anteckning i båtregistret *anmäla sitt förvärv* av registrerad eller registreringspliktig men oregistrerad båt. Anmälningensfristen är densamma som gäller för registreringsanmälan. Villkorliga förvärv undantas från sådan skyldighet. Någon rätt att vinna anteckning av dylikt förvärv föreslås inte heller. Detta avviker från vad som enligt 14 § tredje stycket sjölagen gäller för skepp. Med hänsyn till att införing i båtregistret inte får några privaträttsliga verkningar har jag inte funnit någon anledning att öppna registret för anteckning om villkorliga förvärv. Den som anmäler båt för registrering behöver naturligtvis inte dessutom särskilt anmäla sitt förvärv för anteckning i registret.

Enligt 3 § kan anmälan av förvärv för anteckning i båtregistret underlåtas, ifall båten i stället anmäls för avregistrering. Detta förutsätter då att båten tillhör den kategori som inte är registreringspliktig eller att särskild avregistreringsgrund enligt 2 kap. 6 § kan åberopas. Paragrafen innehåller dessutom uttrycklig föreskrift om att dödsbo ej är skyldigt att anmäla förvärv från den döde. Detta överensstämmer med vad som enligt 14 § andra stycket sjölagen gäller i fråga om skepp.

Eftersom ordningen för förvärvsanteckning inte kräver sammanhängande antecknad fångeskedja, behövs däremot ingen motsvarighet till det vid skeppsregistreringen gällande kravet att dödsboets förvärv skrivs in då boet överlåter egendomen. Jag har inte ansett det behövt här såsom i 14 § sjölagen och 20 kap. 1 § JB uttryckligen förklara att bodelning, varigenom make tillskiftas båt som redan förut tillhört honom, inte ger upphov till anmälningsplikt.

I 4 § föreslås regler om skyldighet för överlåtare av registrerad båt eller andel i sådan egendom att *anmäla överlåtelsen* till registermyndigheten. Anmälningsfristen föreslås med en månad överskrida den frist som förvärvaren har och överlåtarens anmälningsplikt aktualiseras bara om förvärvaren inte fullgör sin. Den föreslagna regeln motiveras av intresset att uppgifterna i båtregistret återger de verkliga förhållandena. Överlåtarens anmälningsplikt ger registermyndigheten möjlighet att vaka över att föreskrifterna om anmälan av förvärv för anteckning i båtregistret efterlevs. Den föreslagna ordningen har ingen egentlig motsvarighet vid skeppsregistrering men där utgör de viktiga rättsverkningar som sjölagen knyter till inskrivning troligen ett verksamt motiv för förvärvare att söka inskrivning utan dröjsmål. Här är förvärvsanteckning en ren ordningsfråga vars efterlevnad kräver noggrannare övervakning. Skyldigheten att anmäla överlåtelse till registermyndigheten för kännedom straffsanktioneras enligt förslaget. Jag återkommer till det vid 5 kap. 3 §.

Överlåtarens anmälningsplikt skall inte bara vara beroende av om förvärvaren fullgör sin anmälningsplikt. När överlåtaren delar förvärvarens skyldighet att anmäla båten för avregistrering — vilket är fallet då överlåtelsen medför nationalitetsförlust — finns naturligtvis ingen anledning att föreskriva ytterligare anmälningsplikt för honom. Detsamma gäller, ifall överlåtelsen anmäls till registermyndigheten som andelsövergång i partrederi. Sådan anmälan förutsätts i 53 § sjölagen och jag ämnar föreslå att tillämpningsföreskrifter utfärdas därom; jfr även 40 § första stycket sjölagen.

Jag har betecknat förvärvsanteckning i båtregistret som en ordningsfråga. Det bör emellertid tillfogas, att fastän förslaget inte knyter privaträttslig verkan till förvärvsanteckningen så är det möjligt att den förvärvsprövning som föregår anteckningen kommer att få viss återverkan t. ex. vid båtomsättning. Ty det är sannolikt att man i rättspraxis skall visa sig obenägen att finna förvärv av registrerad båt förenligt med vanliga krav på god tro, om förvärvet skett från annan än den som registret utpekar som ägare eller som härleder sin rätt från denne.

4 Kap. Förfarandet i båtregisterärenden

Det står numera klart, att båtregistreringen bör ske med samma registerteknik som skeppsregistreringen, dvs. med användning av automatisk databehandling. Som mitt förslag är utformat företer registrering

och förvärvsanteckning i båtregistret betydande likheter med skeppsregistrering och förvärvsinskrivning i skeppsregistret. Förfarandet hos registermyndigheten bör därför ordnas med förebild av vad som gäller i registerärenden enligt 2 kap. sjölagen. En sådan ordning har klara praktiska fördelar också med hänsyn till att det är samma myndighet som skall tillämpa de bägge lagarna. De avvikelser förslaget innefattar är väsentligen betingade av att det vid båtregistrering ej är fråga om att tillgodose de privaträttsliga syften som i så hög grad styr skeppsregistreringen. Förfarandet regleras i förevarande kapitel under rubrikerna "Allmänna bestämmelser", "Anmälan i båtregisterärende", "Beredningen av båtregisterärende" och "Prövningen av båtregisterärende".

Till *de allmänna bestämmelserna* hör enligt förslaget först föreskrifter om vad som förstås med båtregisterärende, vilka är upptagna i 1 §. De ansluter nära till definitionen i 25 § sjölagen av registerärende. Detsamma gäller bestämmelserna i 2 §. Där hänvisas till de allmänna tvistemålsreglerna som subsidiärt tillämpliga i båtregisterärenden. Vidare bemyndigas regeringen att meddela närmare föreskrifter om förfarandet. En avvikelse från sjölagens regler, som sammanhänger med registrens olika funktioner, är att systemet med inskrivningsdagar inte föreslås tillämpat i båtregisterärenden.

Också föreskrifterna om dagbokföring, aktbildning och beslut i 3—5 §§ följer förebilden i sjölagen tämligen noga. En avvikelse består i att förutvarande ägare ej skall underrättas om förvärvsanteckning. I fråga om inskrivning av skeppsförvärv är föreskrift av sådan innebörd meddelad i 28 § första stycket sjölagen. Den är emellertid beroende av den långtgående rättsliga legitimation som inskrivning i skeppsregistret ger förvärvaren (jfr prop. 1973: 42 s. 313). Någon egentlig motsvarighet föreligger inte här, även om man som förut nämnts i rättstillämpningen kan komma att tillägga förvärvsanteckningen betydelse vid bedömning av godtrosvörvärv av båt.

Registeranteckningar av annat slag än förvärvsanteckningar och data rörande båten m. m. (jfr 38 § sjölagen) reglerar förslaget i 6 §. Sådana anteckningar begränsas därvid närmast till förhållanden som är av omedelbar betydelse för förvärvsprövning i båtregisterärenden och till nationalitetsförlust som ej omedelbart kan föranleda avregistrering enligt 2 kap. 7 §. Officialrättelse av införing och vad som sammanhänger därmed regleras i kapitlets 7 § väsentligen i överensstämmelse med förebilden i 39 § sjölagen; jfr avsnitt 3.2 i det föregående. Därvid har kraven på hänsyn till rättsägare reducerats till en allmän regel om att den vars rätt berörs bör ges tillfälle att yttra sig.

Anmälan i båtregisterärende skall enligt 8 § göras skriftligen, om inte fångeshandling eller annan tjänlig handling ges in. Det överensstämmer helt med vad som är föreskrivet i 30 § första stycket sjölagen. Anmälan av båtöverlåtelse till registermyndighetens kännedom enligt 3 kap. 4 §

faller utanför denna reglering. Sådan anmälan ger inte i och för sig upphov till registerärende.

För förslaget bestämmelser i 9—11 §§ om *beredningen av båtregisterärenden* har 30 § andra och tredje styckena samt 31 och 32 §§ sjölagen stått modell. Den väsentliga avvikelser från förebilden består i att uppskovsinstitutet, som är stramt reglerat för skeppsregistreringens del, är uppmjukat i förslaget så att registermyndigheten kan utnyttja institutet för att laga efter läglighet, låt vara utan att eftersätta berättigade krav på snabb och smidig registerföring. Det är inte heller meningen att formellt uppskov alltid skall behöva tillgripas så snart ärendet inte kan tas upp och avgöras samma dag som det anhängiggörs. Här gäller nämligen inte den princip som ligger i sjölagens regler om inskrivningsdagar, nämligen att ärende som anhängiggörs viss inskrivningsdag också skall tas upp och behandlas den dagen. Det är alltså ingenting som hindrar att ett båtregisterärende tas upp till behandling först viss tid efter det att ärendet har kommit in till myndigheten. Det ligger dock i sakens natur att ärendena bör behandlas snabbt och att balanser i möjligaste mån bör undvikas.

Under uppskov när det "är ändamålsenligt för ärendets beredning" ryms t. ex. de fall som avses i 32 § andra stycket sjölagen förutsatt att det framstår som ändamålsenligt att ärende förblir anhängigt tills läget klarat. På samma sätt bör registermyndigheten kunna uppskjuta behandlingen av en anmälan, ifall det förefaller sannolikt att en i och för sig klarlagd avslagsgrund snart nog skall bli undanröjd och det därför framstår som föga meningsfullt att strax avslå anmälan för att invänta en ny. Och även andra fall kan tänkas vara lämpade för uppskov, om båtregistrets tillförlitlighet är betjänt av att ärendet behandlas på det sättet. Men det är klart att anmälningar som i och för sig kan bifallas, inte skall uppskjutas enbart för det att t. ex. någon ytterligare upplysning om förhållande som skall redovisas i registret ännu står att vinna. Sådant kan, här som vid skeppsregistrering, ordnas på enklare sätt genom komplettering i efterhand.

En central plats i regelsystemet intar av naturliga skäl föreskrifterna om *prövningen av båtregisterärenden*. De fördelar sig på 12 §, som innehåller regler om de krav på utredning som skall gälla vid förvärvsprövningen, samt 13 och 14 §§ där avslagsgrunderna förtecknas. Som jag har antytt tidigare bör, med hänsyn till att registreringen skall ligga till grund för utfärdande av nationalitetshandling, den som anmäler en båt för registrering eller ett förvärv för anteckning i princip vara skyldig att styrka sin rätt till båten.

I 12 § första stycket föreskrivs, att den som anmäler båt för registrering skall visa att han härleder sin rätt från båtens förste ägare, dvs. den som tillverkat eller låtit tillverka båten. Skulle fångeskedjan bakåt gå ut över landets gränser, gör förslaget emellertid halt vid det förvärv varigenom båten blev svensk och sträcker inte anspråken på härledning

längre. Ofta nog finns f. ö. då en utländsk registrering med tillhörande redovisning av de senaste äganderättsförhållandena att falla tillbaka på. Eftersom båt följer allmänna lösöresrättsliga regler, kan den bli föremål för s. k. exstinktivt förvärv i god tro eller originärt förvärv genom fynd. Jag erinrar här om 1 och 4 §§ lagen (1918: 163) med vissa bestämmelser om sjöfynd. Detta beaktar förslaget så att sökanden också kan styrka sin rätt genom att visa att båten "eljest tillhör honom". Detta skall emellertid inte tolkas så att fastställelse av godtrosvärv skall kunna ske i båtregisterärende. Råder tvist i frågan om sökanden på sådan grund förvärvat rätt till båten, bör han inte kunna antecknas som ägare till denna förrän hans rätt fastslagits genom dom.

I andra stycket av 12 § ges motsvarande föreskrifter för det fall att förvärv av redan registrerad båt eller andel däri anmäls för anteckning i registret. Kravet på härledning är då bestämt så att utgångspunkten är det senast i registret antecknade förvärvet. Men någon sammanhängande *antecknad* fångeskedja är det inte tal om att etablera. Den som härleder sin rätt till utgångspunkten genom flera mellanled vinner alltså anteckning av sitt eget förvärv direkt. Det offentliga intresset av förvärvsredovisning i registret begränsar sig till aktuella förhållanden och något rättsligt betingat motiv att i efterhand föra in inaktuella förvärv i registret föreligger inte. På den punkten skiljer sig båtregistreringen från skeppsregistreringen.

Även när det gäller anteckning av förvärv av redan registrerad båt måste man räkna med förekomsten av exstinktiva godtrosvärv. Den nyssnämnda regeln i första stycket för sådana fall har därför motsvarighet också i förslagets andra stycke.

Det kan på goda grunder befaras, att de krav på bevisning som ställs upp i första och andra styckena i åtskilliga fall skall visa sig svåra eller nästan omöjliga att uppfylla. Att härleda sin rätt till en registrerad båt kan vara svårt nog med hänsyn till det sätt på vilket egendom av detta slag vanligen omsätts och förmodligen även framdeles kommer att omsättas. Ännu svårare måste det kunna bli att klarlägga en kanske lång kedja av fång till en oregistrerad båt. Det är emellertid från allmän synpunkt av väsentligt intresse att registreringspliktiga båtar verkligen blir registrerade och att registret återger aktuella ägareförhållanden. Alltför stränga krav på den utredning som skall förebringas för att ett förvärv skall kunna införas i registret kan lätt medföra att detta i själva verket blir mindre tillförlitligt än det annars kunde bli. Dessa överväganden har lett till den slutsatsen att sökanden bör ges möjlighet att bota brist i utredningen genom att avge en skriftlig försäkran på heder och samvete. En regel härom har upptagits i 12 § tredje stycket. Försäkran bör kunna innehålla exempelvis uppgift om från vem sökanden förvärvat båten och redogörelse för vad han känner till om dennes rätt till båten. Det får ankomma på registermyndigheten att pröva i vad mån detta bör tillåtas lika väl som vilket bevisvärde en dylik försäkran

skall tillmätas i det enskilda fallet. Om lämnade uppgifter är oriktiga kan sökanden straffas enligt 15 kap. 10 § brottsbalken för osann eller vårdslös försäkran.

Avslagskatalogen i 13 § första stycket gäller registreringsanmälan och anmälan av förvärv för anteckning i båtregistret. Den inleds med det fall att anmälan ej uppfyller det skriftlighetskrav som ställs upp i 8 §, fortsätter såvitt gäller registreringsanmälan med det fall att det brister i förutsättning för båtens registrering enligt 2 kap. 1—4 §§ i förslaget och fullföljs med de fall, avsedda för både registreringsanmälan och anmälan av förvärv, då det åberopade förvärvet inte styrks eller då det är ogiltigt eller eljest inte kan göras gällande. De båda sistnämnda avslagsgrunderna motsvarar i sak 33 § 5—9 sjölagen.

I 14 § ges motsvarande föreskrifter för avslag på avregistreringsanmälan, nämligen dels att skriftlighetskravet i 8 § ej iakttagits och dels att laga avregistreringsgrund ej visats föreligga.

5 Kap. Särskilda bestämmelser

I detta kapitel, som avslutar lagen, föreslås till en början i 1 och 2 §§ under särskilda rubriker bestämmelser om besvär över beslut i båtregisterärenden, vilka svarar mot regleringen i 29 § sjölagen och om behörighet för registermyndigheten att döma ut vite, som förelagts enligt lagen. Till skillnad från vad som gäller enligt 26 § tredje stycket sjölagen föreslås inte någon föreskrift om beloppsbegränsning av sådant vite men genom hänvisningen i 4 kap. 2 § till tvistemålsreglerna blir beloppsbegränsningen i 9 kap. 8 § rättegångsbalken tillämplig. Vitesbeloppen kan sålunda ej överstiga 5 000 eller, vid förnyat föreläggande, 10 000 kronor.

Härefter följer i 3 §, under rubriken "Ansvar", föreskrift som straffsanktionerar kravet i 3 kap. 4 § att överlåtelse av båt eller båtandel skall anmälas till registermyndigheten för kännedom. Straffet föreslås bli böter högst 500 kronor. Detta skall ge den yttersta garantin för att båtregistrets innehåll rörande båtägare blir någorlunda vederhäftigt.

Kapitlet avslutas, under rubriken "Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten", i 4 och 5 §§ med bestämmelser, som motsvarar dem jag tidigare föreslagit i 354 och 355 §§ sjölagen. Jag hänvisar till framställningen i det föregående under 3.1.

Övergångsbestämmelser

Båtregistreringslagen bör träda i kraft samtidigt med ändringarna i sjölagen. Under punkt 1 föreslås därför att lagen skall träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Båtregistret bör liksom skeppsregistret läggas upp på grundval av innehållet i fartygsregistret hos sjöfartsverket och i fiskefartygsregistren under tullverket. Bestämmelse härom föreslås under punkt 2. Förbe-

redelserna för detta är, liksom i fråga om skeppsregistret, redan långt framskridna.

Enligt punkt 5 övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen skall varje intecknad båt föras över från fartygsregistret till skeppsregistret. Den skall dock avföras därur, när båten upphör att besväras av inteckning. Eftersom det då kan röra sig om en båt som är registreringspliktig enligt båtregistreringslagen, föreslås under punkt 3 att båten i så fall utan vidare skall föras in i båtregistret då den avförs ur skeppsregistret. Detsamma föreslås gälla annan registrerad båt som ej ägaren begärt skall vara oregistrerad i fortsättningen.

Av skäl som väsentligen svarar mot dem jag anfört till stöd för förslaget om en ny punkt 7 a i övergångsbestämmelserna till 1973 års sjölagsändringar (avsnitt 3.2) föreslås under punkt 4 bestämmelser enligt vilka registermyndigheten när förvärvsantekning första gången aktualiseras i fråga om båt, som överförts till båtregistret från fartygsregistret eller fiskefartygsregister, skall ta ställning till om dess egenskap av båt — med avseende på mått och beskaffenhet i övrigt — är otvetydigt utredd.

3.5 Lagen om registrering av båtbyggnadsförskott, m. m.

Som jag nämnde inledningsvis har enligt 3 § sjölagen i dess alltjämt gällande lydelse den som lämnat eller utfäst sig att lämna förskott — i form av byggnadsämnen eller pengar — till fartygsbyggnad rätt att låta ta in skriftlig avhandling om förskottet i Stockholms tingsrätts bouppteckningsprotokoll och har därefter enligt 4 § andra stycket förmånsrättslagen (1970:979) förmånsrätt i "byggnadsämnena och det som för beställarens räkning tillverkats med förskottet". På det sättet vinner beställaren ett begränsat skydd för sin rätt till återbetalning för den händelse tillverkaren kommer på obestånd. Regleringen har framför allt utnyttjats vid beställningar av stora fartyg hos våra skeppsvarv. Den ersätts av skeppsbyggnadsregistreringen. Den som beställer båt får varken fortsatt möjlighet att vinna förmånsrätt för byggnadsförskott eller rätt till registrering av bygget och inskrivning av sin rätt till detta. Denna konsekvens av lagändringen har, som jag tidigare nämnt, uppmärksammats i lagberedningens betänkande Utsökningsrätt XIII. Vad som har förekommit i detta ärende ger vid handen att det kan vara motiverat att i avvaktan på den slutliga behandlingen av lagberedningens förslag bereda båtbeställare fortsatt möjlighet till skydd för byggnadsförskott. Nuvarande ordning har visserligen blivit mycket litet utnyttjad av båtvarvens kunder men det är tänkbart att den skulle komma till ökad användning, om den bevarades. Jag föreslår därför att det, i samband med att 1973 års sjölagsändringar sätts i kraft, genom särskild lag införs regler om förmånsrätt för båtbyggnadsförskott motsvarande dem som hittills har gällt för alla slag av fartyg. Förmåns-

rätten för båtbyggnadsförskott bör inte stå tillbaka för det s. k. löneprivilegiet enligt 11 och 12 §§ förmånsrättslagen (1970: 979). Det svarar mot vad som enligt 1973 års sjölagsändringar skall gälla förmånsrätt för panträtt på grund av skeppsbyggnadsinteckning. Löneprivilegiet är väsentligen tillgodosett genom statlig lönegaranti i konkurs.

En ordning för att vinna förmånsrätt för båtbyggnadsförskott kommer, till skillnad från den nuvarande, att kräva att i varje ärende om registrering av förskottsavtal prövas att förskottet verkligen gäller båtbygge och inte skeppsbygge. Ty beställning av skepp ger rätt till registrering av skeppsbygget och inskrivning av beställarens rätt därtill enligt sjölagen och det är då dessa regler — därtill anslutande övergångsregler inbegripna — som skall komma till uteslutande användning. Skillnaden mellan skepp och båtar framgår av 2 § sjölagen. Stockholms tingsrätt får med tillämpning av lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden utreda hur det i varje ärende förhåller sig med detta.

I enlighet härmed föreslår jag en särskild lag om registrering av båtbyggnadsförskott, som såvitt gäller båtbeställning väsentligen motsvarar den nuvarande ordningen med förmånsrätt för förskott till fartygsbyggnad, och en lag om ändring i lagen (1973: 1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979), enligt vilken förmånsrätt för båtbyggnadsförskott skall gälla under förutsättning att skriftligt avtal om förskottet registrerats i bouppteckningsprotokollet hos Stockholms tingsrätt. Förmånsrätt som återopas i konkurs på grund av ansökan före ikraftträdandet eller vid utmätning som sker före ikraftträdandet skall enligt erkänd grundsats följa äldre bestämmelser (se punkt 8 i övergångsbestämmelserna till förmånsrättslagen; jfr prop. 1971: 178 s. 35).

Dessa lagar föreslås träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att antaga förslagen till

1. lag om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
2. lag om ändring i lagen (1973: 1064) om ändring i sjölagen (1891: 35 s. 1),
3. lag om förnyelse av vissa fartygsinteckningar m. m.,
4. båtregistreringslag,
5. lag om registrering av båtbyggnadsförskott,
6. lag om ändring i lagen (1973: 1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970: 979).

5 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

(Översättning)

York-Antwerp-rules 1974

Rule of interpretation. In the adjustment of general average the following lettered and numbered Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

Except as provided by the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

Rule A. There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B. General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis herein after provided.

Rule C. Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

Loss or damage sustained by the ship or cargo through delay, whether on the voyage or subsequently, such as demurrage, and any indirect loss whatsoever, such as loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D. Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure, but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

Rule E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F. Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average

York-Antwerpen-reglerna 1974

Tolkningsregel. Vid uppgörandet av gemensamt haveri skall följande littererade och numrerade regler tillämpas med utslutande av varje med dem oförenlig lag eller praxis.

Gemensamt haveri uppgörs i enlighet med de littererade reglerna utom i de fall för vilka särskilda bestämmelser finns i de numrerade reglerna.

Regel A. En gemensamt-haveri-akt föreligger då — och endast då — en extraordinär uppoffring eller utgift avsiktligt och skäligen görs till gemensam räddning i syfte att bevara värden, som gemensamt är utsatta för fara på sjön.

Regel B. Uppoffringar och kostnader av gemensamt haveris natur bärs av de olika bidragande intressena efter nedan angivna grunder.

Regel C. Endast sådana förluster, skador eller kostnader, vilka är en direkt följd av gemensamt-haveri-akten ersätts såsom gemensamt haveri.

Såsom gemensamt haveri ersätts icke förlust eller skada på fartyg eller last genom dröjsmål, vare sig under resan eller där efter, såsom demurrage, och icke heller någon som helst indirekt förlust såsom förlust av marknad.

Regel D. Då den händelse, som gav anledning till uppoffringen eller utgiften, tillkommit genom vållande av någon av haveriintressenterna, föreligger icke desto mindre bidragsskyldighet, men detta skall inte inskränka någonsida möjlighet att åberopa sådant vållande.

Regel E. Den, som kräver ersättning i gemensamt haveri, har att visa att förlusten eller kostnaden är ersättningsgill såsom gemensamt haveri.

Regel F. Varje extra utgift, som trätt i stället för annan utgift, vilken skulle ha ersatts såsom gemensamt haveri, skall an-

shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage by smoke or heat however caused.

Rule IV. Cutting away Wreck

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have been previously carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

ses vara gemensamt haveri och ersättas såsom sådant, utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen, men endast intill beloppet av den inbesparade gemensamt-haveri-utgiften.

Regel G. Med hänsyn till såväl rätten till ersättning som bidragsskyldigheten skall gemensamt haveri uppgöras på grundval av värdena vid den tid och på den ort, där resan slutar.

Genom denna regel avgörs icke, var dispaschen angående det gemensamma haveriet skall upprättas.

Regel I. Kastning av last

Överbordkastning av last ersätts icke såsom gemensamt haveri, såvida icke samma last transporteras i överensstämmelse med erkänd sedvänja inom ifrågavarande slags fraktfart.

Regel II. Skada, förorsakad av kastning och uppoffring för det helas räddning

Som gemensamt haveri ersätts skada som tillfogas fartyg och/eller last genom eller till följd av en uppoffring för det helas räddning liksom även skador av vatten som tränger ner genom ett fartygs luckor, när dessa öppnats för att verkställa kastning för det helas räddning, eller som tränger ner genom andra öppningar som gjorts i samma avsikt.

Regel III. Släckning av brand ombord

Skada som vid brandsläckning ombord tillfogas fartyg och/eller last genom vatten eller annorledes, däri inbegripet skada, som uppkommit genom att ett brinnande fartyg strandsatts eller borrhats i sank, skall ersättas såsom gemensamt haveri; dock ersätts icke skada av rök eller värme hur den än uppkommit.

Regel IV. Bortkapning av skadade fartygsdelar

Förlust eller skada uppkommen till följd av bortkapning av spillror eller delar av fartyget, vilka förut slagits loss eller måste anses förlorade till följd av sjöolycka, skall icke ersättas som gemensamt haveri.

Rule V. Voluntary Stranding

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage shall be allowed in general average.

Rule VI. Salvage Remuneration

Expenditure incurred by the parties to the adventure on account of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average to the extent that the salvage operations were undertaken for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.

Rule VII. Damage to Machinery and Boilers

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

Rule VIII. Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred), and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX. Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed, calculated

Regel V. Frivillig strandning

När ett fartyg med avsikt sätts på grund för det helas räddning, vare sig fartyget i annat fall skulle drivit i land eller ej, skall därav uppkommande förlust eller skada ersättas som gemensamt haveri.

Regel VI. Bårgarlön

Utgifter som haveriintressent till följd av bärgning fått vidkännas på grund av kontrakt eller på annan grund skall ersättas i gemensamt haveri i den omfattning bärgningsåtgärderna vidtagits för att bevara värden som gemensamt var utsatta för fara på sjön.

Regel VII. Skada på maskineri och pannor

Skada som uppkommit på maskineri av något slag och på pannor vid försök att flottaga fartyg, som strandat och befinner sig i farlig belägenhet, skall ersättas såsom gemensamt haveri, när skadan bevisligen härleder sig från åtgärd, som företagits i avsikt att för det helas räddning bringa fartyget flott även med risk att lida dylik skada; men när fartyget är flott ersätts icke under några omständigheter såsom gemensamt haveri förlust eller skada som uppstått genom att fartygets framdrivningsmaskineri och pannor fått arbeta.

Regel VIII. Utgifter för att lätta strandat fartyg och skada som därav följt

När fartyget strandat och lossning av last, fartygets bränsle och/eller utrustningsartiklar sker såsom en gemensamt-haveriakt, skall de extra utgifterna för fartygets lättande, för prämhyror och för återinlastning (om sådan ägt rum) ävensom därvid uppkommen förlust eller skada ersättas såsom gemensamt haveri.

Regel IX. Fartygsinventarier och utrustningsartiklar, använda till bränsle

Fartygsinventarier och/eller utrustningsartiklar, som oundgängligen måst användas till bränsle för det helas räddning i en nödsituation, skall ersättas såsom gemensamt haveri, då — och endast då — fartyget varit försett med ett tillräckligt förråd av bränsle; dock skall den uppskattade kvanti-

at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving, shall be credited to the general average.

Rule X. Expenses at Port of Refuge etc.

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

When a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average. The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal.

(b) The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the voyage.

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless

tet bränsle, som eljest skolat förbrukas, beräknad efter gängse pris i fartygets sista avgångsort vid tiden för avgången, räknas det gemensamma haveriet till godo.

Regel X. Utgifter i nödhamn etc.

(a) När fartyget anlöpt en hamn eller ort såsom nödhamn eller återvänt till lastningsort till följd av sjöolycka, uppoffring eller andra extraordinära omständigheter, som gjort anlöpan eller återvändandet nödvändigt för det helas räddning, skall utgifterna för anlöpan av sådan hamn eller ort ersättas såsom gemensamt haveri; och när fartyget därifrån åter avgått med sin ursprungliga last eller en del därav, skall motsvarande utgifter för utgående från sådan hamn eller ort, vilka är en följd av sådant anlöpan, likaledes ersättas såsom gemensamt haveri.

När fartyget befinner sig i hamn eller ort såsom nödhamn och måste förflyttas till annan hamn eller ort emedan reparation icke kan utföras i den första hamnen eller orten, då skall bestämmelserna i denna regel tillämpas beträffande denna andra hamn eller ort som om den var nödhamn och kostnaderna för sådan förflyttning, inklusive provisoriska reparationer och bogsering, skall ersättas såsom gemensamt haveri. Bestämmelserna i Regel XI skall tillämpas på den förlängning av resan som föranletts av dylik förflyttning.

(b) Kostnaden för hantering ombord eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vare sig i lastningsort, orderplats eller nödhamn, skall ersättas såsom gemensamt haveri, när hanteringen eller lossningen var nödvändig för det helas räddning eller för att möjliggöra reparation av skada, som fartyget lidit genom uppoffring eller sjöolycka, förutsatt att reparationen var nödvändig för att resan tryggt skulle kunna fullföljas utom i de fall då skadan på fartyget upptäckts i lastningsort eller orderplats utan att någon sjöolycka eller annan extraordinär händelse som äger samband med sådan skada inträffat under resan.

Kostnaden för hantering ombord eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar skall ej ersättas i gemensamt haveri om den uppkommit endast för omstuvning på grund av förskjutning under resan och

such restowage is necessary for the common safety.

(c) Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average.

But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Rule XI. Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a Port of Refuge etc.

(a) Wages and Maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place during the

sådan omstuvning icke är nödvändig för gemensam räddning.

(c) När kostnaden för hantering eller lossning av last, bränsle eller utrustningsartiklar är föremål för ersättning i gemensamt haveri, skall kostnaden för lagring inklusive skäligen försäkringskostnad, återinlastning och stuvning av nämnda last, bränsle eller utrustningsartiklar likaledes ersättas såsom gemensamt haveri.

Om fartyget kondemneras eller icke fortsätter sin ursprungliga resa, skall lagringskostnader dock ersättas i gemensamt haveri endast fram till den tidpunkt då fartyget kondemneras eller resan avbryts eller fram till den tidpunkt då lossningen av lasten avslutas om kondemnation sker eller beslut om resans avbrytande träffas dessförinnan.

Regel XI. Besättningens hyror och underhåll jämte andra utgifter under anlöpande av och uppehåll i nödhamn etc.

(a) Skäligen kostnader för hyror och underhåll för befäl och besättning, jämte bränsle och utrustningsartiklar som förbrukats under förlängning av resan till följd av att fartyg anlöper en hamn eller ort såsom nödhamn eller återvänder till sin lastningsort, skall ersättas såsom gemensamt haveri, om utgifterna för anlöpande av dylik hamn eller ort ersätts i gemensamt haveri enligt Regel X (a).

(b) När fartyget anlöpt eller blivit uppehållet i någon hamn eller ort till följd av sjöolycka, uppoffring eller av annan extraordinär omständighet, som gjort detta nödvändigt för det helas räddning eller för att möjliggöra reparation av skador på fartyget förorsakade av uppoffring eller sjöolycka, då skall, om reparationen var nödvändig för att resan tryggt skulle kunna fullföljas, skäligen kostnader för hyror och underhåll för befäl och besättning under den tid det extra uppehållet i sådan hamn eller ort varar och intill dess fartyget är eller bort vara färdigt att fortsätta resan, ersättas såsom gemensamt haveri.

Då skada på fartyget upptäcks i lastningsort eller orderplats utan att någon sjöolycka eller annan extraordinär händelse som äger samband med sådan skada inträffat under resan, skall dock ej hyror och

voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew, whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms or articles of employment.

(d) When overtime is paid to the master, officers or crew for maintenance of the ship or repairs, the cost of which is not allowable in general average, such overtime shall be allowed in general average only up to the saving in expense which would have been incurred and admitted as general average, had such overtime not been incurred.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, etc.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only

underhåll för befäl och besättning eller förbrukat bränsle och utrustningsartiklar under det extra uppehållet för reparation av sålunda upptäckta skador ersättas i gemensamt haveri, även om reparationerna är nödvändiga för att resan tryggt skall kunna fullföljas.

När fartyget kondemneras eller icke fortsätter sin ursprungliga resa skall hyror och underhåll för befäl och besättning samt förbrukat bränsle och utrustningsartiklar ersättas i gemensamt haveri endast fram till den tidpunkt då fartyget kondemneras eller resan avbryts eller fram till den tidpunkt då lossningen av lasten avslutas om condemnation sker eller beslut om resans avbrytande träffas dessförinnan.

Bränsle och utrustningsartiklar som förbrukats under det förlängda uppehållet skall ersättas i gemensamt haveri, dock ej vad som förbrukats medan reparationer, som ej är ersättningsgilla i gemensamt haveri, utförts.

Hamnavgifter för tiden för det förlängda uppehållet skall likaledes ersättas i gemensamt haveri utom sådana avgifter som uteslutande föranletts av reparationer, vilka icke är ersättningsgilla i gemensamt haveri.

(c) I denna och övriga regler inbegrips under hyror alla utbetalningar till eller till förmån för befäl och besättning, vare sig dessa betalningar åligger redaren enligt lag eller enligt anställningsavtal.

(d) När ersättning för övertid betalas till befäl och besättning för underhållsarbeten på fartyget eller sådana reparationsarbeten, vilka icke är ersättningsgilla i gemensamt haveri, skall sådant övertidsarbete ersättas i gemensamt haveri endast intill det insparade beloppet av de utgifter, vilka skulle ha uppkommit och ersatts såsom gemensamt haveri, om sådant övertidsarbete icke tillgripits.

Regel XII. Skada på lasten genom lossning etc.

Skada på eller förlust av last, bränsle eller utrustningsartiklar, vilken förorsakats av själva hanteringen, lossningen, uppläggningen, återinlastningen och stuvningen skall er-

when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new for old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deduction shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables.

Drydock and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

Rule XIV. Temporary Repairs

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and

sättas såsom gemensamt haveri, då — och endast då — kostnaderna för dessa åtgärder ersätts i gemensamt haveri.

Regel XIII. Avdrag å reparationskostnader

Reparationer som skall ersättas i gemensamt haveri skall icke underkastas avdrag för "nytt mot gammalt" då gammalt material eller gamla delar ersätts med nytt, såvida icke fartyget är över femton år gammalt, i vilket fall avdrag med en tredjedel skall göras. Avdragen skall bestämmas efter fartygets ålder räknat från den 31 december det år då nybyggnaden färdigställdes intill dagen för gemensamt-haveri-akten utom ifråga om isolering, livbåtar och liknande båtar, apparater och utrustning för kommunikation och navigering, maskineri och pannor, för vilka avdragen skall bestämmas efter åldern av de särskilda delar vartill de hänför sig.

Avdragen skall göras endast å kostnaden för nytt material eller nya delar när materialet eller delarna är färdiga att insättas i fartyget.

Inga avdrag skall göras för proviant, utrustningsartiklar, ankare eller ankarkättingar.

Torrdocs-, slip- och förhålningskostnader skall ersättas fullt.

Kostnaderna för rengöring, målning eller strykning av botten skall ej ersättas i gemensamt haveri såvida icke botten blivit målrad eller struken inom tolv månader före gemensamt-haveri-akten, i vilket fall hälften av sådan kostnad skall ersättas.

Regel XIV. Provisoriska reparationer

Då provisoriska reparationer utförs på ett fartyg i en lastnings-, order- eller nödhavn för gemensam räddning eller till avhjälpande av skada, förorsakad av uppoffring av gemensamt haveris natur, skall kostnaden för sådana reparationer ersättas såsom gemensamt haveri.

Då provisoriska reparationer av en skada som uppkommit genom olyckshändelse utförs endast för att möjliggöra resans fullbordande, skall kostnaden för sådana reparationer ersättas såsom gemensamt haveri utan hänsyn till den besparing som kan ha uppstått för andra intressen, men endast i

allowed in general average if such repairs had not been effected there.

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight

Loss of Freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

Rule XVII. Contributory Values

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no

den mån därigenom inbesparas utgift, som, om icke de provisoriska reparationerna utförts, skulle ha uppkommit och skulle ha ersatts såsom gemensamt haveri.

Intet avdrag för skillnad av "nytt mot gammalt" görs från kostnad för provisoriska reparationer, vilken ersätts såsom gemensamt haveri.

Regel XV. Förlust av frakt

Fraktförlust härrörande från skada på eller förlust av last skall ersättas såsom gemensamt haveri, när den förorsakats av en gemensamt-haveri-akt eller när skadan på eller förlusten av lasten ersätts såsom gemensamt haveri.

Från beloppet av den förlorade bruttofrakten skall avdragas kostnader, vilka fraktens ägare skulle haft att vidkännas för fraktens intjänande men vilka till följd av uppoffringen ej uppkommit.

Regel XVI. Ersättning för last som förlorats eller skadats genom uppoffring

Det ersättningsbelopp, som utgår i gemensamt haveri för skada på eller förlust av uppoffrad last skall motsvara den förlust, som uppkommit genom uppoffringen, beräknad efter värdet vid tiden för lossningen fastställt med ledning av den handelsfaktura mottagaren erhållit eller, om sådan ej finns, med ledning av avskjeppningsvärdet. Värdet vid tiden för lossningen skall innefatta kostnaderna för försäkring och frakt, dock ej i den utsträckning annan än lastintressenten står risken för frakten.

Då sålunda skadad last försäljs, och skadans storlek icke annorledes överenskommit, skall den i gemensamt haveri ersättningsgilla förlusten utgöra skillnaden mellan behållningen av försäljningen och nettovärdet i oskadat skick beräknat såsom anges i regelns första stycke.

Regel XVII. Bidragande värden

Gemensamt haveri skall fördelas efter de verkliga nettovärden egendomen ägde vid resans slut, varvid dock lastens värde skall utgöra värdet vid tiden för lossningen fastställt med ledning av den handelsfaktura mottagaren erhållit eller, om sådan ej finns, med ledning av avskjeppningsvärdet. Lastens

such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average.

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

Passenger's luggage and personal effects not shipped under bill of lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear caused by a general average act shall be as follows:

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount

värde skall innefatta kostnaden för försäkring och frakt, dock ej i den utsträckning annan än lastintressenten står risken för frakten, med avdrag för sådan förlust eller skada på lasten som uppkommit före eller under lossningen. Fartygets värde skall bestämmas utan hänsynstagande till den värdeökning eller värdeminskning som kan bero av det kontrakt om skeppslega (demise charter) eller tidscerteparti som må gälla för fartyget.

Till dessa värden skall läggas den ersättning i gemensamt haveri för uppoffrad egendom som ej redan ingår däri. Från för risk utsatta frakt- och passageraravgifter avdrages sådana kostnader och hyror till besättningen, som icke skulle ha uppkommit för fraktens intjänande i händelse fartyg och last totalt förlorats, när gemensamt-haveriakten ägde rum, och vilka icke ersätts såsom gemensamt haveri. Likaledes avdrages från den bidragande egendomens värde alla kostnader, som å densamma uppstått efter gemensamt-haveriakten med undantag av sådana kostnader, vilka ersätts såsom gemensamt haveri.

Då last försäljs innan den nått bestämmelseorten skall den bidra på grundval av behållningen av försäljningen jämte eventuell ersättning i gemensamt haveri.

Passagerares resgoods och personliga effekter, varå konossement ej utfärdats, skall icke bidra till gäldande av gemensamt haveri.

Regel XVIII. Skada på fartyg

Det belopp, vilket skall ersättas såsom gemensamt haveri för skada eller förlust som drabbat fartyg, dess maskineri och/eller tillbehör och som föranletts av en gemensamt-haveri-akt skall beräknas sålunda:

(a) Då reparation eller nyanskaffning sker:

Den verkliga och skäligen kostnaden för sådan reparation eller nyanskaffning, efter avdrag enligt Regel XIII.

(b) Då reparation eller nyanskaffning ej sker:

Den skäligen värdeminskning som föranleds av sådan skada eller förlust, dock ej utöver den uppskattade reparationskostnaden; men då fartyget gått totalt förlorat eller då kostnaden för reparation av skadan skulle överstiga värdet av fartyget efter re-

to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Provision of Funds

A commission of 2 per cent on general average disbursements, other than the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXI. Interest on Losses made good in General Average

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the rate of 7 per cent per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

paration, skall ersättningen i gemensamt haveri utgöra skillnaden mellan det uppskattade värdet av fartyget i oskadat skick med avdrag för den uppskattade kostnaden för reparation av skada som icke är av gemensamt-haveri-natur och värdet av fartyget i skadat skick, vilket kan beräknas med ledning av behållningen av en eventuell försäljning.

Regel XIX. Oanmäld eller oriktigt angiven last

Skada på eller förlust av gods, som inlastats utan redarens eller hans ombuds vetskap, eller gods, som avsiktligt betecknats oriktigt vid avskpeppningen, ersätts icke såsom gemensamt haveri, men sådant gods är bidragspliktigt, om det räddas.

Skada på eller förlust av gods, som vid avskpeppningen avsiktligt angivits till ett lägre värde än det verkliga, skall ersättas såsom gemensamt haveri efter det angivna värdet, men sådant gods är bidragspliktigt efter sitt verkliga värde.

Regel XX. Anskaffande av penningmedel

En kommission av 2 % på andra gemensamt-haveri-utlägg än hyror och underhåll till befäl och besättning samt bränsle och utrustningsartiklar som icke förnyats under resan, ersätts såsom gemensamt haveri; men då medlen icke förskjutits av någon av haveriintressenterna, ersätts såsom gemensamt haveri nödvändig kostnad för anskaffande av de erforderliga medlen genom bodmerilån eller annorledes, eller förlust för ägare av gods, som sålts i samma syfte.

Kostnaden för försäkring av penningar, förskjutna till gäldande av gemensamt-haveri-utgifter, ersätts likaledes såsom gemensamt haveri.

Regel XXI. Räkta på utgifter ersatta i gemensamt haveri

Räkta på utgifter, uppoffringar och ersättningar, vilka blivit hänfödda till gemensamt haveri, skall gottgöras efter en räntesats av 7 % om året till generaldispaschens dag, varvid hänsyn skall tagas till under tiden lämnade förskott från haveriintressent eller från det gemensamma haveriets depositionsfond.

Rule XXII. Treatment of Cash Deposits

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refund of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Regel XXII. Behandling av deponerade belopp

Då kontanta belopp deponerats till säkerhet för lasts ansvarighet beträffande gemensamt haveri, bärgningskostnad eller enskilda kostnader skall sådana deponerade belopp utan varje dröjsmål insättas på ett särskilt konto i två personers gemensamma namn, varav den ene skall utses för redaren och den andre för deponenterna, i en bank som godkänns av båda. Sålunda deponerade belopp jämte eventuellt upplupen ränta skall tjäna som säkerhet för betalning till dem som är berättigade till sådant bidrag till gemensamt haveri, bärgningskostnad eller enskilda kostnader som skall gäldas för last beträffande vilken depositionerna gjorts. Förskottsbetalningar eller återbetalningar av deponerade belopp må göras i enlighet med skriftligt intyg av dispaschören. Deposition, förskottsbetalning eller återbetalning är utan verkan beträffande den slutliga ansvarigheten parterna emellan.

