CHRISTER RUNE

RÄTT TILL SKEPP

SJÖRÄTTSFÖRENINGEN I GÖTEBORG
SKRIFTER 68
GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

Swedish Maritime Law Association

was created in 1987 by merging the Swedish Association for International Maritime Law and the Gothenburg Maritime Law Association. The last-mentioned name is still used with reference to some activities tied to Gothenburg: The Maritime Law Library, School of Economics and Commercial Law, and the publication of this series.

1. Gram, P.: Linjekonossementene trenger revisjon. (1948)
2. Brækhus, S.: Ishindringer ved reisebefraktning. (1949)
3. Hagbergh, E.: Några spörsmål angående konossement i linjefarten. (1950)
4. Fogelklou, L.: Om fartygsinteckning såsom kreditobjekt med beaktande särskilt av därmed sammanhängande försäkringsfrågor. (1950)
5. Bomgren, G.: Konossementskonvention och konossementslag. (1951)
6. Vinge, K.-A.: Om kvarstad i civila mål. (1951)
7. Miller, C.T.: Some questions of maritime law now before the Comité maritime international. (1951)
8. Devlin, P.: The English rules on choice of law with reference to maritime contracts (charterparties and bills of lading), (1952)
9. Flöysand, E.: Protection and indemnity. (1953)
10. Brækhus, S.: Rederens husbondsansvar. (1953)
11. Dover, V.: The practical application in Britain of fundamental marine insurance principles. (1954)
12. Offerhaus, J.: Carriers liability under uniform Hague rules law. (1955)
13. Rein, A.: Sjöforklaringer. (1956)
14. Pineus, K.: Ny svensk sjöförsäkringsplan. (1957)
15. Hagberg, L.: Scancon-certepartiet, tillblivelse och innehåll. (1958)
16. Grönfors, K.: Befraktarens hävningsrätt och sjöfraktavtalets konstruktion. (1959)
17. Griggs, J.P.R.: Frustration in relation to contracts of affreightment. (1959)
18. Moore, J.C.: Liability of stevedores for cargo damage under United Statens and British Law. (1961)
19. Röhreke, H.G.: The formal and the material concept of flag equality. (1961)
20. Tiberg, H.: The claim for demurrage. (1962)
21. Selvig, E.: Erstatningsberegningen ved lasteskader. (1962)
22. Tiberg, H.: Om ansvar för skada på fartyg i kontraktsförhållanden. (1962)
23. Dover, V.: Uniformity in marine insurance policy forms and clauses. (1963)
24. Grönfors, K. & Hagberg, L.: De nordiska speditionsvillkoren. (1963)
25. Asser, J.: Maritime liens and mortages in the conflict of laws. (1963)
26. Hilding, M.: Om bevisning vid lossning av sjötransporterat gods. (1964)
27. Schmitthoff, C.M.: The unification of the law of international trade. (1964)
28. Sandström, J.: Abrogation of the maritime lien for master's contracts. (1965)
29. Pineus, K.: Limited liability in collision cases. (1965)
30. Nordström, E.: Folkrättsliga aspekter på kontroll av linjekonferenser. (1965)
31. Six lectures on the Hague rules, Ed. by K. Grönfors. (1967)
32. Lødrup, P.: Hovercraft – fågel eller fisk? (1967)
33. Diplock, K.: Breach of the contract of carriage by sea. (1967)
34. Wetter, J.: Vem kan utfärda konossement? (1968)
35. Vaes, A.G.: The identity of the Hague rule carrier. (1968)
36. Pineus, K.: Om "Emma". En orientering om gemensamt haveri. (1968)
37. Sandström, J.: Befälhavareavtal och sjöpanträtt. (1969)

Juridikbok.se

Denna digitala version av verket är nedladdad från juridikbok.se.

Den licens som tillämpas för de verk som finns på juridikbok.se är **Creative Commons CC BY-NC 4.0**. Licensvillkoren måste följas i sin helhet och dessa finner du här https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode.sv

Sammanfattningsvis innebär licensen följande:

Tillstånd för användaren att:

• Kopiera och vidaredistribuera materialet oavsett medium eller format

• Bearbeta och bygga vidare på materialet

Villkoren för tillståndet är:

• Att användaren ger ett korrekt erkännande, anger en hyperlänk till licensen och anger om bearbetningar är gjorda av verket. Detta ska göras enligt god sed.

• Att användaren inte använder materialet för kommersiella ändamål.

• Att användaren inte tillämpar rättsliga begränsningar eller teknik som begränsar andras rätt att gör något som licensen tillåter.

Se även information på
https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/deed.sv

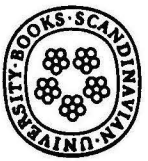
http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:juridikbokse-f4326

Rätt till skepp

CHRISTER RUNE

Rätt till skepp

Andra upplagan



SJÖRÄTTSFÖRENINGEN I GÖTEBORG
SKRIFTER 68
GOTHENBURG MARITIME LAW ASSOCIATION

AKADEMIFÖRLAGET–GOTHENBURG

SCANDINAVIAN UNIVERSITY BOOKS
Denmark: Munksgaard, *Copenhagen*
Norway: Universitetsforlaget, *Oslo, Bergen, Tromsø*
Sweden: Esselte Studium, *Stockholm, Gothenburg, Lund*

ISBN 91-24-16452-6

© 1991 Christer Rune

Printed in Sweden by
Elanders Tryckeri, Kungsbacka

Till
Dem som bygger, rider och seglar våra skepp.
Deras gagn var verkets mål.

Innehållsförteckning

Förord 12

Inledning 13

1 Fartyget 17

1.1 Fartygsbegreppet 17
1.1.1 Omfattningen 17
1.1.2 Indelningen 19
1.1.3 Fartyg under byggnad 20
1.1.4 Tillämpligheten 21
1.2 Skepps nationalitet 22
1.2.1 Nationalitetsvillkoren 22
1.2.2 Tillämpligheten 25
1.3 Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör 27
1.3.1 Allmänt 27
1.3.2 Den yttre anknytningen till skeppet 28
1.3.3 Den inre anknytningen till skeppet 30
1.3.4 Utrustning för radiosamband och navigering 32
1.3.5 Överlåtelse av tillbehör 33
1.3.6 Tillämpligheten 34
1.4 Skepps identifiering 35
1.4.1 Namnskicket 35
1.4.2 Hemorten 37
1.4.3 Signalbokstäverna 38
1.4.4 Tillämpligheten 38

2 Skepps- och skeppsbyggnadsregistrering 39

2.1 Registren 39
2.2 Registreringsplikt 39
2.3 Registreringsrätt 42
2.4 Ändring av registrering 43
2.5 Tillämpligheten 44

3 Inskrivning 45

3.1 Förvärvsinskrivning 45
3.1.1 Inskrivningsunderlaget 45
3.1.2 Förvärvet och förvärvsvillkoren 45
3.1.3 Inskrivningsplikt 50

3.1.4 Inskrivningsrätt ... 52
3.1.5 Ändring av förvärvsinskrivning ... 53
3.1.6 Rådighetsinskränkningar ... 56
3.2 Inskrivning av skeppsnamn ... 58
3.3 Tillämpligheten ... 59

4 Avregistrering ... 62

4.1 Skepp ... 62
4.2 Skeppsbyggen ... 64
4.3 Spärregler mot avregistrering ... 67
4.3.1 Partrederiägda skepp ... 67
4.3.2 Intecknad skeppsegendom ... 68
4.3.3 Intecknad egendom, som ej utgör skepp eller skepp under byggnad ... 71
4.4 Avregistreringsmässig egendoms behandling ... 72
4.5 Ändring av avregistrering ... 74
4.6 Tillämpligheten ... 74

5 Verkan av registrering och inskrivning ... 75

5.1 Registrering ... 75
5.2 Inskrivning ... 75
5.2.1 Den allmänna grundsatsen ... 75
5.2.2 Sakrättsskydd på grund av inskrivning ... 76
5.2.2.1 Borgenärsskydd ... 76
5.2.2.2 Omsättningsskydd ... 81
5.2.3 Legitimation på grund av inskrivning ... 86
5.2.3.1 Saklegitimation ... 86
5.2.3.2 Processlegitimation ... 87
5.2.4 Legal publicitetsverkan ... 89
5.3 Tillämpligheten ... 90

6 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek ... 91

6.1 Panten ... 91
6.2 Panträttskonstruktionen ... 92
6.3 Panträttsupplåtelsen ... 95
6.3.1 Regelrätt panträttsupplåtelse ... 95
6.3.2 Godtrosförvärv av panträtt ... 98
6.4 Pantfordringen ... 101
6.5 Ägarhypoteket (pantbrevet) ... 105

6.6 Förmånsrätt och företräde ... 106
6.7 Surrogation och försäkringsskydd ... 108
6.8 Panträttens upphörande ... 109
6.9 Tillämpligheten ... 111

7 Förfarandet i registerärenden ... 113

7.1 Allmänna regler om förfarandet ... 113
7.1.1 Inskrivningsdagen ... 113
7.1.2 Dagbok och aktbildning ... 114
7.1.3 Uppskov ... 115
7.1.4 Beslut ... 116
7.1.5 Registeranteckningar ... 118
7.1.6 Rättelse av införing ... 120
7.2 Registrering, avregistrering och inskrivning m.m. ... 121
7.2.1 Anmälnings- och ansökningsförfarandet ... 121
7.2.2 Kommunikation m.m. ... 123
7.2.3 Avslag ... 125
7.2.3.1 Registreringsanmälan och ansökan om förvärvsinskrivning ... 125
7.2.3.2 Särskilt om utlandsregistrerad skeppsegendom ... 131
7.2.3.3 Ansökan att inskrivning av ofullbordat förvärv skall avföras ... 133
7.2.3.4 Avregistreringsanmälan ... 134
7.2.3.5 Ansökan angående inskrivning av skeppsnamn ... 135
7.2.4 Bifall ... 136
7.3 Inteckning ... 137
7.3.1 Inteckningslegitimation ... 137
7.3.2 Inteckningsansökan ... 138
7.3.3 Avslagskatalogen ... 138
7.3.4 Inteckning och pantbrev ... 140
7.3.5 Inteckningsåtgärder ... 141
7.3.5.1 Inteckningsförnyelse ... 141
7.3.5.2 Utbyte, nedsättning och dödning ... 141
7.3.5.3 Registeranteckningar ... 142

8 Statsansvar för vissa rättsförluster ... 144

8.1 Grunden ... 144
8.2 Handläggningsfel ... 144
8.3 Tekniska fel ... 146
8.4 Rättelser ... 147

8.5 Godtrosförvärv ... 148
8.6 Statlig regressrätt ... 150

9 Legalpanträtt ... 151

9.1 Bakgrunden ... 151
9.2 Sjöpanträtt ... 151
9.2.1 Rättigheten ... 151
9.2.2 Sjöpantfordringarna ... 154
9.2.3 Förmånsrätt och företräde ... 157
9.2.4 Panträttens upphörande ... 158
9.2.4.1 Preskription ... 158
9.2.4.2 Exekution ... 159
9.2.4.3 Förverkande ... 160
9.3 Retentionsrätt ... 160
9.3.1 Rättigheten ... 160
9.3.2 Retentionsfordringen ... 165
9.3.3 Förmånsrätt ... 166
9.3.4 Retentionsrättens upphörande ... 167
9.4 Surrogation och försäkringsskydd ... 168
9.5 Tillämpligheten ... 169

10 Skeppsexekution m.m. ... 172

10.1 Exekutionsobjekten ... 172
10.2 Kvarstad på skeppsegendom ... 175
10.2.1 Innebörd och verkan ... 175
10.2.2 Beslut och verkställighet m.m. ... 178
10.3 Utmätning av skeppsegendom ... 180
10.3.1 Innebörd och verkan ... 180
10.3.2 Beslut och verkställighet m.m. ... 182
10.4 Exekutiv försäljning av skeppsegendom ... 184
10.4.1 Försäljningsformerna ... 184
10.4.2 Registrerad skeppsegendom ... 184
10.4.3 Andel m.m. ... 188
10.4.4 Försäljningens rättsverkan ... 189
10.5 Exekution i pantbrev ... 181
10.6 Tillämpligheten ... 193

11 Utlandsexekution ... 194

12 Rättskonkurrens i skeppsegendom ... 198

12.1 Inledning ... 198
12.2 Äganderättsanspråk ... 198
12.2.1 Äganderätt i borgenärskonkurrens ... 198
12.2.2 Konkurrerande äganderättsanspråk ... 198
12.2.3 Äganderätt i konkurrens med begränsad sakrätt ... 199
12.2.4 Äganderätt i konkurrens med exekution ... 200
12.3 Legalpanträtt ... 200
12.4 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek ... 201
12.5 Exekution ... 201
12.6 Nyttjanderätt ... 202
12.7 Företagshypotek ... 202

13 Båtar ... 203

13.1 Inledning ... 203
13.2 Nationalitet ... 203
13.3 Tillbehör ... 203
13.4 Identifiering ... 204
13.5 Registrering ... 204
13.6 Omsättning ... 205
13.7 Panträtt ... 205
13.8 Båtexekution ... 206
13.9 Tillämpligheten ... 207

14 Främmande fartyg ... 208

14.1 Nationalitet och registrering ... 208
14.2 Äganderätt ... 209
14.3 Legalpanträtt ... 211
14.4 Registerpanträtt ... 211
14.5 Nyttjanderätt ... 213
14.6 Exekution ... 213

15 Kreditsäkerhet ... 215

15.1 Allmänt ... 215
15.2 Kreditsäkerhetsunderlaget ... 215
15.3 Skeppsegendom ... 216
15.3.1 Säkerhet på grund av överlåtelse ... 216
15.3.1.1 Äganderättsförbehåll ... 216
15.3.1.2 Säkerhetsköp ... 217

15.3.2 Hypotekssäkerhet ... 221
15.3.2.1 Föremålet ... 221
15.3.2.2 Skeppshypotek ... 222
15.3.2.3 Skeppsbyggnadshypotek ... 224
15.3.2.4 En kombination av säkerhetsköp och skepps-byggnadshypotek ... 228
15.3.3 Legalpanträtt ... 229
15.4 Båtar ... 229

16 Övergångsregler ... 231

16.1 Skeppet ... 231
16.1.1 Namnskicket ... 231
16.1.2 Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör ... 232
16.2 Registrering och inskrivning ... 232
16.3 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek ... 235

17 Jämförelse med fastighetsrätten ... 237

17.1 Tillbehör ... 237
17.2 Inskrivning ... 238
17.3 Verkan av inskrivning ... 239
17.4 Hypotek ... 239
17.5 Statsansvar för vissa rättsförluster ... 240

Litteratur och förkortningar ... 242

Sakregister ... 246

Bilagor ... 253

1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (Sjöpanträttskonventionen) ... 254
1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad (Skeppsbyggnadskonventionen) ... 263
Rättsfall relevanta för rätt till skepp ... 267

Förord

Denna bok är en lagkommentar. Att den icke följer gängse mönster för dylika, beror på att jag för överskådlighets skull frigjort mig från sjölagens systematik, som präglas av denna lags säregna redigeringsproblem.

Med boken vill jag systematiskt beskriva lagverket, i första hand för utbildade jurister; denna inriktning präglar också framställningstekniken. Jag har lagt vikt vid vad lagverket till sist blev och betraktat som mindre viktigt hur det utvecklades därhän. Egna synpunkter – kontroversiella eller ej – har jag icke tvekat att anlägga.

Boken rymmer få citat ur lagförarbetena men många hänvisningar till dem. Om de officiella motiven likväl, i strid med min ambition, ställvis mer eller mindre ordagrant går igen utan citat eller hänvisning, känner jag mig skäligen ursäktad; samma hand förde pennan.

Flera kolleger har gjort sig mödan att ta del av mitt verk och lämna goda råd och anvisningar. Några av dem har också gjort så under lagförarbetenas gång. Deras välvilliga intresse har varit till stöd, hjälp och glädje för mig. Stimulerande och nyttiga har också de erfarenheter varit som jag vunnit genom att medverka i varvs-, rederi-, och banknäringarnas förberedelser inför de nyheter som 1973–75 års sjösakrättsliga lagstiftning introducerat. Jag vill jämte Erik Hagbergh särskilt tacka Torkel Gregow, Kurt Grönfors, Sten Hartog, Jan Heuman, Stig Kärrberg, H.G. Mellander, Kaj Pineus, Knut Rodhe, Jan Sandström och Arne Wilhelmsson.

Mats Hjorth har som assistent vid Göteborgs universitets Rättsvetenskapliga institution biträtt med korrekturläsning och självständigt upprättat sakregister; för detta tackar jag honom. För nyttigt biträde med korrekturläsning tackar jag även min son Göran.

Jag står i tacksamhetsskuld till Sjörättsföreningen i Göteborg som förläggare och till Torsten och Ragnar Söderbergs stiftelser, som bekostat tryckningen och frikostigt bidragit till andra utgifter för bokens tillkomst.

Stora Essingen i februari 1976.

Tidens, lagstiftningens och rättstillämpningens gång har efter hand gjort en ny upplaga motiverad. I arbetet på den har hovrättsassessorn Magnus Widebeck medverkat med granskning och komplettering.

Stora Essingen i januari 1991.

Christer Rune

Inledning

Egentligen var den svenska sjösakrätten, i den mån man kunde tala om en sådan, urmodig och ur takt med sjöfarts- och varvsnäringarnas dynamiska utveckling långt innan man vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel den 27 maj 1967 antog en internationell konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (*Bilaga A*), avsedd att ersätta 1926 års internationella konvention i samma ämne, och en konvention angående inskrivning av rätt till fartyg under byggnad (*Bilaga B*). Men 1967 års båda internationella fördrag kom att utlösa arbetet på modernisering av den svenska sjösakrätten. Därtill bidrog också önskemålet att bringa det sjörättsliga hypoteket i teknisk överensstämmelse med fastighetshypoteket sådant detta höll på att formas i den nya jordabalken. Att detta önskemål, från början rimligt nog, dessvärre skulle visa sig föra det sjörättsliga hypoteket i vanskligheter blir det anledning återkomma till.

Lagstiftningsarbetet inleddes av sjölagskommittén[1] och, i exekutionsrättsliga delar, av lagberedningen.[2] Kommittén lade 1970 fram sitt betänkande Registrering av fartyg, Sjöpanträtt och fartygshypotek, Partrederi (SOU 1970:74), vilket bl.a. omfattade en fullt utbyggd ordning för registrering av och inskrivning av rätt till svenska fartyg och fartyg under byggnad i Sverige i förening med en nykonstruktion av det sjörättsliga hypoteket efter färsk fastighetsrättslig förebild. Lagberedningens betänkande Utsökningsrätt XI (SOU 1971:45) följde våren 1971 och omfattade bl.a. en ny ordning för fartygsexekution.

Efter beredning i justitiedepartementet – varunder förslagets lösörerättsliga karaktär förstärktes på den fastighetsrättsliga förebildens bekostnad – remitterades lagförslag i ämnena till lagrådet den 26 april 1972. Dessa fördrogs där av hovrättsassessorn, numera kammarrättsrådet, Rolf Liljeqvist, rådmannen Arne Wilhelmsson och förf. Sedan lagrådet[3] den 16 februari och den 12 oktober 1973 yttrat sig över förslagen, avgav Kungl. Maj:t propositionerna 1973:42 och 1973:167.

[1] Justitierådet Erik Hagbergh, ordf., samt redaktören Hjalmar Bååw, direktören jur. dr Nils Grenander, assuransdirektören P.E. Hedborg, sjöfartsrådet G. Lindencrona, förbundsordföranden Johan S. Thore, advokaten Lennart Hagberg, advokaten Ragnar Hedén, dispachören Kaj Pineus och assuransdirektören Lorentz Zetterman.
Förf. var sekreterare, sedermera expert åt kommittén, och biträddes av hovrättsassessorn, numera kammarrättsrådet Rolf Liljeqvist.

[2] F.d. justitierådet Gösta Walin, rådmannen, numera justitierådet Jan Heuman och hovrättsassessorn, numera justitierådet Torkel Gregow.

[3] Justitierådet B. Alexandersson, regeringsrådet H. Klackenberg, f.d. regeringsrådet F. Öhman och justitierådet E. Walberg.

Till dessa anslöt sig senare proposition 1974:102, främst motiverad av behovet att samordna de sakrättsliga sjölagändringarna med de frakträttsliga sjölagändringar[4] som antagits ungefär samtidigt; de båda lagstiftningskomplexen grep redaktionellt in i varandra.

Genom 1973 års sjölagändringar förpassades 1901 års förordning angående registrering av svenska fartyg och 1901 års lag om inteckning i fartyg till rättshistorien. Sjöfartsverkets befattning med fartygsregistreringen i landet upphörde. All sådan registrering och inskrivning förlades i stället till Stockholms tingsrätt där en registermyndighet inrättades under benämningen *Sjöfartsregistret*.

1973 års sjösakrättsliga lagändringar omfattar:

1) lag (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),

2) lag (1973:1065) om ändring i lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva,

3) lag (1973:1066) om ändring i handelsbalken,

4) lag (1973:1067) om ändring i lagen (1966:454) om företagsinteckning,

5) lag (1973:1068) om ändring i förmånsrättslagen (1970:979),

6) lag (1973:1069) om ändring i lagen (1927:77) om försäkringsavtal,

7) lag (1973:1070) om ändring i lagen (1927:78) angående införande av lagen om försäkringsavtal,

8) lag (1973:1071) om ändring i förordningen (1862:10 s. 1) om tioårig preskription och om kallelse å okända borgenärer,

9) lag (1973:1072) om ändring i lagen (1927:85) om dödande av förkommen handling,

10) lag (1973:1073) om ändring i lagen (1895:64 s. 1) om handelsbolag och enkla bolag,

11) lag (1973:1074) om ändring i lagsökningslagen (1946:808),

12) lag (1973:1075) om ändring i lagen (1937:249) om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar,

13) lag (1973:1076) om ändring i luftfartslagen (1957:297),

14) lag (1973:1130) om exekutiv försäljning av registrerat skepp m.m.,

15) lag (1973:1131) om ändring i utsökningslagen (1877:31 s. 1),

16) lag (1973:1132) om ändring i konkurslagen (1921:225),

17) lag (1973:1133) om ändring i jordabalken,

18) lag (1973:1134) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1),

19) lag (1973:1135) om ändring i uppbördsförordningen (1953:272).

[4] Se SFS 1973:1202; jfr prop. 1973:137 (NJA II 1975 s. 112 ff).

Till 1973 års lagstiftning i ämnet ansluter sig, dels lagen (1974:620) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1), dels lagen (1975:601) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1), dels lagen (1975:602) om ändring i lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1). Den förstnämnda lagen samordnade, som nyss nämnts, 1973 års frakträttsliga och sjösakrättsliga sjölagändringar redaktionellt. De senare lagarna nödvändiggjordes av att lagverket icke hann sättas i kraft under den gamla regeringsformen, varför nya bemyndiganden för regeringen rörande tillämpningsföreskrifter blev påkallade; av detta kom ut en ny gränsdragning mellan lag och tillämpningsföreskrifter samt ett par jämkningar som tidens gång nödvändiggjort och som arbetet med tillämpningsföreskrifter aktualiserats.

Tillämpningsföreskrifter och ändringar i administrativa författningar genomfördes 1975 och omfattade främst fartygsregisterförordningen (1975:927), förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering, skeppsmätningskungörelsen (1954:550) i dess lydelse 1975:930, förordningen (1975:943) om exekution i registrerat skepp m.m. och utsökningskungörelsen (1971:1098) i dess lydelse 1975:942.

Lagverket sattes i kraft den 1 januari 1976 genom förordningar den 16 oktober 1975 (898–926).

Det följande decenniet gick inte verket spårlöst förbi. Utom jämkningar i smått, såsom i fråga om nationalitet och namnskick, blev en del ändringar motiverade av tillkomsten av utsökningsbalken och därmed sammanhängande lagstiftning. Och 1985 genomfördes omsider en av praktiska skäl betingad, om också begränsad, revision av reglerna om panträtt på grund av inteckning. Den gick tillbaka på pantbrevsutredningens betänkande Pantbrev (SOU 1982:57) med förslag som grep in i panträttens grundkonstruktion[5]. Detta modifierades dock i departementsbehandlingen och lades, efter lagrådsbehandling, fram genom prop 1984/85:54. Det antogs genom lagen (1985:176) om ändring i sjölagen (1891:35 s. 1) vilken trädde i kraft den 1 juli samma år; därvid nytrycktes också sjölagen.

[5] Utredningsarbetet hade i sin tur utlösts av ett lika genomgripande förslag, avgivet i samband med förslag till nya regler om Rätt till luftfartyg m.m. (SOU 1976:70), vilket inte kom att leda fram till lagstiftning. I själva verket synes planerna på enhetliga regler om hypotekarisk panträtt därmed ha skrinlagts; panträtt på grund av inteckning i luftfartyg m.m. kommer tydligen även framgent att stiftas genom fordringsinteckning.

De till lagrådet 1972 remitterade lagförslagen genomförde terminologin *skepp* för fartyg av viss minsta storlek och *skeppsbygge* eller skepp under byggnad för sådant fartyg under byggnad. Med utgångspunkt häri lanserades i lagrådets yttrande den 12 oktober 1973 termen *skeppsegendom* (jfr fast egendom) och denna term användes sedan i den följande propositionen, 1973:167[6]. Den används i denna bok för att på en gång helt eller delvis täcka skepp, skeppsbygge, andel i skepp eller skeppsbygge och villkorlig äganderätt till sådan egendom.

Termen *äganderätt,* med variationen villkorlig äganderätt, går tillbaka på lagens språkbruk. I denna bok, som ingalunda syftar till att utreda begreppets närmare innebörd utan bara till att behandla dess sjösakrättsliga tillämpning, används termen generellt i den meningen att vad som förvärvas med äganderätt skall ingå i förvärvarens förmögenhetsmassa och vara underkastat sådan hans sakrättsliga rådighet som rättsordningen medger ägaren, allt i den mån inskränkning ej följer av förvärvsvillkor. Att förvärvet för detta ändamål kan behöva förstärkas genom inskrivning är ett av sjösakrättens huvudtemata.

I vilken ordning äganderätten eller de olika ägarbefogenheterna övergår från fångesman till successor hör i denna framställning till bilden endast såtillvida som det framför allt vid inskrivning måste kunna bestämmas huruvida ett förmögenhetsrättsligt singularfång är fullbordat eller ej. Men frågan kan också stå centralt vid registrering eller avregistrering av skeppsegendom liksom vid pantsättning av egendomen.

Med termen *bättre rätt* förstås i boken, liksom i den lagstiftning den kommenterar, endast äganderättsanspråk; detta avviker delvis från processrättens språkbruk[7].

Bokens första tolv kapitel utgör verkets huvuddel, ägnad rätt (i betydelsen äganderätt och begränsad sakrätt) till skepp; därav har boken fått sin titel. Därefter följer några korta kapitel av blandat översiktlig och marginell karaktär.

Av de många bilagorna i bokens första upplaga har i denna upplaga bibehållits endast de båda ovannämnda A och B med konventionstexter; bilagorna C o. följ. med formulär m.m. har uteslutits. Som ny *bilaga C* har i stället här tagits in en förteckning över rättsfall relevanta för ämnet; även referatrubrikerna är återgivna däri.

[6] Se s. 237 f.
[7] Se Gärde m.fl. s. 155.

1 Fartyget

1.1 Fartygsbegreppet

1.1.1 Omfattningen

Först kallade vi dem skip, av stammen skipa, i betydelsen klyva, samt i släkt med skapa, skap och skepnad; termen är bevarad i formuleringen skipa lag och rätt. Och skip var uttrycket ännu i 1667 års SjöL fast ordet fartyg – inlånt från tyskan och till en början brukat som beteckning på ett kollektiv av skip – förekom redan där.[1] Det vill synas som om ordet därvid förbehölls små farkoster, benämnda båtar. Senare blev fartyg det vanligaste uttrycket för den enskilda farkosten och användes således även i fråga om stora sådana. Beteckningen skepp, som småningom efterträtt skip, förblev dock i bruk för vissa typer av segeldrivna farkoster. Det färglösa ordet fartyg har därefter och intill 1973 års sjölagändringar varit så gott som allenarådande. Det är alltjämnt dominerande, även om ordet båt när det används om stora fartyg förmodligen gör tjänst som ett slags med- eller omedvetet understatement.

I sjösakrätten är det nödvändigt att förstå vad begreppet fartyg omfattar. Ty endast sådan egendom är föremål för de särskilda regler som enligt svensk lag gäller på området. Den traditionella synen på fartygsbegreppet är hos oss[2] att fartyget är ett sjötransportmedel med viss manöverförmåga, varvid eget framdrivningsmedel dock ej är nödvändigt. Man har närmast fäst sig vid användningen för transportändamål och konstruktionen för samma ändamål. Det är naturligt med tanke på den roll fartyget av ålder spelat bland människans alla redskap. Men transportändamålet har börjat träda i bakgrunden. Vår tid har efter hand mött en allt brokigare mångfald redskap för

[1] Se bl.a. Siöskadebalken, vars XV. Cap. var rubricerat "Om Affskipning i små Fartygh, thes Lego och Skada ther wijdh tima kan." Kapitlet handlade bl.a. om ilandföring av gods från skip på redd med hjälp av "Båtar eller annor Fahrtygh".

[2] Se SjöLprop I s. 123; jfr SOU 1970:74 s. 88.
Nordisk litteratur, se bl.a. Beckman s. 4, Brunsvig i AfS Bind 3 s. 159 f, Falkanger s. 5, 166 och 579 f, Grenander s. 122 ff, Grönfors s. 167 f, Lødrup i Lov og Rett 1965 s. 465 ff och Handelshögskolans i Göteborg Skriftserie 1967.5.
Rättsfall: NJA 1904 s. 372, 1932 s. 181, 1937 s. 624, 1939 s. 40, 1941 s. 32 och 498, NDS 1963 s. 120, SvJT 1962 rfs. 75.
Annan litteratur, Robinson s. 42:
Since 1866 Congress has declared that "The word vessel includes every description of water craft or other artificial contrivance used, or capable of being used as a means of transportation on water" and this definition is in a context giving general provisions for the construction of "any act of Congress".
Abraham s. 40:
Ein Schiff ist ein schwimfähiger Hohlkörper von nicht ganz unbedeutender Grösse, der Fähig und bestimmt ist, auf oder unter dem Wasser fortbewegt zu werden um Personen und Sachen zu tragen.

varjehanda bruk till sjöss såsom mudderverk, pontonkranar, sandsugningsfarkoster och oljeborrplattformar och annat med eller utan samband med sjöfarten; sådant samband anses stundom likvärdigt med transportändamål.[3] Därtill kommer amfibier som t.ex. svävfarkoster kan vara. Hävdvunna grepp på problemet slinter. Tiden har kommit att jämka på begreppsvärlden.

Enligt min mening bör man numera se till redskapets användning endast såtillvida som detta alltjämt måste vara avsett för sjöburen drift. Om ändamålet innefattar sjötransport, verksamhet som har samband därmed eller annan funktion – allt underkastat ägarens mer eller mindre tillfälliga avsikt – bör däremot icke tillmätas betydelse. Men det måste vidhållas, att redskapet icke bara skall kunna flyta utan också att det skall kunna manövreras åtminstone så att det kan hålla kurs vid bogsering; *styrförmåga* är alltså den lägsta grad av manöverduglighet som bör accepteras. Huruvida det för tillfället flyter och är manöverdugligt avgör icke frågan. Det är redskapets *konstruktionsmässiga* flyt- och manöverförmåga som betyder något. Med detta synsätt förblir t.ex. en pråm ett fartyg även om den skulle tas i bruk som bostad eller nöjeslokal; jag ser då bort från möjligheten att den samtidigt byggs om så att den förlorar manöverförmåga eller fast förenas med land så att den måste byggas om, ifall den skall sättas i sjöburen drift igen.[4] Lika litet mister ett flytande oljeborrtorn med egen manöverförmåga sin karaktär av fartyg därför att det förankras stadigt eller eljest förenas med havsbottnen medan det används för borrning däri.

En användbar utgångspunkt för att bestämma fartygsbegreppet erbjuder tillbehörsreglerna i SjöL. Jag syftar på formuleringen i 3 § "fartyg med dess skrov och styrinrättning", som valts just med tanke på att leda begreppsbestämningen.[5] Varken skrov eller styrinrättning

[3] Se SjöLprop I s. 123 och 325 f (NJA II 1975 s. 237).

[4] Ifall pråmen förenats med land på detta sätt, kan det tänkas att den enligt reglerna i 2 kap. JB skulle utgöra tillbehör till fast egendom. Emellertid kan pråmen vara registrerad som skepp och det är icke säkert att den strax kan avföras ur skeppsregistret, ehuru dess förlust av egenskap av (fartyg och) skepp utgör avregistreringsgrund. Det finns nämligen privaträttsligt betingade spärregler mot avregistrering (jfr nedan under 4.3). I så fall får konflikten mellan rätt på grund av inskrivning i skeppsregistret och rätt på grund av inskrivning i fastighetsboken rimligen lösas så att pråmen betraktas som självständigt lösöre så länge den förblir registrerad som skepp.

Skulle pråmen i stället vara i stationär drift på industrifastighet, exempelvis såsom lagerlokal eller logement, torde motsvarande konflikt med reglerna om tillbehör till industrifastighet i 2:3 JB inte bli aktuell, eftersom lagrummets grunder får anses innebära att inteckningsbara fartyg är uteslutna från industrifastighetens tillbehörskrets. Jfr SOU 1963:55 s. 257 f och NJA II 1966 s. 46 ff samt Westerlind s. 158.

[5] Se SjöLprop I s. 300 och 542 (NJA II 1975 s. 154 ff).

behöver ha konstruktion av traditionell typ. Så gott som allt duger som är konstruerat så att det bärs av sjön – direkt eller indirekt – och kan manövreras där. Till undantagen bör emellertid räknas den timrade eller uppblåsbara flotten, som nog även med fördomsfritt synsätt måste anses sakna godtagbart skrov.[6] Till undantagen hör självfallet också modellfartyg och leksaker; så långt – men icke längre – bör det stundom uppställda kravet på ej alltför obetydlig storlek hävdas.[7]

Det fortsatta kravet att redskapet skall vara avsett för sjöburen drift gör avgränsning mot amfibierna nödvändig. Att ett sjöflygplan ej är fartyg utan luftfartyg är klart liksom att det dock i vissa stycken kan falla under tillämpning av sjörättsliga regler.[8] Svävfarkoster utmärker sig typiskt sett för att kunna drivas både till sjöss och till lands, även om det kan vara fråga om begränsad driftskapacitet till lands. I den mån de emellertid är helt vattenbundna så att de icke tillika kan föras helt uppe över land får de räknas som fartyg utan hinder av att de bärs av luftkudde.[9] Som fartyg får sålunda räknas exempelvis svävare med fasta sidofenkölar mot avdrift, vilka binder farkosten vid drift över vatten, och sådan svävare vars manöver- eller framdrivningsmedel kräver omedelbar vattenkontakt.

Mot denna bakgrund kan fartyget karakteriseras som ett *sådant redskap, ej alltför obetydligt till storleken, för befordran eller annan drift till sjöss vilket har skrov och konstruktionsmässig manöverförmåga (styrförmåga) men icke tillika kan användas för drift till lands eller i luften.*

1.1.2 Indelningen

Inom fartygsbegreppets ram skiljer vi mellan skepp och båtar. Gränsen mellan de båda kategorierna går vid en största längd[10] av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter. Ett fartyg som infriar båda dessa måttkrav[11] utgör *skepp*. Brister det i något av dem är det en *båt*. Bogspröt och avvisare tas icke med i beräkningen, ej heller roder och roderskädda, medan däremot den på en del stora

[6] Se SjöLprop I s. 123; jfr SOU 1970:74 s. 88.
T.o.m. en högsjögående flotte som den berömda Kon-Tiki faller med detta synsätt i princip utom fartygsbegreppet. Det hindrar visserligen ej att en rad sjörättsliga lagregler kan bli analogiskt tillämpliga på flotten, ifall den skulle sättas i sjön igen.
[7] Jfr 1887 års betänkande med förslag till sjölag s. 212 (motiven).
[8] Se Lex. sjövägsregleras (jfr Kap. A, Regel 1 a.)
[9] Jfr SjöLprop I s. 229 (NJA II 1975 s. 166) och, numera, svävarfartsförordningen (1986:305).
[10] Ofta förkortad "löa" efter det engelska uttrycket "length over all".
[11] Fartygs s.k. igenkänningsmått är andra begrepp än största längd och bredd. Igenkänningslängden understiger ofta den största längden men överstiger aldrig denna, medan däremot igenkänningsbredden är lika med största bredden.

fartyg förekommande bulben i förstäven otvivelaktigt måste ingå i fartygets största längd. Är fartyget av katamarantyp eller eljest flerskrovigt, ingår både skroven och mellanliggande, till skroven hörande konstruktioner i dess största bredd. Gränsdragningen är vald för att, till skillnad från en dräktighetsgräns, i stort sett kunna förstås och tillämpas av var och en utan sakkunnig hjälp.

Skepp och skepp under byggnad är lösören och intar som sådana en sakrättslig särställning invid gränsen till fast egendom. De är föremål för privaträttslig registrering utöver den rent offentligrättsliga förteckning över fartygsbeståndet som registreringen eljest utgör. Båtar registreras endast av offentligrättsliga skäl.[12] De skiljer sig rättsligt sett bara obetydligt från lösöre i allmänhet.[13]

1.1.3 Fartyg under byggnad

Det är i skilda sammanhang nödvändigt att reda ut när ett fartyg under byggnad blir underkastat de för färdiga fartyg gällande rättsreglerna. Med den begreppsbestämning som gjorts i det föregående föreligger ett i teknisk mening fullbordat fartyg redan då skrovet byggts och försetts med styrinrättning eller motsvarande manöverorgan eller åtminstone ordnats för montering av styr- eller manöverinrättning så att fartyget – konstruktionsmässigt sett – kan flyta och manövreras i vattnet. Det skedet kan i och för sig uppnås före sjösättningen. Lagstiftaren har emellertid föredragit att bortse från detta och i stället låta sjösättningen[14] som sådan utgöra den legala vändpunkten i byggets utveckling. Från sjösättningens början kan bygget, vare sig det då egentligen är färdigt fartyg eller ej, enligt 250 § SjöL ådra sig sjöpanträtt enligt de regler som gäller för fartyg. Och från sjösättningens fullbordan börjar den frist om sex månader löpa, inom vilken ett svenskt skepp enligt 12 § andra stycket SjöL förutsätts normalt vara färdigt för registrering som sådant. Dessförinnan kan det visserligen införas i skeppsbyggnadsregistret, om det skall bli skepp. Som bygge blir det i själva verket enligt 11 § andra stycket SjöL registreringsbart i tidigast tänkbara skede, nämligen i kontrakts- eller projekteringsskedet.

[12] I ett förslag av lagberedningen 1974 (UXIII) fanns lagregler om sakrättsskydd för båtförvärv på grund av anmälan till båtregistret. Men förslaget har inte lett till lagstiftning.

[13] Till skillnad från lösöre i allmänhet kan båt ådra sig sjöpanträtt och detta förhållande skänker den då tillika en exekutionsrättslig särställning (8:10 och 9:8 UB). Vidare kan den som beställt båt och lämnat eller utfäst sig att lämna tillverkaren förskott vinna förmånsrätt för återbetalning av sådant förskott bl.a. i tillverkarens konkurs genom att låta registrera förskottsavtalet enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott; jfr 4 § FRL. Denna ordning saknar motsvarighet i fråga om annat lösöre.

[14] Därmed likställs andra sätt att göra fartyg vattenburet; se SjöLprop I s. 305 (NJA II 1975 s. 169).

1.1.4 Tillämpligheten

Bestämningen av fartygsbegreppet är ett problem med internationell räckvidd. Emellertid innehåller de internationella konventioner som i så hög grad sätter sin prägel på sjörätten i regel inga grundläggande definitioner av vad som menas med fartyg.[15] Det gör icke heller SjpKonv och SkbKonv. Det är en angelägenhet för nationell rätt att bestämma vad som är fartyg och fartyg under byggnad.

Fartygsbegreppet har här aktualiserats för sjösakrättens vidkommande. Inom detta rättsområde är begreppsbestämningen i första hand tillämplig på svenska fartyg och på fartyg under byggnad i Sverige; i båda dessa fall rör det sig i regel om egendom som också är eller kan vara registrerad i Sverige. På motsvarande sätt bör utländska fartyg och fartyg som är under byggnad utomlands erkännas som sådana med tillämpning av flagg- eller registreringslandets resp. byggnadslandets lag, även om det skulle leda till att vi som fartyg nödgas behandla egendom som enligt vår egen syn faller utom begreppets ram. Sålunda bör vid exekution i sådan egendom här i landet tillämpas reglerna om fartygsexekution[16] och, om egendomen är föremål för inskriven rätt i registreringslandet, av dem närmast reglerna om skeppsexekution. Även om det i och för sig vore möjligt att i ett sådant fall[17] pröva fråga om legal panträtt i egendomen med utgångspunkt i svensk bestämning av fartygsbegreppet, syns det mig bäst att även i den delen tillämpa registreringslandets lag.[18]

Den bestämning av fartygsbegreppet som gjorts i detta kapitel bör såvitt jag förstår vara ägnad att på det hela taget tillämpa tvärs igenom sjörättens alla delar såsom en minsta gemensam nämnare för dem alla.[19] Att den legala utgångspunkten för begreppsbestämningen förlagts till 1 kap. SjöL med allmänna bestämmelser om fartyg antyder också en sådan giltighet. Och lagstiftaren har mycket riktigt, redan vid tillkomsten av 1973 års lag om ansvarighet för oljeskada till sjöss, räknat med det. Lagens 1 § utgår nämligen från detta fartygsbegrepp och vidgar lagens tillämplighet till att konventionsenligt omfatta varje annan flytande anordning som används till sjöss.[20] I den mån man av

[15] Däremot är det vanligt att konventionerna anger sig vara tillämpliga, icke på "vessels of inland navigation"/ "bateaux de navigation intérieure" utan på "seagoing vessels"/"navires", dvs. havs- eller högsjögående fartyg – hos oss närmast motsvarade av skepp – och att icke-kommersiella statsfartyg särbehandlas.

[16] Se 1:8 UB; jfr UBprop s. 198 och Ulprop s. 85 f.

[17] Fallet behöver icke vara uteslutande teoretiskt. Ett utomlands registrerat, sjöburet arbetsredskap – t.ex. en flytande plattform för oljeborrning till havs – som saknar egen manöverförmåga och därför ej är fartyg enligt svenskt begrepp kan råka i fara och bärgas genom bogsering till svensk nödhamn, varefter bärgaren här i landet gör gällande krav på bärgarlön och sjöpanträtt i egendomen. En sådan plattform kan enligt § 33 av den norska SjöL registreras i skeppsregister i Norge utan hinder av att den ej utgör fartyg.

[18] En annan sak är att vi, efter att ha funnit egendomen utgöra fartyg enligt angivna lag, skall pröva panträttsanspråket efter i första hand svensk lag; jfr 259 § SjöL samt nedan under 9.5 och 10.6.

[19] Det är eljest en omhuldad lära, att fartygsbegreppet varierar efter sammanhanget. Jfr Hagbergh s. 90 samt Tiberg II s. 191 och III s. 1 f.

[20] Se prop. 1973:140 s. 148 f; jfr s. 41.

rättspolitiskt eller folkrättsligt betingade skäl har anledning att tillämpa sjörättsregler på annat än fartyg kan det ske antingen med hjälp av analogislut eller, som i den nämnda oljeansvarighetslagen, genom uttrycklig föreskrift. Och i den mån en sådan ej är avsedd för eller eljest ej ägnar sig för tillämpning [21] på vissa fartyg möter intet hinder mot att man med sedvanlig lagtolkningsteknik underlåter att tillämpa den på dem.[22]

1.2 Skepps nationalitet

1.2.1 Nationalitetsvillkoren

Fartyg anses av ålder ha nationalitet; för vår del refererade redan 1667 års SjöL till "Swenske Skip"[23] utan att likväl bestämma vad som fordrades för att svensk nationalitet skulle föreligga. Nationaliteten svarar mot ett behov att i främmande vatten såväl som på det fria havet kunna, dels hävda hemlandets jurisdiktion över skepp under dess flagg, dels tillförsäkra dessa skepp sådana fri- och rättigheter som hemlandet enligt folkrätten kan göra anspråk på för deras räkning. Man brukar med någon förenkling åskådliggöra förhållandet genom att beteckna skeppet som en del av hemlandets territorium.[24] Det gäller främst på det fria havet, där hemlandets suveräna jurisdiktion är underkastad ringa modifikation, medan konkurrerande jurisdiktionsanspråk gör sig gällande i främmande staters sjöterritorier, särskilt i deras inre vatten.

Det tillkommer flaggstaten själv att bestämma villkoren för att skepp skall ha dess nationalitet. Bestämmanderätten är i princip oinskränkt. Men folkrättsligt betingade förväntningar på flaggstaten, som bottnar i internationellt vedertagna krav på verkligt föreningsband mellan skepp och flagg är uttryckta i 1958 års internationella konvention[25] om det fria havet:

Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

[21] En timmerflotte eller en skrovsektion till fartyg under byggnad kan sålunda bli analogiskt (eller annorledes) underkastad vissa sjörättsregler, ifall den uppträder till sjöss.

[22] Det är sålunda knappast höjt över diskussion att t.ex. de s.k. global- eller generalbegränsningsreglerna i 10 kap SjöL måste tillämpas på alla fartyg, som ej undantagits enligt 243 § samma lag (jfr visserligen NJA 1958 s. 351). I den mån man skulle frånkänna vissa fartyg begränsningsrätt blir resultatet detsamma som om man icke betraktat dem som fartyg. Jfr t.ex. tillämpnigen av 223 § SjöL (se SvJT 1969 rfs. 27 ff och NJA II 1970 s. 745 f).

[23] Jfr Amiralskapsbalken II Cap. och annorstädes.

[24] Jfr t.ex. Schmidt i AfS Bind 12 s. 80.

[25] Jfr art. 5:1.

Under förarbetena till konventionen[26] var på tal att fastställa en lägsta gräns för flaggstatens ägarinflytande – mer än hälften – men det blev alltså icke konventionens lösning. Emellertid är sjöfartsnationernas nationalitetsvillkor i allmänhet knutna till ägarinflytandet. Kraven på inhemskt sådant varierar från att skeppet skall vara helt ägt av inhemskt rättssubjekt till att mer än hälftendelen skall vara i inhemsk hand. I tillägg därtill kommer ofta kvalifikationskrav på bolagsledning och bemanning m.m.

För Sveriges del gäller, att skepp som är till mer än hälften i svensk hand räknas som svenskt och detta gäller oavsett om ägaren är svensk medborgare[27] eller svensk juridisk person. Det skall i princip föreligga ett svenskt ägarinflytande för att nationalitetsvillkoret skall vara uppfyllt. Genom befraktning, t.ex. "bare boat", av främmande tonnage skall det alltså ej kunna infrias; så säger i vart fall lagförarbetena.[27]

Som svensk juridisk person bör räknas varje bolag, förening eller annan sammanslutning som bildats enligt den svenska rättsordningen och infriar dess villkor för att ha rättskapacitet.[28] Associationsrätten ställer vissa kvalifikationskrav på flertalet av dessa juridiska personer. Med bortseende från ägarintresset, som alltså kan vara helt eller delvis utländskt, tar dessa krav sikte på att säkerställa svenskt inflytande över ledningen av aktiebolag, försäkringsbolag och ekonomiska föreningar. Sådana sammanslutningars styrelseledamöter skall i allmänhet vara svenska medborgare och bosatta i Sverige. Och vad beträffar handelsbolag kan, enligt 1982 års lagstiftning i ämnet, utlänning ej utan särskilt tillstånd bilda eller gå in i svenskt handelsbolag. Dessa kvalifikationskrav på svenska juridiska personer har, åtminstone tillsvidare,[29] ansetts vara tillräckliga för att sådana rättssubjekt skall kunna ge svensk nationalitet åt skepp genom att äga skeppet eller andel däri.

I fråga om ideella föreningar och stiftelser m.fl. gäller icke sådana kvalifikationskrav som här nämnts. De är visserligen i en del fall underkastade offentlig tillsyn men svenskt inflytande över driftsledningen är icke säkerställt genom lagregler. Frågan huruvida sådana sammanslutningar skall anses som svenska rättssubjekt kan då antas

[26] Jfr Schmidt a.a. s. 81 ff.

[27] Att svensk medborgare tillika har utländskt medborgarskap, eller att någon som äger fartyg eller fartygsandel är statslös, är komplikationer som förarbetena går förbi. Att den statslöse ej infriar lagens krav är emellertid uppenbart. Däremot syns det mig svårt att förneka att svensk medborgare infriar kravet vare sig han dessutom har annat medborgarskap eller ej.

[28] Se SjöLprop I s. 211 ff (NJA II 1975 s. 140 ff). Skeppslegoutredningen lade genom betänkande 1987:27 fram lagförslag som innebar nytänkande härutinnan. Både av dess direktiv och av betänkandet kan utläsas att nytänkandet hade tagit sin början redan dessförinnan; se betänkandet s. 59 och 81 ff. Jfr not 35 nedan.

[29] Jfr SjöLprop I s. 213 (NJA II 1975 s. 142). Denna syn på problemet har överlevt både 1975 års bolagsrättsliga lagstiftning och 1979 års jämkningar i de sjörättsliga nationalitetsreglerna.

väsentligen bero av att de bildats enligt svensk lag och att driftsledningen eller åtminstone den huvudsakliga verksamheten är förlagd hit.[30] Men det har likväl ej ansetts vara motiverat att ha någon – i så fall troligen invecklad – reglering av de förutsättningar varunder sådana sammanslutningar får äga och ge svensk nationalitet åt skepp. Det har nämligen antagits, att fartygsägandet här i landet icke skall i nämnvärd mån söka sig sådana former som stiftelser och ideella föreningar m.m.

I detta sammanhang erbjuder dödsbo som ägare av skepp eller skeppsandel vissa problem. Ty dödsbo efter svensk ägare eller andelsägare kan ha betydande utländsk anknytning. I samband med 1955 års lufträttslagstiftning var det problemet aktuellt också i fråga om luftfartyg. Då ansåg man, att dödsbos nationalitet borde prövas i rättstillämpningen med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall, bl.a. beskaffenheten av eventuell utländsk anknytning.[31] För sjörättens del har mot den bakgrunden antagits, att – som det uttryckts i propositionen[32] – "det skall mycket till för att dödsbo efter svensk medborgare i sammanhang av detta slag förtjänar att behandlas på annat sätt än den avlidne". Att boet i princip är bestämt att avvecklas medverkade till detta ställningstagande. Till bilden hör också, att 14 § SjöL undantar dödsbo från inskrivningsplikt.

Kravet på enkel svensk ägarövervikt i fartyg är ej oeftergivligt. Dispensvägen kan nämligen medges att skeppet likväl anses som svenskt, ifall dess drift trots allt står under avgörande svenskt inflytande. Och till förekommande av statslöshet kan dispens medges även när ägaren är utlänning med fast hemvist i Sverige.[33] Det är Sjöfartsverket som ger dispens.[34]

[30] Jfr SjöLprop I s. 213 (NJA II 1975 s. 142).
[31] Jfr NJA II 1955 s. 188 f
[32] Se SjöLprop I s. 214 (NJA II 1975 s. 142).
[33] Se prop 1978/79:98 s. 16 och 58 f.
[34] Se 3 § instruktionen (1969:320) för sjöfartsverket (nytryckt 1982:855).

Tydligt är, att utrymmet för dispens blir tämligen trångt med så lågt ställda anspråk för skepps svenska nationalitet som nu gäller. Men det kan dock vara önskvärt att hävda det i vissa sammanhang, t.ex. då skepp behöver drivas i samverkan mellan redare över nationsgränser. För att man i sådana fall på allvar skall kunna tala om ett avgörande inflytande över skeppsdriften lär åtminstone få krävas att driftsledningen på betryggande sätt är knuten till vårt land och att den svenska andelen är någorlunda stor. Även belånings- och befraktningsförhållandena får betraktas som relevanta realiteter när det gäller att väga det svenska inflytandet.[35]

Utländsk skeppsägares fasta hemvist här förutsätter att han avser att bli kvar. Det skall särskilt beaktas vilken anknytning till Sverige som hans bosättning här ger skeppet och om han har uppenbart behov av registrering under svensk flagg. Hans anknytning till det egna hemlandet eller till tidigare vistelseland skall också vägas in.[36]

Dispens kan tidsbegränsas och förenas med villkor. Det torde främst vara sjöfartspolitiska hänsyn som styr dispenspraxis.

Föreskrifter om nationalitetshandling för skepp finns i 6 kap. FRF. Nationalitetscertifikat för skeppet är en förutsättning för att det skall få hållas i drift. Certifikatet utfärdas på grundval av registrering i skeppsregistret. Om det fordras för att undgå oskäligt uppehåll i skeppsdriften eller eljest påkallas av särskilda skäl, kan tillfällig nationalitetshandling utfärdas för viss tid eller viss resa. Svensk utlandsmyndighet kan utfärda tillfällig nationalitetshandling efter bemyndigande i det enskilda fallet av Sjöfartsregistret; handlingen utfärdas i utlandsmyndighetens namn, om denna företagit nationalitetsprövningen, men eljest i Sjöfartsregistrets.

1.2.2 Tillämpligheten

Nationalitetsvillkoren i 1 § SjöL är tillämpliga på alla presumtivt svenska skepp. Nationalitetsprövningen innefattar suverän svensk myndighetsutövning.

Ett skepp, som är under byggnad – här i landet eller utomlands – för svensk beställare, är svenskt från och med det byggnadsskede då det övergår från att vara bygge till att utgöra skepp, förutsatt att det ägs av den svenske beställaren till mer än hälften eller, om hans andel är mindre än så, att dispens lämnats av Sjöfartsverket. Svårigheten att fastställa i vilket byggnadsskede egendomen blir skepp har lagstiftaren kringgått genom att kräva registreringsanmälan[37] inom sex månader

[35] Ehuru lagförarbetena, som redan nämnts, icke räknat med att enbart befraktningsförhållandena skulle kunna läggas till grund för dispens, har regeringen frigjort sig från detta och åtminstone i ett fall medgivit att ett av svensk redare befraktat men av utländska intressen helägt skepp ansågs som svenskt och berättigat att föra svensk flagg. Se SOU 1987:27 s. 81 ff. Se vidare Tiberg III s. 13 ff.

[36] Se prop 1978/79:98 s. 17 och 58 f.

[37] Varje svenskt skepp skall enligt 11 § SjöL i princip vara registrerat i Sverige.

från sjösättningen och SjöL säger därför icke mer än att det senast vid fristens utgång föreligger ett registreringspliktigt skepp. Före sjösättningen behöver man alltså icke aktualisera nationalitetsfrågan i sakrättsligt sammanhang. Efter sjösättningen behöver man icke dra några registreringsmässiga konsekvenser[38] av skeppets svenska nationalitet förrän vid slutet av sexmånadersfristen; dessutom kan denna förlängas av registermyndigheten, exempelvis om skeppet då alltjämt är infört i skeppsbyggnadsregister utomlands.[39]

Att ett svenskägt skepp är registrerat utomlands hindrar alltså ej att det egentligen är svenskt enligt svensk lag. Det gäller f.ö. icke endast nybyggnadsfall. Men utlandsregistreringen – i den mån den icke rätt och slätt beror på att något hinder föreligger för en i och för sig motiverad avregistrering ur det utländska registret – kan också vara ett uttryck för att skeppet i registreringsstaten icke betraktas som svenskt utan som inhemskt. I så fall råder konflikt mellan de svenska anspråken på jurisdiktion över skeppet och de främmande. Den konflikten kan icke lösas med svensk statsmakt. Full svensk kontroll över skeppet förutsätter nämligen att det avregistreras i det främmande landet.[40]

Visserligen kan den svenske ägaren – om det verkligen rör sig om en sådan och icke endast om ett svenskkontrollerat utländskt rättssubjekt, som äger skeppet i sin tur – möjligen, ehuru det knappast är höjt över diskussion, föreläggas vid vite att anmäla skeppet för registrering här i landet. Men någon registrering kan likväl icke företas förrän skeppet avregistrerats ur det främmande landets register.[41] Och registreringsstaten råder suveränt över avregistreringen. Det är knappast troligt, att svensk myndighet kan förelägga skeppsägaren att utomlands skrida till åtgärder (för avregistrering), som kräver främmande statsmakts medverkan. Det bör såvitt jag förstår vara förbehållet registreringsstaten själv.

[38] Däremot kan och bör i regel andra konsekvenser dras, såsom att sådant skepp under byggnad utan tvivel har rätt att föra svensk flagg när det uppträder till sjöss.
[39] Se SjöLprop I s. 305 (NJA II 1975 s. 169 f).
[40] Se 35 § SjöL. Jfr McDougal-Burke s. 1012 och 1058 ff.
[41] Se 35 § SjöL.

1.3 Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör

1.3.1 Allmänt

Ett skepp består ej endast av skrov och styrinrättning eller motsvarande manövermedel, även om dessa beståndsdelar enligt uttrycklig erinran i 3 § SjöL är nödvändiga för att ett skepp skall föreligga i stället för ett lösöre vilket som helst. Skeppet är vanligen inrett med däck och skott och kan vara utrustat med maskineri, signalmedel och nautiska hjälpmedel, redskap för lasthantering eller fiske eller annat som behövs i skeppsdriften, livbåtar och andra räddningsredskap osv. Skeppets utrustning kan befinna sig ombord eller iland, göra varaktig tjänst eller vara avsedd för förbrukning. Från privaträttslig utgångspunkt är det angeläget att slå fast vad som hör till skeppet och i egenskap av skeppstillbehör delar skeppets rättsliga öde och vad som ej utgör tillbehör och därför kan vara föremål för självständigt rättsanspråk.

Sedan gammalt anses tillbehör till fartyg lyda på det hela taget samma grundsatser som bär upp de fastighetsrättsliga tillbehörsreglerna; i lufträtten gäller visserligen speciella, på internationellt fördrag vilande regler i ämnet.[42] De sjörättsliga tillbehörsreglerna omfattar 3–5 §§ SjöL. De ansluter i sak nära till den fastighetsrättsliga tillbehörsregleringen. Men den till formen något svårtillgängliga redigeringen i 2 kap. JB har icke följts i SjöL. En anledning till det är att de sjörättsliga reglerna behöver vara någorlunda tillgängliga för att kunna tillämpas även utomlands.[43]

Endast lösöre kan vara skeppstillbehör. Vad som redan utgör tillbehör till exempelvis en industrifastighet kan alltså icke bli skeppstillbehör utan att först skiljas från fastigheten enligt 2 och/eller 24 kap JB.[44] Härutöver är det en i förarbetena påpekad självklarhet,[45] att skepp själva – t.ex. läktare på ett stort s.k. lashfartyg – icke kan vara skeppstillbehör; skepp utgör ju självständigt, registreringspliktigt lösöre och blir i samband med registreringen självt föremål för inskriven rätt.

[42] Sannolikt förutsätter emellertid dessa regler, liksom de sjörättsliga, icke bara en yttre anknytning till luftfartyget (jfr 1.3.2) utan också en inre sådan (jfr 1.3.3). Se NJA II 1955 s. 169 f. Jfr SOU 1976:70 s. 109 f.

[43] Se SjöLprop I s. 299 och 614 (NJA II 1975 s. 154 och 159) samt art. 2 i SjpKonv. Jfr Adlercreutz i Festskrift till Knut Rodhe s. 15 ff.

[44] Men som erinras i not 4 får skepp anses vara uteslutna från industrifastighets tillbehörskrets enligt den fastighetsrättsliga regleringens grunder.

[45] Se SjöLprop I s. 222 (NJA II 1975 s. 153).

Eljest gäller ingen särskild begränsning till visst slag av lösöre. Att utrustning varmed skeppsägaren förser skeppet är inkonventionell eller mycket speciell spelar ingen roll för dess uppgång i skeppet som tillbehör. Den som reder ett lastskepp kan alltså förse detta med exempelvis fordon för ombordtransport och annan lasthantering ombord med verkan att de blir skeppstillbehör. Och med samma verkan kan den som reder passagerarskepp förse detta med t.ex. spelautomater till passagerarnas förströelse. I båda dessa exempel rör det sig om utrustning som används i skeppsdriften.

1.3.2 Den yttre anknytningen till skeppet

För att utrustning för skepp skall utgöra skeppstillbehör fordras först och främst att skeppet försetts med utrustningen och att denna är ägnad till stadigvarande bruk för skeppet. Den skall alltså vara användbar i skeppets drift – detta uttryck taget i vidaste tekniska och kommersiella mening – utan att förbrukas så som proviant och drivmedel. Den skall icke heller vara endast tillfälligt förenad med skeppet, som containers på containerfartyg och läktare på lashfartyg,[46] eller anbragt ombord för ett tillfälligt företag som när en bogserare kompletteras med viss utrustning för ett enskilt bogserings- eller bärgningsuppdrag. En någorlunda varaktig *yttre anknytning* till ett bestämt skepp, och till intet annat, måste förutsättas för att skeppet skall anses vara försett med utrustningen i fråga.

Kravet på varaktig anknytning till visst skepp drivs icke därhän att utrustningen alltid måste vara förvarad ombord. Den kan mycket väl stundom förvaras iland, såsom exempelvis vissa fiskeredskap säsongmässigt förvaras i redskapsbod eller liknande; med desto större fog måste den kunna tas iland tillfälligt, t.ex. för översyn eller i samband med reparation av skeppet, utan att fördenskull förlora egenskap av skeppstillbehör. Endast reservdel måste varaktigt förvaras ombord för att räknas som tillbehör. Men även sådan kan givetvis tas iland tillfälligt utan att rättsläget ändras.[47]

[46] Stundom kan läktarna dock vara knutna till endast ett lashfartyg, så att detta verkligen är försett med dem och då kan de naturligtvis tänkas utgöra tillbehör till lashfartyget i den mån de ej utgör skepp själva.

[47] I fastighetsrätten kan reservdelar vara tillbehör endast till industrifastighet. Se 2:2 och 3 JB; jfr Westerlind s. 150.

Vad som sålunda gäller skeppstillbehör har väsentligen motsvarande tillämpning i fråga om tillbehör till skepp under byggnad. Det gäller oberoende av om bygget blivit färdigt skepp eller ej. Liksom det färdiga skeppet är skeppsbygge försett med material och utrustning som infogats i eller anbragts på bygget för att följa det fullbordade skeppet. Men byggnadsredskap och liknande anordningar, som endast tjänar byggnadsändamålet, hör naturligtvis aldrig till tillbehörskretsen. Byggnadsmaterial som, ehuru det finns på byggnadsplatsen, ännu icke blivit förenat med det blivande skeppet faller i princip utom tillbehörskretsen. Men enligt en på grundval av SkbKonv[48] given regel i 4 § SjöL kan material, som är avsett för ett bestämt skeppsbygge, under bestämda förutsättningar vara tillbehör till detta. Finns byggnadsmaterialet – vari inbegrips även maskineri och annan utrustning – på varvsområdet och framstår det till följd av märkning eller på annat sätt, t.ex. särskild förvaring, som avsett för skeppet, anses detta också vara försett därmed och utrustningen kan därigenom bli tillbehör till bygget. Denna regel är dock begränsad till att gälla *registrerade* byggen.

Varvsområdet, som icke behöver utgöra ett enda sammanhängande område, identifieras genom att det anges i skeppsbyggnadsregistret. Skulle tillverkningen äga rum på flera orter, t.ex. så att sektioner av det blivande skeppet eller dess huvudmaskineri byggs annorstädes, kan även den byggnadsplatsen tas med i beräkningen. Men det förutsätter – utom att det är varvet självt, icke t.ex. en underleverantör, som disponerar området – att även den byggnadsplatsen är redovisad för bygget i skeppsbyggnadsregistret.[49] Att som byggnadstillbehör räkna material på byggnadsplats, som ej kan identifieras med hjälp av skeppsbyggnadsregistret, skulle nämligen rimma illa med grunderna för regleringen.[50] Än mindre kan byggnadsmaterial, som befinner sig utomlands – t.ex. en skrovsektion under tillverkning vid utländskt varv – räknas bland tillbehören till ett här i landet registrerat skepp under byggnad; det utesluts redan genom SkbKonvs krav på att registreringen skall avse skepp under byggnad på registreringsstatens territorium.

[48] Jfr art. 8.

[49] Naturligtvis kan flera varv kontrahera ett bygge gemensamt och deras resp. områden utgör då de relevanta byggnadsplatserna. Även successiv tillverkning förekommer så att ett varv påbörjar och ett annat slutför samma bygge. Intet hindrar då att det senare varvet uppträder som beställare av bygget hos det första och transporterar sin beställarrätt till sin egen kund. Successiv tillverkning förutses av art. 10 i SkbKonv. Jfr Kreditsäkerhet i skeppsegendom m.m. (Svenska Bankföreningen), avsnitt II s. 9.

[50] Jfr SjöLprop I s. 110 och 222 f (NJA II 1975 s. 151 och 153).

Frågan vad som utgör varvets område bör skiljas från spörsmålet i vad mån byggnadsmaterial, som en gång vunnit behövlig yttre anknytning till visst bygge, kan avlägsnas från byggnadsplatsen utan att denna anknytning bryts.[51] Att skepps utrustning tillfälligt kan skiljas från skeppet utan att sådan anknytning bryts har redan framgått. Detsamma bör enligt min mening gälla om skeppsbyggnadsmaterial. Ty produktionstekniken kan mycket väl kräva att sådant temporärt förs från byggnadsplatsen t.ex. för att bearbetas vid annan verkstad. Och man bör icke lägga hämsko på produktionstekniken[52] genom onödigt rigorös lagtolkning. En annan sak är att avlägsnandet från byggnadsplatsen kan medföra identifieringsproblem.

Bland de presumtiva tillbehören kommer även här reservdelar i en särställning. Det räcker nämligen ej att en sådan förts till byggnadsplatsen och att bygget på föreskrivet sätt försetts med reservdelen. Den blir icke byggnadstillbehör förrän den också bragts ombord för att bli kvar där.

1.3.3 Den inre anknytningen till skeppet

Det är icke nog att skeppet försetts med viss utrustning för stadigvarande bruk för att denna skall utgöra skeppstillbehör. Skeppet måste också vara försett med utrustningen i skeppsägarens intresse; utrustningen måste alltså även ha en *inre anknytning* till skeppet. Det kan vara så att någon annan än skeppsägaren, t.ex. någon som hyrt skeppet "demise" eller "bare boat", vill komplettera dess utrustning med något som han själv finner bruk för i sin drift av skeppet. Också sådan utrustning kan visserligen bli skeppstillbehör men i så fall icke förrän den övertas av skeppsägaren så att skepp och utrustning kommer i samme ägares hand. Skulle däremot befraktaren förse skeppet med viss utrustning för skeppsägarens räkning, blir den tillbehör till skeppet utan sådant dröjsmål.

Det är i och för sig utan betydelse vem som i fysisk mening förser eller låter förse skeppet med det presumtiva tillbehöret. I fastighetsrätten uttrycks motsvarande förutsättning så att det skall vara fastighetsägaren som *tillför* fastigheten det presumtiva tillbehöret. Innebörden därav är densamma som det uttryckliga sjörättsliga kravet på att skeppet skall vara försett därmed i skeppsägarens intresse.[53]

[51] Att bygget självt – t.ex. i form av skrov eller skrovsektioner – kan föras från byggnadsplatsen utan rättslig förändring är självklart.
[52] Jfr § 257 i den norska SjöL.
[53] Se 3 § SjöL. Jfr NJA II 1966 s. 76 och RH 1981:96.

Såvitt avser skepp under byggnad är det tydligt att det så gott som alltid ytterst är i beställarens intresse som skeppet utrustas. Är beställaren ensam ägare till bygget, förses detta alltså med utrustningen i ägarens intresse. Prövningen måste emellertid rimligen utfalla på samma sätt, om – såsom in dubio är fallet vid beställningsköp – varvet och beställaren äger bygget i succession, vardera med sin villkorliga rätt därtill. Och frågan kommer ej i annat läge för den händelse varvet skulle bygga i spekulation eller enligt beställningskontrakt, som hävts så att varvet blivit ensamägare till bygget. Detta förses även då med materialet i ägarens intresse.

Vad som tillförs skepp eller skepp under byggnad i skeppsägarens intresse blir sålunda, under laga förutsättningar i övrigt, tillbehör till skeppet. Den som dessförinnan haft rätt till egendomen i fråga – närmast äganderätt, panträtt, företagshypotek – förlorar den rätten när egendomen uppgår i skeppet. Han kan enligt 5 § första stycket SjöL ej ens i förhållande till skeppsägaren göra gällande anspråk på egendomen som sådan. Men han kan naturligtvis vara berättigad till ersättning av denne för sin förlust.

I fastighetsrätten upprätthålls icke tillbehörs förening med huvudsaken lika strängt. Den som hyrt ut tillbehör till fastighetsägaren kan visserligen icke göra sin rätt gällande i den mån tredje mans rätt till fastigheten är berörd[54] men han kan göra den gällande i förhållande till fastighetsägaren. Och för vissa fall av konkurrens mellan på den ena sidan den som, innan fastigheten försetts med tillbehöret, haft rätt till detta på grund av företagshypotek och på den andra sidan rättsägare i fastigheten finns speciella regler i 2:4 JB, som löser intressekonflikten.

Att sjörätten konsekvent ger försteg åt de till skeppet knutna intressena är framför allt praktiskt motiverat.[55] Det är nämligen uppenbart, att sådana regler i detta stycke som fastighetsrätten innehåller icke skulle vara särskilt väl ägnade att praktiseras exempelvis vid skeppsexekution utomlands. Och det är f.ö. knappast troligt att utrustning, som kan utgöra skeppstillbehör, skulle kommit att hyras ut till skeppsägare i nämnvärd utsträckning, även om fastighetsrätten efterbildats här. Ty en uthyrare hade likväl alltid måst räkna med att få vika för rättsägare i skeppet, såsom sjöpantborgenärer och inteckningsborgenärer.

[54] I allmänhet är våra fastigheter intecknade och belånade.
[55] Jfr SjöLprop I s. 221 och 301 (NJA II 1975 s. 152 och 155).

För varven kan det erbjuda speciella problem att byggnadsmaterial, låt vara med varvets benägna medverkan, blivit tillbehör till ett visst skeppsbygge. Varvet kan få fullgod anledning att destinera om materialet i fråga till ett annat bygge. Problemet uppmärksammades under förarbetena och föranledde särskilt uttalande:[56]

Varvens produktionstekniskt betingade behov av handlingsfrihet, när det gäller att till ett bygge föra över byggnadsmaterial som är avsett och märkt för ett annat, möter i den föreslagna ordningen sin givna begränsning i äganderätt eller säkerhetsrätt, som enligt förslaget kan tillkomma beställare eller inteckningsborgenärer. Förfogande i strid med sådan rätt kan vara straffbart såsom olovligt förfogande. För att bevara full handlingsfrihet torde varven ha att välja mellan att antingen inte medverka till att materialet får byggnadstillbehörs rättsliga karaktär – dvs. underlåta märkning eller liknande – eller också se till att byggnads- och kreditavtal ger dem sådana medgivanden från övriga rättsägares sida som gör varvens förfogande över byggnadstillbehören rättsenligt.

1.3.4 Utrustning för radiosamband och navigering

Helt utan undantag är icke sjörättens hårdhänta reglering av skeppstillbehören. Visserligen saknas motsvarighet till de regler i 2:4 JB som hindrar att föremål vilket häftar för företagshypotek, utan vidare blir fastighetstillbehör och därigenom undandras inteckningsborgenärens rätt. Men motsvarighet finns i viss mån till de fastighetsrättsliga tillbehören till industrifastigheter.[57] Utrustning för radiosamband och navigering intar nämligen en särställning. Sådan utrustning blir enligt 3 § andra stycket SjöL icke tillbehör till skepp, om den tillhör annan än skeppsägaren eller annan än denne har rätt till den på grund av äganderättsförbehåll eller annat, därmed jämställbart villkor varunder han överlåtit utrustningen till skeppsägaren.

Denna ordning medför, att radioutrustning på svenska skepp kan på traditionellt sätt hyras från televerket utan att bli skeppstillbehör i rättslig mening och att sådan utrustning som Decca Navigator och liknande nautiska hjälpmedel kan utnyttjas genom leasing. Det bör ej förbises, att nautisk utrustning som är avsedd för skeppets manövrering, såsom styrinrättning och bogpropellrar, icke har någon särställning i sammanhanget. Styrinrättningen är nödvändig för manöverförmågan och därför icke tillbehör utan en integrerad del av huvudföremålet, skeppet i dess egenskap av fartyg. Bogpropellern åter tjänar icke navigeringen utan manövreringen. Särställning tillkommer enbart utrustning för verklig navigering, innebärande *val av väg* till

[56] SjöLprop I s. 223 (NJA II 1975 s. 153 f).
[57] Jfr 2:3 och 4 JB.

skillnad från manövrering som är *sättet att följa vald väg*. I den mån viss utrustning skulle tjäna både navigering och annat ändamål, t.ex. lasthantering, får den i allmänhet behandlas som navigeringsutrustning utan hänsyn till det andra ändamålet. Endast om användningen för navigering är helt obetydlig i jämförelse med den andra bör denna senare bestämma utrustningens karaktär i tillbehörssammanhang.[58]

I norsk rätt finns speciella regler om utrustning som fartygsägaren tillför sitt fartyg enligt avtal om leasing. De innebär, att viss kort uppsägningstid för avtalet indicerar verklig hyra, operationell leasing, och hyresföremålet blir då undantaget från tillbehören. Är uppsägningstiden längre, betraktas avtalet närmast som ett slags förtäckt köp, finansiell leasing. Det anses då ha så varaktig karaktär att föremålet typiskt sett blir både förslitet och betalt i fartygsägarens hand.

För svensk rätts del har man icke bruk för en distinktion mellan olika slags leasingkontrakt här. Ty antingen rör det sig om utrustning för radiosamband eller navigering och då är båda typerna av leasing tillåtna och skall respekteras; finansiell leasing synes från svensk utgångspunkt på sin höjd böra betraktas som ett ofullbordat köp så länge hyrestiden varar. Eller också är det fråga om annan utrustning och då respekteras varken den ena eller den andra typen; utrustningen blir fartygstillbehör i båda fallen och blir därmed undandragen uthyrarens (eller säljarens) rättsanspråk.

1.3.5 Överlåtelse av tillbehör

Att utrustning utgör tillbehör till skepp eller skepp under byggnad medför naturligtvis ej att den måste förbli tillbehör. Om ej för annat ändamål så måste den kunna avlägsnas för att ersättas med ny utrustning. Men överlåtelse av skeppstillbehör är i och för sig giltig, låt vara att rätt som tredje man har till skeppet enligt avtal kan utesluta att tillbehör överlåts utan dennes samtycke. Ifall skeppsägaren träffar avtal om sådan överlåtelse, blir han i förhållande till förvärvaren bunden att vidta behövlig åtgärd för att skilja utrustningen i fråga från tillbehörskretsen. Det får då ske genom att utrustningen skiljs från skeppet så att detta icke längre är försett med densamma; avskiljandet skall utåt framträda som slutgiltigt och ej endast tillfälligt. Innan detta skett är tredje man enligt 5 § SjöL obunden av överlåtelsen och kan följaktligen förvärva och utöva rätt till skeppet – den överlåtna utrustningen inbegripen – vare sig han känner till överlåtelsen eller ej.

[58] Jfr SjöLprop I s. 543 och 614 (NJA II 1975 s. 157 och 159).

Det kan i detta sammanhang vara värt att erinra om att även godtrosförvärv av skeppstillbehör kräver att tillbehören först har berövats tillbehörsegenskapen. Det måste alltså – lovligen eller olovligen – otvetydigt skiljas från tillbehörskretsen innan godtrosförvärv kan komma i fråga. Dessförinnan är det bara åtkomligt genom förvärv som avser skeppet självt. För skepp gäller f.ö. icke de vanliga reglerna om godtrosförvärv av lösöre utan särskilda sådana; mer därom i det följande.[59]

1.3.6 Tillämpligheten

Tillbehörsreglerna gäller svenska skepp och, oavsett ägarens nationalitet, skepp som är under byggnad i Sverige. Detta iakttas utan vidare, när fråga om tillbehör till sådant skepp kommer upp här i landet. Men även utomlands får man räkna med dessa reglers tillämpning på svenska skepp och, i förekommande fall, hit lokaliserade skepp under byggnad. Ty flagglagen, eller snarare registerlandets lag, är allmänt erkänt sakrättsstatut.[60]

Flaggland och registerland är normalt identiska men vissa undantag förekommer. Sålunda kan ett skepp under byggnad i Sverige för utländsk beställare mycket väl i beställarlandet räknas som inhemskt skepp när det nått ett visst framskridet byggnadsskede. Och eftersom registrering av skepp rättar sig efter nationaliteten, betyder ägarskifte och därav betingar flaggskifte i regel överföring från ett flagglands nationalregister till ett nytt flagglands motsvarande register med viss fördröjning; då kommer registerland och flaggland också att vara olika. Registerlandets lag bör föredras som sakrättsstatut framför flagglandets.[61]

Tillämpningen av tillbehörsreglerna är naturligtvis också ett spörsmål om information till utlandet. Inhemska tillbehörsregler kan bli tillämpade där, bl.a. i brist på utredning om innehållet i svensk lag; därför fogas till svenska pantbrev upplysning rörande våra lagregler i ämnet. Dessa lagregler eller snarare deras grunder kan i sin tur, t.ex. vid exekution här i landet, i brist på utredning rörande ett eljest tillämpligt sakrättsstatuts innehåll komma att subsidiärt tillämpas på främmande fartyg.

[59] Se 5.2.2.2.
[60] Se bl.a. Karlgren II s. 89 och Nial s. 92 ff. Se även art. 2 i SjpKonv samt art. 2,6 och 9 i SkbKonv.
[61] Jfr not 60.

1.4 Skepps identifiering

Den personlighet sjöfolk i alla tider tillagt skepp återspeglas icke bara i dess nationalitet utan också i dess identifiering. Skepp har nämligen både namn och hemort. Därtill kommer kodbeteckningar för identifiering till sjöss, i signaltrafik, i register och i dokument av skilda slag.

1.4.1 Namnskicket

Svenska skepp skall ha namn. Skeppsnamn bestäms enligt 6 § SjöL av ägaren. Det skall ske senast i samband med skeppets registrering. Sjöfartsregistret prövar självmant, om skeppet kan registreras under det namn ägaren anmält. Ty vissa krav gäller för namnvalet; och Sjöfartsregistret äger genom vitesföreläggande förmå skeppsägaren att bestämma namn som uppfyller dem.[62]

För det första skall varje skeppsnamn tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i skeppsregistret; detta gäller även mellan skepp av olika slag och användning. I registret förekommer, dels namn på registrerade skepp, dels skeppsnamn som genom inskrivning[63] reserverats för någon, dels namn på vissa statsskepp som ej är införda i skeppsregistret men som förvaltningsmyndigheten ansett böra vara ensamma om sina namn och därför låtit anteckna i skeppsregistret för sådant ändamål.[64]

För det andra får namnet icke gripa otillbörligt in i särpräglat namnskick som annan skeppsägare brukar för skepp.

Varken kravet på särskiljningsförmåga eller originalitet eller kravet att särpräglat namnskick ej får störas låter sig förklaras närmare genom någon enkel formel; det är Sjöfartsregistrets sak att ge dem rimligt innehåll med hänsyn bl.a. till namnets funktion att – i praktiken ofta främst av alla identifieringsdata – tjäna till skeppets säkra och snabba identifiering. Tydligt är emellertid, att skepp knappast kan registreras under sådant namn som Marja eller Marie, ifall annat skepp redan är registrerat under namnet Maria. Dessa namn syns mig – även frånsett deras gemensamma etymologiska ursprung – vara alltför lika inbördes för att fullgod särskiljningsförmåga skall föreligga. Och ifall en skeppsägare har registrerade skeppen Sunnanhav, Sunnanvåg och Sunnanbris, så bör en annan ej utan vidare tillåtas registrera skepp exempelvis under namnet Sunnanvind, trots att detta i och för sig skiljer sig tydligt från de tre förstnämnda.[65]

[62] Det följer av 26 § SjöL att ingen beloppsbegränsning gäller för sådant vite; jfr prop 1978/79:98 s. 21.
[63] Jfr under 3.2
[64] Jfr 1:6 FRF.
[65] Se SjöL-prop I s. 240 f (NJA II 1975 s. 182), varifrån exemplet är hämtat.

Ty Sunnanvind ger klart intryck av gruppsamhörighet med Sunnanhav, Sunnanvåg och Sunnanbris. Den fasta komponenten "Sunnan" fäller kanske icke ensam avgörandet men här föreligger dessutom ett påtagligt samband mellan tilläggskomponenterna, som ställer saken utom tvivel.

Skulle ägaren av Sunnanhav m.fl. samtycka till registrering av annat skepp under namnet Sunnanvind, måste emellertid sådan registrering tillåtas. Ty ingreppet i det särpräglade namnskicket kan då icke betraktas som otillbörligt; det kan i själva verket vara de båda skeppsägarnas vilja att samla sina skepp under gemensamt namnskick, t.ex. emedan de samseglar på viss linje eller bildat s.k. sjöfartspool. Däremot kan samtycke naturligtvis icke bana vägen för registrering under namn som kan förväxlas med annat.

I exemplet Sunnanvind är intrycket av grupptillhörighet tydligt för var och en. Men fullt så tydligt behöver det icke vara. Ett namnskick för skepp i linjefart mellan Sverige och Frankrike, vilket exempelvis innefattar namn på franska provinser, kan väl tänkas förtjäna skydd såsom särpräglat trots att kännedom om Frankrikes många provinser knappast är var mans egendom i Sverige. Det måste vara nog att grupptillhörigheten är påtaglig för den kundkrets linjen vänder sig till och för övriga berörda sjöfartskretsar.

Eftersom det finns möjlighet att genom inskrivning i skeppsregistret förbehålla sig ett eller flera skeppsnamn, kan det namnskydd som kravet på originalitet och förbudet mot intrång i särpräglat namnskick innebär också vinnas i förväg, alltså innan det eller de skepp som skall bära namnet eller namnen i fråga ännu registrerats.[66]

Det sjörättsliga skyddet för skeppsnamn är endast administrativt. Även om registermyndighetens prövning naturligtvis också verkar förebyggande mot t.ex. intrång i varumärkesrätt genom bruk av registrerat skepps namn, måste spörsmål om sådant intrång prövas med tillämpning av immaterialrättens regler i ämnet och därmed helt utom sjörättens ram. Vidare gäller skyddet bara i förhållande till skeppsnamn, som förekommer i skeppsregistret. Det föreligger alltså intet hinder mot att båtar – för vilka ett reglerat namnskick ej etablerats – bär namn som överensstämmer med eller liknar namn på registrerade skepp. Än mindre är det naturligtvis sörjt för att utländska fartyg icke skall segla under sådana namn. Men för att göra svenska

[66] Jfr under 3.2.

statsskepp delaktiga av skeppsregistrets visserligen begränsade namnskydd har regeringen, i samband med att statsägda icke-kommersiella skepp i övrigt undantagits från registrering, som redan antytts meddelat föreskrifter av innebörd att sådana statsskepps namn likväl kan införas i skeppsregistret eller förbehållas staten genom inskrivning där.[67]

Namn varunder skepp registrerats får ej ändras utan vidare. Hänsyn till identifieringssyftet kräver en viss beständighet och därför måste särskilda skäl kunna åberopas för namnbyte. Men namnbyte är alltid tillåtet, om skeppet byter ägare. Det är icke bara förestavat av rimlighetshänsyn utan också för det man eljest skulle bädda för avvikelser från det reglerade namnskicket för skepp genom att bibehållet skeppsnamn efter ägarskifte kunde gripa otillbörligt in i ett av förre ägaren brukat, särpräglat namnskick. Sker ägarskifte i etapper, genom att flera andelar efter varandra övergår i ny ägares hand, inträder rätt – stundom alltså även skyldighet – att döpa om skeppet då mer än hälftendelen sålunda bytt ägare.

Det för skepp gällande namnskicket är strikt. Men vissa lättnader gäller övergångsvis; de skall beröras i kapitel 16 nedan.

1.4.2 Hemorten

Skepps hemort, som av ålder spelat en icke oväsentlig rättslig roll, har numera bara processrättslig betydelse. Utmätning av svenskt skepp kan alltid äga rum på dess hemort. Denna ort betraktas också som rederiets hemvist, ifall skeppet ägs av partredare, och talan mot partredarna kan följaktligen enligt allmänna forumregler väckas på den orten.

Det är enligt 7 § SjöL skeppsägaren som bestämmer hemorten. Denna kan vara vilken ort som helst i Sverige och behöver ej ens ha egen hamn. Hemorten kan fritt ändras.

Hemorten skall anmälas för anteckning i skeppsregistret. Sker det ej, anses ägarens hemvist vara skeppets hemort. Skulle han sakna hemort i Sverige, blir i stället Stockholm betraktat som skeppets hemort. Och skulle skeppet ägas av flera delägare, blir också Stockholm – i brist på hemortsanmälan – betraktat som skeppets hemort.[68]

[67] Jfr 1:6 FRF.
[68] Resultatet blir detsamma även om alla delägarna skulle ha hemvist på samma ort.

Från hemorten skall i princip skiljas fiskefartygs *hemmahamn*. Som sådan anses enligt 1:7 FRF fartygets hemort eller, om fartygets verksamhet företrädesvis drivs från annan ort i Sverige, den orten. Hemmahamn är ett tekniskt begrepp, som tillkommit för att fiskefartyg – den nordatlantiska fiskerikonventionen till efterrättelse – skall kunna hänföras till visst registreringsdistrikt samt tilldelas och märkas med distriktsbeteckning i enlighet därmed.

1.4.3 Signalbokstäverna

Skepps signalbokstäver bildar enligt 8 § SjöL dess s.k. igenkänningssignal, numera huvudsakligen i bruk för radiotrafik (som stationssignal); de väljs ur den för identifiering av svenska fartyg reserverade serien SAA-SMZ[69] och är fyrställiga. Annan beteckning för skeppets identifiering skall enligt nämnda lagrum såvitt möjligt överensstämma med igenkänningssignalen. Samma bokstäver bildar enligt 11 § tredje stycket SjöL följdriktigt den beteckning under vilken skepp införs i skeppsregistret, en beteckning som icke får ändras; enligt 3:1 FIF skall registrerat skepp märkas invändigt med registerbeteckningen. Därigenom går signalbokstäverna igen i en rad dokument som rör skeppet, främst dess nationalitetshandling och pantbrev på grund av inteckning. Signalbokstäverna utgör alltså en slags universalkod för skepp; endast fiskeskepp har därutöver särskild kod för identifiering till sjöss i form av distriktsbeteckning.

Även skepp under byggnad registreras enligt 11 § tredje stycket SjöL under signalbokstäver och ej heller denna registerbeteckning får ändras. Signalbokstäverna skall vara sådana som kan tilldelas det färdiga skeppet såsom igenkänninggsignal, ifall det blir av svensk nationalitet. Skeppet införs i så fall i skeppsregistret under dessa samma bokstäver.

En praktisk konsekvens härav är att pantbrev på grund av inteckning i bygget icke behöver bytas ut utan fortfar att gälla även efter överföring till skeppsregistret.

1.4.4 Tillämpligheten

Reglerna om skepps namn, hemort och igenkänningssignal är naturligtvis givna för svenska skepp. De svenska signalbokstäverna tjänar emellertid också till identifiering av främmande skepp såtillvida som de används som registerbeteckning för sådant skepp medan det är under byggnad i Sverige.

[69] Se televerkets författningssamling Serie B:29. (Till 1959 års internationella telekonvention hörande radioreglemente och tilläggsreglemente för radio s. 141 ff.) Sverige har också vissa reservanropsserier, nämligen 7SA–7SZ och 8SA–8SZ.

2 Skepps- och skeppsbyggnadsregistrering

2.1 Registren

För tillsyn och andra offentliga ändamål behöver samhället överblick av skeppsbeståndet i landet. Det gäller i första hand den del därav som är i yrkesmässig drift men också sådana skepp i icke-yrkesmässig drift för vilka utfärdats certifikat, t.ex. nationalitetscertifikat. För dessa ändamål krävs alltså förteckning över svenska skepp och en sådan har vi i form av ett centralt register, kallat *skeppsregistret.* Skeppsregistret förs av den särskilda registermyndighet, i sin tur kallad Sjöfartsregistret, vilken är integrerad med Stockholms tingsrätt. Skeppsregistret är inrättat för att dessutom medge inskrivning av rätt till skepp, nämligen både förvärvsinskrivning och inteckning. Dessa privaträttsliga funktioner är i själva verket väl så viktiga som de offentligrättsliga.[1] Jämte skeppsregistret för samma myndighet ett *skeppsbyggnadsregister.* Detta bärs ej upp av något offentligrättsligt betingat behov utan tjänar uteslutande privaträttsligt syfte.

Utöver olikheten i de behov som motiverar registren skiljer sig dessa inbördes genom att skeppsregistret är ett nationalregister, reserverat för svenska skepp, medan skeppsbyggnadsregistret är ett territorialregister, avsett för skepp under byggnad här i landet i svensk eller utländsk ägo.[2]

Både skeppsregistret och skeppsbyggnadsregistret förs med automatisk databehandling.

2.2 Registreringsplikt

I princip är enligt 11 § SjöL alla svenska skepp registreringspliktiga. Detta beror främst på att flertalet av dem hör hemma i de sedan gammalt registreringspliktiga handels- och fiskeflottorna och att man icke velat komplicera systemet genom att föreskriva registreringsplikt för dem men endast registreringsrätt för andra; denna synpunkt har alltjämt sin giltighet, även om antalet svenska skepp utom yrkessjöfarten torde vara större numera än då man först tog ställning till denna fråga.[3]

[1] Dessutom för Sjöfartsregistret ett centralt båtregister.

[2] Båtregistret är avsett för både svenska båtar i yrkesmässig sjöfart och här hemmahörande utländska båtar i sådan sjöfart; se 4 § BRL.

[3] Lagförslaget remitterades till lagrådet våren 1972; jfr SjöLprop I s. 228 (NJA II 1975 s. 166).

Från registreringsplikt kan regeringen enligt bemyndigande i 11 § SjöL undanta s.k. icke-kommersiella statsskepp, om de är i statens ägo. Motivet är att bl.a. örlogsflottan icke skall behöva redovisas offentligt. Även andra icke-kommersiella statsskepp – kustbevakningsskepp, sjömätningsskepp, vägfärjor m.fl., som uteslutande används för statsändamål och icke för affärsdrift – har ansetts kunna förtecknas på enklare sätt än med utnyttjande av den för privaträttsliga syften tillrättalagda skeppsregistreringen. Detta bemyndigande har regeringen utnyttjat, dock med den modifikationen att statsskepps namn skall kunna införas i skeppsregistret och på så sätt få del av det namnskydd skeppsregistret erbjuder.[4]

Det åligger enligt 12 § första stycket SjöL varje ägare av här i landet registreringspliktigt skepp att anmäla skeppet för registrering inom en månad från det skeppet blev hans med full äganderätt. Anmälarens åtkomst skall alltså bestå i ett fullbordat förvärv.[5] Registreringsanmälan omfattar enligt 14 § första stycket SjöL utan vidare också ansökan om inskrivning av ägarens förvärv.

Skulle utländskt skepp ha blivit svenskt genom att andel däri övergått i svensk hand, får regeln om anmälningsskyldighet tillämpas med utgångspunkt i den tidpunkt då andelsförvärvet fullbordades. Regeln måste naturligtvis också, ehuru ej avfattad med sikte på det fallet, tillämpas om skeppet blivit registreringspliktigt här i landet därför att dess ägare förvärvat svenskt medborgarskap. Regelns grunder föranleder i så fall att anmälningsfristen räknas från dagen för ägarens medborgarskapsförvärv.

I fråga om nybyggen gäller – vare sig de byggs i Sverige eller utomlands – enligt 12 § andra stycket SjöL en särskild anmälningsfrist av sex månader från sjösättningen.[6] Motivet därtill är att det är svårt att rätt fastställa när i ett enskilt fall ett skepp under byggnad nått det stadium av fullbordan att det utan vidare är registreringspliktigt som skepp.[7] Än svårare är det naturligtvis att generellt slå fast när detta byggnadsskede inträder. Det låter sig således icke med utgångspunkt i SjöL sägas när ett skepp under byggnad verkligen blir registreringspliktigt skepp. Det enda som kan slås fast är att registreringsplikten inträder senast vid anmälningsfristens utgång. Den inkonsekvens som detta innefattar i jämförelse med vad som gäller då skepp förvärvas i färdigbyggt skick är en följd just av att lagstiftaren på denna punkt undvikit att ta klar ställning; praktiskt sett betyder detta litet.

[4] Se 1:6 FRF.

[5] Jfr under 3.1.2.

[6] Därmed likställs andra sätt att göra skepp vattenburet; se SjöLprop I s. 305 (NJA II 1975 s. 169).

[7] Före fullbordad sjösättning kan skeppet icke registreras i skeppsregistret. Däremot kan det vara registreringsbart som skeppsbygge; se nedan under 2.3.

Om ett nybygge sjösätts successivt så att skilda delar eller sektioner av skeppet kommer i sjön vid olika tillfällen, bör anmälningsfristen med hänsyn till regelns syfte räknas från det hela skrovet blivit vattenburet.[8] Fristen är ej absolut. Sjöfartsregistret kan medge förlängning utöver de sex månader som valts för att normalt vara tillräckliga, när särskilda skäl föreligger. Färdigställandet kan ju av olika anledningar bli försenat och det är i och för sig icke meningen att tvinga till registrering endast för en kort övergångstid innan skeppet blir registreringspliktigt i beställarens hand eller måhända får utländsk nationalitet. Avgörande skäl för förlängning föreligger uppenbarligen, om bygget ännu är infört i främmande skeppsbyggnadsregister, ty avregistrering därur är enligt 35 § SjöL en ofrånkomlig förutsättning för registrering här i landet.[9]

Anmälningsskyldigheten vilar i första hand på den som äger skeppet när registreringsplikten inträder. Denne måste i regel styrka sin rätt till skeppet genom härledning till dess förste ägare, dvs. tillverkaren.[10] Men om skeppet förvärvats från utlandet och var registrerat där, följer av 24 § SjöL att härledningen icke behöver drivas längre än till den som det främmande registret – genom inskrivning eller registrering av motsvarande dignitet – utpekade som rätt ägare.[11]

Försummad anmälningsskyldighet skall enligt 30 § andra stycket SjöL utlösa föreläggande att fullgöra densamma. Sådant föreläggande kan förenas med vite till i princip obegränsat belopp. Har den försumlige då redan frånhänt sig egendomen, blir visserligen den nye ägaren också anmälningsskyldig enligt 12 § SjöL. Men det befriar icke överlåtaren från att fullgöra sin skyldighet. Ja, även om den nye ägaren skulle anmäla skeppet för registrering och anmälningsskyldigheten såtillvida bli fullgjord, så återstår likväl att överlåtarens förvärv är inskrivningspliktigt enligt 14 § SjöL; det kan f.ö. också vara stämpelskattepliktigt.[12] Inskrivningsansökan skulle förre ägaren alltså

[8] I andra sammanhang där sjösättningen innebär ett viktigt steg i den rättsliga utvecklingen kan sjösättningens inledning vara en riktigare anknytningspunkt. Så är t.ex. fallet beträffande frågan när skeppet tidigast kan ådra sig sjöpanträtt (250 § SjöL).

[9] Se SjöLprop I s. 305 och III s. 30 f (NJA II 1975 s. 170 och 226 f).

[10] Se SjöLprop I s. 305 (NJA II 1975 s. 170); jfr 24 § SjöL. Erkännande av utomlands inskriven äganderätt till fartyg skall beröras nedan under 14.2.

[11] Här bortses från den speciella möjligheten att en fångeskedja förlorar sig bakåt i tiden före den nya ordningen och att exstinktivt godtrosförvärv till egendomen då kommit till stånd enligt det tillämpliga sakrättsstatutets allmänna regler om sådant förvärv av lösöre. Jfr även reglerna om sjöfynd.

[12] Se 15 och 16 §§ SL.

även i det fallet kunna enligt 30 § andra stycket SjöL åläggas att prestera. Emellertid måste nye ägaren ej endast styrka sin fångeskedja utan också, för bifall till sin i registreringsanmälningen inbyggda inskrivningsansökan, kunna åberopa inskrivning av den försumlige fångsmannens förvärv; det följer av 33 § första stycket 4 SjöL och hänger samman med att stämpelskatteplikt utlöses först genom att det skattepliktiga förvärvet skrivs in.[13] Den nye ägaren har alltså ett självständigt intresse av fångesmannens inskrivning och fördenskull också rätt enligt 30 § tredje stycket SjöL att ombesörja den på fångesmannens vägnar.

2.3 Registreringsrätt

Skeppsbyggnadsregistreringen, som införts i svensk rätt först genom 1973 års sjölagändringar och till efterlevnad av SkbKonv, vilar icke på registreringsplikt utan på registreringsrätt. Längre sträcker sig nämligen icke konventionens anspråk på konventionsstaterna. Det skulle visserligen vara tjänligt från tillsynsynpunkt att ha alla blivande svenska skepp förtecknade offentligt redan under byggnadstiden. Men svenska redare beställer också ofta sina skepp utomlands och en del skepp som byggs här har utländska beställare. Därför har skeppsbyggnadsregistreringen i dess konventionsbetingade form endast blivit utnyttjad för privaträttsliga syften och registreringsrätt har då ansetts vara den rimliga grundvalen för denna ordning. På grund av de viktiga rättsverkningar som lagstiftningen knutit till registrering och inskrivning i skeppsbyggnadsregistret får man likväl räkna med att skeppsbyggnadsregistreringen blir allmänt utnyttjad; i själva verket utsätter sig beställaren för risk av rättsförlust, om ej bygget registreras och hans förvärv skrivs in.

Eftersom skeppsbyggnadsregistreringen icke vilar på registreringsplikt, gäller intet undantag för icke-kommersiella statsskepp. Byggs sådant skepp vid svenskt varv, kan följaktligen skeppsbyggnadsregistreringen i och för sig utnyttjas.

Det är enligt 12 § tredje stycket SjöL ägarens sak att anmäla skeppsbygge för registrering men någon anmälningsfrist är naturligtvis ej föreskriven. Att bygget ej påbörjats hindrar icke registrering, om det likväl kan identifieras genom byggnadsnummer och ritning eller på annat betryggande sätt. Har bygget omsatts innan det anmäls för registrering, måste varje led i fångeskedjan styrkas på samma sätt som jag påpekat ovan under 2.2 i fråga om skeppsomsättning.

[13] Se 25 § b) SL.

De vanliga skeppsbyggnadsavtalen innebär, att varvet skall bygga skeppet med material som varvet självt tillhandahåller och de innefattar således vad som kallas beställningsköp. Då råder – enligt vad som följer av 14 § tredje stycket SjöL – varv och beställare i förening (och endast i förening) såsom ägare över bygget, om icke varvet otvetydigt och förbehållslöst överlåtit detta till beställaren; utan sådan fullbordad överlåtelse är nämligen båda ägare i succession, något som icke rubbas ens av uttryckligt äganderättsförbehåll på varvets sida.[14] Om det i stället är så att bygget utförs med material som beställaren tillhandahåller, är det fråga om rent arbetsbeting eller snarare tillverkningsavtal[15] och beställaren är då i regel själv ägare till bygget.[16] Föreligger icke byggnadsavtal, råder varvet i egenskap av tillverkare ensamt såsom ägare över bygget.

2.4 Ändring av registrering

Registrering som ej infriar lagens krav skall naturligtvis icke bestå. Den kan antingen undanröjas eller avlösas av avregistrering. Beror oriktigheten på att egendomen icke bort registreras, kan registreringen undanröjas besvärsvägen.[17] Eljest är avregistrering obligatorisk för det fall att egendomen ej är registreringsbar, vare sig detta är en ursprunglig eller senare uppkommen brist i förutsättningarna.[18] Men ifall oriktigheten vidlåder det för registreringen grundläggande förvärvet genom att detta visar sig vara ogiltigt eller hävs och därför återgår, finns ingen av lagen för ändamålet avsedd lösning. Registreringen kan då ändras genom att i likhet med den därmed förenade förvärvsinskrivningen undanröjas genom dom; detta torde gälla även om parterna skulle vara ense rörande förvärvets rättsliga öde. Såvitt rör förvärvsinskrivning återkommer jag till problemet under 3.1.5. Avregistrering genom ägarens försorg kan stundom utgöra ett alternativ till undanröjande genom dom, ifall det nämligen är fråga om skepp under byggnad.[19]

[14] Jfr 3.1.2 och 6.3. Motsatsen har visserligen antagits i ett hovrättsfall (SvJT 1980 refs. 51). Men det synes bottna i förbiseende eller missuppfattning av äganderättsförbehållets lagfästa verkan i det sjörättsliga inskrivningssystemet; se vidare under 15.3.2.2.

[15] Jfr Rodhe i SvJT 1951 s. 610 f.

[16] Om bygget registreras och materialet kan identifieras som destinerat till det bygget, går det ej upp i varvets förmögenhetsmassa. Utan registrering är det osäkert vad som gäller för överlämnat material; se SOU 1988:63 s. 201 ff, särskilt s. 202.

[17] Till följd av hänvisningen i 25 § SjöL till de allmänna tvistemålsreglerna kan t.o.m. särskilt rättsmedel tänkas komma till användning.

[18] Se 16 § första stycket 4 och andra stycket andra punkten SjöL; jfr nedan i 4 kap.

[19] Jfr under 3.1.3 nedan.

2.5 *Tillämpligheten*

Det har redan framgått, att registreringsreglerna är avsedda för tillämpning på svenska skepp och på skepp under byggnad i Sverige. Såtillvida är tillämplighetsområdet okomplicerat. Men konflikter mellan olika rättsordningars anspråk kan uppstå.

För det första kan det tänkas, att ett skepp som byggts utomlands för svensk beställare och som tillhör denne blir kvar i skeppsbyggnadsregister i byggnadsstaten längre än de sex månader efter sjösättningen som till sist bestämmer inträdet av registreringsplikt för skeppet här i landet. Konflikten löses i så fall bäst genom att Sjöfartsregistret förlänger sexmånadersfristen.[20]

För det andra kan svenskt skepp bli registrerat utomlands med tillämpning av där gällande nationalitetsvillkor. Det kan på sina håll exempelvis vara nog att ägaren har driftställe för sin rörelse i den presumtiva registreringsstaten. Som jag påpekat under 1.2.2 finns då i verkligheten intet att göra för att framtvinga den i SjöL föreskrivna registreringen av skeppet här i landet.[21]

För det tredje kan det möjligen tänkas, att ett skepp som är under byggnad här i landet likväl är registrerat som bygge utomlands.[22] Och det får också tas med i räkningen att skeppet möjligen kan bli nationalitetsregistrerat utomlands innan det hunnit bli avregistrerat här. Icke heller åt sådana konflikter torde finnas mycket att göra under svensk rätt; de kan varken förebyggas eller lösas med svensk lag eller lagtillämpning.

[20] Se SjöLprop I s. 305 (NJA II 1975 s. 170).
[21] Jfr också Reuterskiöld s. 138.
[22] SkbKonv förutsätter visserligen en annan ordning.

3 Inskrivning

3.1 Förvärvsinskrivning

3.1.1 Inskrivningsunderlaget

Inskrivning av förvärv av skeppsegendom förutsätter enligt 13 § SjöL, att skeppet eller bygget är eller samtidigt med inskrivningen blir infört i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Registreringen förutsätter i sin tur klarhet i fråga om äganderättsförhållandena. Ty utan sådan klarhet är det ovisst, om skeppet har svensk nationalitet resp. om skeppsbygget anmälts för registrering i behörig ordning, dvs. av rätt ägare. Följaktligen är registrering och inskrivning så inbördes beroende av varandra att icke heller registrering kan företas utan att ägarens förvärv samtidigt skrivs in;[1] att överföring av nybyggt skepp från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret kan innefatta registrering utan ny inskrivning – om nämligen skeppsägaren var inskriven som sådan redan under byggnadsskedet – är undantaget som bekräftar regeln.

3.1.2 Förvärvet och förvärvsvillkoren

Varken krav på förvärvets form eller särskilda regler för förvärvsvillkor och deras giltighet är uppställda för förvärv av skeppsegendom på grund av överlåtelse; från förvärv som innefattar universalfång bortser jag tills vidare. Skeppsmarknadens internationella karaktär och behovet att kunna träffa snabba, bindande köpslut även på distans och under främmande rätt har rest hinder mot en reglering av fastighetsrättslig typ. Lagstiftaren har i stället valt att låta förvärvsinskrivningen i skepps- och skeppsbyggnadsregistren återspegla den internationella verklighetens brokiga mångfald av skeppsförvärv och skeppsbyggnadsavtal så långt den är sakrättsligt relevant.[2] Det sker genom att sådana transaktioner efter sin verkliga innebörd, såvitt den är åtkomlig för analys, enligt 14 § SjöL behandlas som förvärv med äganderätt eller med villkorlig äganderätt; i lagförarbetena betecknas dessa som fullbordade resp. ofullbordade förvärv.[3] Det gäller att

[1] I teknisk mening kan man emellertid skilja registreringen och inskrivningen åt, eftersom den senare sker på grundval av den förra. På motsvarande sätt förutsätter inteckning underlag av både registrering och inskrivning; jfr 26 § och 28 § andra stycket SjöL.

[2] En formaliserad lösning erbjuder emellertid den finska SjöL såvitt gäller överlåtelse av registrerat eller registrering underkastat inhemskt fartyg; sådant förfogande skall enligt 5 § nämnda lag ske skriftligen och i närvaro av vittnen för att bli giltigt.

[3] Se SjöLprop I bl.a. s. 232 f (NJA II 1975 s. 174 f).

pröva i vad mån förvärvet införlivar egendomen med förvärvarens förmögenhetsmassa och, åtminstone i princip, till honom förlägger behörigheten att råda över den genom överlåtelse och pantsättning. Att inskrivningen som sådan därvidlag spelar en betydelsefull roll skall jag behandla i 5 kap.

Villkor varav ett förvärvs fullbordan beror brukar betecknas som suspensivt medan sådant villkor som betingar ett fullbordat förvärvs bestånd betecknas som resolutivt. I sin typiska form innebär det suspensiva förvärvsvillkoret att den slutliga äganderättsövergången uppskjuts, t.ex. tills full betalning erlagts, och framträder gärna i den formen att överlåtaren förbehåller sig äganderätten tills detta villkor infriats. Överlåtaren kontrollerar därigenom förvärvets fullbordan. Den rätt till egendomen som överlåtaren på detta sätt bevarar skall normalt utgöra hans säkerhet för att förvärvaren presterar avtalat vederlag och kan sålunda sägas ersätta en förvärvarens pantsättning av egendomen till överlåtaren.

Ett äganderättsförbehåll – varigenom alltså en överlåtare förbehåller sig vad han vanligen kallar äganderätten till egendomen – bevarar ingalunda överlåtaren vid oinskränkt äganderätt; det vore i själva verket liktydigt med att tills vidare helt förneka överlåtelsen.[4] Hans rätt till egendomen är, sedan förvärvsavtalet väl slutits, begränsad av förvärvarens rätt att genom att avtalsenligt infria villkoret göra sig till ägare av densamma. Såtillvida är alltså förvärvet redan ett faktum, vilket överlåtaren är skyldig att respektera. Han får finna sig i att förvärvaren fullbordar sitt fång i avtalsenlig ordning och kan t.ex. ej utan dennes samtycke lagligen frånhända sig egendomen till annan. Sådan s.k. tvesala skulle i själva verket utgöra ett skolexempel på olovligt förfogande, straffbart enligt 10:4 BrB.[5]

Mot överlåtarens sålunda resolutivt villkorade rätt till egendomen, av rättsordningen erkänd såsom villkorlig äganderätt, svarar förvärvarens suspensivt villkorade rätt därtill, också den en villkorlig äganderätt.[6] Vardera partens rätt omfattar hela egendomen; samäganderätt är det alltså icke fråga om. Så länge äganderättsförbehållet gäller ingår egendomen ej i någondera partens förmögenhetsmassa. Det är tills

[4] Det var också genom att så gott som helt förneka kontraktet, och närmast likställa det med ett föravtal, som Grönfors i SvJT 1982 s. 300 f till nöds rättfärdigade utgången i ett hovrättsfall (SvJT 1980 refs. 51) vilket – i strid med 14 § tredje stycket SjöL – gav varvets äganderättsförbehåll bokstavlig verkan. Se vidare nedan under 15.3.2.2.

[5] Se Beckman m.fl. s. 591 f.

[6] Den rätt som ett ofullbordat förvärv ger upphov till bör noga skiljas från sådan optionsrätt som skeppsköpare enligt en del internationellt gängse kontraktsformulär har i ett tidigt skede av parternas rättsförhållande. Så länge det står den preumtive köparen fritt att utnyttja eller ej utnyttja rätten att efter besiktning anta anbud om köp, så föreligger icke heller mer än en utfästelse från säljaren att bli vid anbudet om optionsrätten utnyttjas, och den konstituerar icke något köp.

vidare bara parts villkorliga äganderätt till egendomen som utgör hans ifrågavarande förmögenhetstillgång. Så länge förbehållet gäller kan part endast i förening med andra parten råda över egendomen genom överlåtelse eller pantsättning. *Det ofullbordade förvärvets båda parter är förenade i en sakrättslig tvångsgemenskap.*

Äganderättsförbehållet är bara den legala utgångsmodellen för de suspensiva förvärvsvillkoren. Lagen räknar med att även andra villkor kan uppskjuta ett förvärvs fullbordan. De är i så fall, som det heter i 14 § tredje stycket SjöL, att jämställa med äganderättsförbehåll. Dylika villkor – som sålunda skall bevara överlåtaren vid befogenhet att bringa förvärvet om intet och behålla eller återta egendomen – kan ta sig många skilda former.[7] Ojämförligen viktigast är i praktiken den köprättsligt grundade befogenheten att, intill dess förvärvaren kommit i besittning av egendomen, vid utebliven betalning häva avtalet och behålla egendomen.[8] Det är uttalat i lagförarbetena, att bevarad hävningsrätt på överlåtarens sida förtjänar samma skydd som äganderättsförbehåll.[9] Det är tillika fastslaget där, att överlåtaren skall presumeras vara bevarad vid sådan rätt fram till det avtalade leveranstillfället medan presumtionen skall vara omvänd för tiden därefter.[10] Lätt förenklad är alltså rättsordningens presumtion att ett förvärv är ofullbordat intill leverans och fullbordat därefter.

Det bör ej förbises, att den hävningsrätt som här avses gäller själva överlåtelsen av egendomen. Att man avstår från sådan hävningsrätt utesluter ej att avtalet kan hävas i annan del. Om t.ex. ett varv, som bygger ett skepp åt en beställare, avstått från rätten att genom hävning återställa sin rätt till bygget, så hindrar det ej att varvet, i den mån det skulle vara befogat, senare häver avtalet till den del det förpliktar varvet att fullfölja tillverkningen; men bygget kan det i så fall icke behålla.

[7] Att ett rent förfogandeförbud tills full betalning erlagts ej erkänns som äganderättsförbehåll framgår av NJA 1974 s. 376.

[8] Se närmast 54 § KöpL.

[9] Se SjöLprop I s. 128 och 232 (NJA II 1975 s. 173 ff). Jfr Hessler i Nordisk Gjenklang (Oslo 1969) s. 469 ff och NJA 1975 s. 222.

[10] Se SjöLprop I s. 232 (NJA II 1975 s. 174).

Som redan antytts förutsätts de relevanta förvärvsvillkoren bli behandlade efter sin verkliga innebörd. Det är då tydligt, att även sådana villkor som till formen räknar med förvärvet såsom fullbordat, och alltså säger sig betinga dess bestånd, i praktiken väl kan förtjäna att liksom överlåtarens hävningsrätt jämställas med äganderättsförbehåll. Ett typiskt sådant förvärvsvillkor går ut på att överlåtaren skall kunna ta tillbaka egendomen, ifall förvärvaren åsidosätter vad förvärvsavtalet ålägger honom, närmast med avseende på vederlaget.[11] Jämställbar med äganderättsförbehåll kan också vara återköpsrätt för överlåtaren, t.ex. inom viss tid eller vid viss framtida händelse, med eller utan hembudsplikt för förvärvaren.[12] Så är utan tvivel fallet, om återköpsrätten syftar till att åt överlåtaren säkra rätt till egendomen för den händelse förvärvaren icke skulle prestera avtalat vederlag. Men det kan gott tänkas att ett villkor, som ej är avsett att fylla denna funktion, likväl motiverar att förvärvet behandlas som ofullbordat. Detta ligger stundom nära till hands, om överlåtaren genom att utlösa villkorets tillämpning kan åstadkomma ett läge som om han över huvud taget icke frånhänt sig egendomen. Enligt lagförarbetena gäller det exempelvis om s.k. säkerhetsöverlåtelse.[13]

Säkerhetsöverlåtelse kan tyst eller uttryckligen ge överlåtaren rätt att i viss ordning återköpa egendomen och används stundom för att åstadkomma vad som i verkligheten är en pantförskrivning. Som primitiv föregångare till hypoteket har säkerhetsöverlåtelsen emellertid haft svårigheter att hävda sig i svensk rätt. Det var tidigare ifrågasatt om sådana förfoganden alls skulle godkännas av rättsordningen som alternativ till regelrätt pantsättning.[14] Men i den inskrivningsbundna delen av sjösakrätten är den numera uttryckligen godtagen av lagstiftaren med hänvisning till att den blir verksam mot tredje man först på grund av inskrivning och därför kan betraktas som en harmlös företeelse.[15] En annan ståndpunkt hade f.ö. fört med sig svårigheten att i praktiken skilja på säkerhetsköp och omsättningsköp och dessutom varit mindre väl förenlig med behovet att ha ett inskrivningsrättsligt svar på alla slag av skeppsköp och skeppsbyggnadsavtal som den internationella marknaden praktiserar. Det är enligt min mening riktigt att nationella fördomar mot denna typ av

[11] Jfr 15 § första stycket konsumentkreditlagen och 1 § andra stycket 2 lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. och 2 kap. 5 § första stycket JB.
[12] Se SjöLprop I s. 547 (NJA II 1975 s. 171).
[13] Se SjöLprop I s. 233 f. (NJA II 1975 s. 175).
[14] Jfr Karlgren I bl.a. 1 kap.
[15] Se SjöLprop I s. 233 (NJA II 1975 s. 175).

rättsligt förfogande i säkerhetssyfte icke tillåtits fälla utslaget här. Och det är ej uteslutet, att säkerhetsöverlåtelsen i vissa fall kan fylla en praktisk funktion i kreditsäkerhetens tjänst; jag återkommer till detta i 15 kap.

Det bör icke förbises att parterna av någon anledning kan ha valt att ge sitt mellanhavande formen av hyra, alltså s.k. skeppslega eller annan befraktning på tid.[16] Rättsförhållandet får emellertid utan hinder därav anses innefatta överlåtelse, ifall det nämligen är åsyftat att det skall mynna ut i en sådan.[17] Själva förklädnaden till befraktning bör i så fall anses svara mot ett äganderättsförbehåll och det förvärv som förfogandet grundar fördenskull behandlas som ofullbordat.[18]

Sammanfattningsvis skiljer sjösakrätten[19] således mellan på den ena sidan sådana villkor som betingar ett förvärvs fullbordan, vare sig de öppet framträder som sådana eller ej (suspensiva villkor och oäkta resolutiva villkor), och på den andra sidan sådana villkor som betingar förvärvets bestånd (äkta resolutiva villkor). Över tillämpningen av de förstnämnda råder överlåtaren, i vars intresse de i regel är uppställda. Över tillämpningen av de senare råder förvärvaren, vars intresse de i regel tillgodoser. Ett äkta resolutivt förvärvsvillkor saknar i regel betydelse för inskrivningen av förvärvet och redovisas därför ej i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret; det är en annan sak att villkorets tillämpning kan utlösa förvärvets återgång och att denna i sin tur måste återspeglas i registret.

Frågan om ett förvärv skall inskrivningsrättsligt behandlas som fullbordat eller ej aktualiseras endast i fråga om de förmögenhetsrättsliga singularfången, alltså vid köp, byte och gåva.[20] Universalfång som

[16] Se SjöLprop I s. 127 f (SOU 1970:74 s. 96). Jfr bl.a. Tiberg I s. 45 f, 49 ff och 56 f.

[17] Jfr 3 § andra stycket konsumentkreditlagen och 1 § tredje stycket lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl.

[18] Från befraktningsavtal, som syftar till att befraktaren till slut skall överta egendomen med äganderätt, bör skiljas sådant som endast ger honom rätt (option) att göra så. Där föreligger, utöver ett befraktningsavtal, endast en utfästelse att överlåta egendomen, ifall befraktaren önskar förvärva den, icke en accept som konstituerar ett förvärvsavtal.

Jfr Falkanger s. 35 ff. Se också Hessler s. 54, 301 och där anförda NJA 1963 s. 129.

[19] Enligt 20 kap. 7 § 12 JB behandlas suspensiva och resolutiva förvärvsvillkor lika. De medför båda att bara vilande lagfart kan beviljas.

[20] Med fullbordat förvärv skall här icke förväxlas gåva, som "fullbordats" enligt lagen (1936:83) angående vissa utfästelser om gåva. Ty i gåvolagen menas med fullbordan, att gåvoutfästelsen infriats – vanligen genom att gåvan överlämnats till gåvotagaren – och därför blivit bindande för givaren. Men även en sålunda fullbordad gåva bör kunna vara förenad med villkor som motiverar att den inskrivningsrättsligt behandlas som ett för gåvotagaren ofullbordat fång.

I samband med tillkomsten av den regel i 2 § gåvolagen som gör ansökan om inskrivning (förutsatt att den också leder till inskrivning) till nödvändig förutsättning för fullbordan av gåva uttalade lagrådet (SjöLprop I s. 608/NJA II 1975 s. 475), att endast "definitiv överlåtelse" kunde fullbordas på det sättet. Därmed torde ha åsyftats gåvoutfästelse som enligt villkoren i 1 § första stycket gåvolagen blivit bindande för givaren (jfr U XIII s. 264); annan gåvoutfästelse har i regel ingen rättsverkan.

arv, bodelning och bolagsskifte är i den meningen alltid fullbordade, även om deras giltighet kan vara beroende av laga kraft.[21]

Förvärvsvillkor som icke går ut över förvärvets fullbordan eller bestånd utan enbart tar sikte på att begränsa förvärvarens sakrättsliga rådighet över egendomen skall behandlas för sig under 3.2.6.

3.1.3 Inskrivningsplikt

Det är både ett enskilt och ett allmänt intresse att skepps- och skeppsbyggnadsregistren riktigt återspeglar de materiella äganderättsförhållandena rörande skeppsegendom. Förvärvsinskrivning legitimerar till förfoganden över egendomen genom överlåtelse och pantsättning och registrens vederhäftighet sanktioneras av statligt skadeståndsansvar gentemot den som lider rättsförlust i förlitan på deras rättsligt relevanta innehåll. Samhället har också av tillsyns- och beredskapsskäl anledning att hålla reda på äganderättsförhållandena rörande svenska skepp.

Mot denna bakgrund framstår det som naturligt att till en början varje fullbordat förvärv av *skepp och skeppsandel*[22] enligt 13 § andra stycket och 14 § första stycket SjöL är underkastade inskrivningsplikt, ifall skeppet har eller genom förvärvet får svensk nationalitet. Och som fullbordat räknas – i enlighet med vad jag utvecklat under 3.1.2 – *dels* varje förvärv på grund av överlåtelse som överlåtaren ej längre har rätt att bringa om intet med verkan att han förblir eller, om överlåtelsen till formen betecknats som slutlig, åter blir ägare till egendomen, *dels* varje universalfång.

Enligt 13 § första stycket och 14 § andra stycket SjöL gäller, att dödsbos förvärv av skepp eller skeppsandel från den döde[23] icke behöver skrivas in med mindre boet överlåter egendomen till annan. Denne är enligt 33 § första stycket 4 SjöL för sin inskrivning beroende av att boet i egenskap av hans fångesman vinner inskrivning av sin rätt. Denna ordning är tagen efter fastighetsrätten. Med fastighetsrättslig förebild är likaledes i samma lagrum föreskrivet, att make som tillskiftats skepp eller skeppsandel vid bodelning är skyldig att söka

[21] Jfr 32 § andra stycket SjöL.

[22] Statliga förvärv av skepp för icke-kommersiellt bruk faller visserligen utom bilden, eftersom sådana skepp undantagits från registrering enligt 11 § SjöL; se 1:6 FRF.

[23] I och för sig är det tänkbart att frånkänna dödsbo efter svensk skeppsägare karaktär av svenskt rättssubjekt. Boet skulle i så fall vara skyldigt att skrida till avregistrering. Men som påpekats under 1.2.1 vilar lagstiftningen på antagandet att boet i regel bör identifieras med den döde i detta sammanhang.

inskrivning endast om egendomen förut tillhörde andra maken. Detta är en övertydlighet, ty den som redan före bodelningen ägde egendomen förvärvar den ju icke på nytt genom bodelningen. Det är klart, att dessa undantag från inskrivningsplikten icke hindrar att inskrivning söks frivilligt.[24]

Det bör uppmärksammas, att inskrivningsplikt föreligger även om förvärvet redan inskrivits såsom ofullbordat fång.[25]

Såvitt gäller *skepp under byggnad och andel i sådan egendom* är det fullbordade förvärvet enligt 13 § första stycket och 14 § första stycket SjöL inskrivningspliktigt endast i den mån bygget är eller blir registrerat; bygget är ju icke registreringspliktigt. Där inskrivningsplikt föreligger, stämmer den nära överens med den som gäller förvärv av skepp och skeppsandel. Men den är ej obetingad. Ty eftersom bygget icke behöver vara registrerat, utgör avregistrering alternativet till inskrivningen.

Inskrivningsplikten sammanfaller såvitt avser skepp med registreringsplikten för skeppet. Det är förvärvarens sak att söka inskrivning för sitt fång.[26] I fråga om skepp, som ej är infört i skeppsregistret, sker det helt enkelt genom att det anmäls för registrering. Liksom för registreringsanmälan gäller för inskrivningsansökan en tidsfrist om en månad, räknad från förvärvsdagen. Också såvitt avser registrerat skepp under byggnad gäller för inskrivningsansökan, alternativt avregistreringsanmälan, en tidsfrist på en månad.

Försummelse av inskrivningsplikt skall, liksom försummelse av registreringsplikt, enligt 30 § andra stycket SjöL föranleda föreläggande från Sjöfartsregistrets sida för den försumlige att fullgöra vad som åligger honom, ett föreläggande vari vite kan sättas ut. För att det i 33 § första stycket 4 SjöL uppställda kravet på sammanhängande inskriven fångeskedja[27] skall kunna infrias har förvärvaren enligt 30 § tredje stycket samma lag rätt att söka inskrivning och vid behov utverka registrering på vägnar av tidigare led i fångeskedjan, som kunnat vara inskrivna i registret i fråga.

[24] Jfr för fastighetsrättens del Stark s. 297.
[25] Se SjöLprop I s. 231 f (NJA II 1975 s. 174).
[26] Om överlåtaren vill försäkra sig om att hans inskrivning avlöses av inskrivning för förvärvaren, kan han genom att informera Sjöfartsregistret om överlåtelsen vid behov utlösa föreläggande för förvärvaren enligt 30 § andra stycket SjöL.
[27] Jfr SjöLprop III s. 30 f (NJA II 1975 s. 223 f).

3.1.4 Inskrivningsrätt

Med hänsyn till intresset av rättvisande skepps- och skeppsbyggnadsregister – anfört under 3.1.3 – kunde det synas vara motiverat med inskrivningsplikt även för ofullbordade förvärv av skeppsegendom. Emellertid hade man då måst skilja på förvärv av registrerad egendom och oregistrerad sådan, eftersom inskrivning förutsätter registrering. Och registrering kan i sin tur förutsätta att förvärvet är fullbordat, exempelvis om svensk medborgare förvärvat skepp från utlandet.[28] Det är därför en rimlig ordning, fastställd i 14 § tredje stycket SjöL, att ofullbordat förvärv av skeppsegendom ger upphov till inskrivningsrätt men icke till inskrivningsplikt. Inskrivning av sådant förvärv innefattar enligt 37 § första stycket SjöL tillika inskrivning av det villkor som betingar förvärvets fullbordan och företas utan att fångesmannens inskrivning avförs. När förvärvet fullbordas, inträder inskrivningsplikt i vanlig ordning; inskrivning måste således sökas på nytt, nu för det fullbordade förvärvet.[29]

Den villkorliga äganderätt som det ofullbordade förvärvet ger upphov till enligt 14 § tredje stycket SjöL kan i sin tur överlåtas[30] genom fullbordad eller ofullbordad överlåtelse. Det kan ske med båda det ursprungliga förvärvsavtalets parters medverkan så att sekundärförvärvaren helt inträder i sin fångesmans rätt och skyldigheter. Det kan också ske genom ensidigt förfogande av den ena parten och i så fall övertar sekundärförvärvaren bara sin fångesmans rättigheter enligt det primära förvärvsavtalet. Icke desto mindre har sekundärförvärvaren enligt 14 § fjärde stycket SjöL i båda fall inskrivningsrätt för sitt förvärv. Är detta ofullbordat, skall fångesmannens inskrivning stå kvar i registret jämte den nya inskrivningen. Flera förvärv avseende samma egendom kan följaktligen vara inskrivna samtidigt, vart och ett med sin egen verkan i egendomen som helhet. Denna tillhör därvid ej ovillkorligt någon av förvärvarna och de kan endast i förening förfoga över den genom överlåtelse och pantsättning. De är, såsom anförts under 3.1.2, förenade i en sakrättslig tvångsgemenskap.

[28] Endast det fullbordade förvärvet kan ge skepp svensk nationalitet, liksom endast det fullbordade förvärvet kan beröva skeppet sådan nationalitet. Jfr SjöLprop I s. 234 (NJA II 1975 s. 175 f).

[29] Jfr SjöLprop I s. 231 (NJA II 1975 s. 174).
Den fastighetsrättsliga motsvarigheten innebär, att sökande som vunnit vilande lagfart för ofullbordat förvärv fullföljer sin lagfartsansökan.

[30] Pantförskrivning av villkorlig äganderätt till skeppsegendom torde däremot icke vara möjlig; jfr nedan i 6 kap.

Det är förvärvarens sak att söka inskrivning av sitt ofullbordade fång men av naturliga skäl gäller ingen tidsfrist för sådan ansökan. Rättsverkningarna av inskrivning är emellertid – som skall framgå i 5 kap. – så praktiskt betydelsefulla att även den som bara gjort ett ofullbordat förvärv av skeppsegendom i regel har all anledning att söka inskrivning utan dröjsmål.[31] Att förvärvet ej är inskrivningspliktigt kan därför sägas ha mer teoretisk än praktisk betydelse.

För att kunna – med iakttagande av det i 33 § första stycket 4 SjöL uppställda kravet på sammanhängande inskriven fångeskedja[32] – vinna inskrivning av inskrivningsberättigat förvärv, kan förvärvaren enligt 30 § tredje stycket SjöL söka inskrivning på vägnar av tidigare led i fångeskedjan. Denna rätt omfattar även behörighet att vid behov anmäla egendomen för registrering, t.ex. på egna och fångesmannens vägnar; inskrivning av förvärv av oregistrerad skeppsegendom söks ju helt enkelt genom att egendomen anmäls för registrering.

Ehuru alltså reglerna om inskrivningsrätt tar sikte på ofullbordade förvärv av skeppsegendom, kan det sägas att inskrivningsrätt föreligger även i fråga om vissa fullbordade förvärv av sådan egendom. Ty fullbordat förvärv av oregistrerat skepp under byggnad är ej inskrivningspliktigt, såsom framgått under 3.1.3, men om förvärvaren väljer att låta registrera bygget blir hans fång inskrivet. Och om ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, emedan avregistreringsgrund inträtt, men det likväl icke genast kan avregistreras, så kan den som i ett sådant läge övertar egendomen eller andel däri genom fullbordat förvärv enligt min mening knappast vägras inskrivning av sin rätt så länge registreringen består; att förvärvet likväl ej är inskrivningspliktigt är en annan sak.

3.1.5 Ändring av förvärvsinskrivning

Förvärvsinskrivning som ej uttrycker materiell rätt kan undanröjas efter besvär, om oriktigheten beror på att inskrivningen ej bort beviljas. Beror oriktigheten t.ex. på misskrivning eller tekniskt fel, kan inskrivningsdomaren själv rätta inskrivningen. Eljest kan förvärvsinskrivning ändras antingen genom att avföras (enligt särskild föreskrift därom eller då egendomen avregistreras) eller också genom att dom, som fastställer att det inskrivna förvärvet är ogiltigt eller eljest ej består och undanröjer inskrivningen, meddelas och antecknas i registret.[33]

[31] Enligt 25 § b) SL utlöser dock inskrivningen den stämpelskatteplikt, som kan åvila förvärvet. Jfr 36 § första stycket b) SL.

[32] Jfr SjöLprop III s. 30 f (NJA II 1975 s. 223 f).

[33] Jfr 38 § första stycket 2 SjöL. Att förvärvsinskrivningens verkan undanröjs genom sådan dom och dess anteckning i registret, kan slutas av en jämförelse med motsvarande fastighetsrättsliga motiv. Se prop. 1970:20 s B 559 f (NJA II 1972 s. 478 f).

Ett fall då förvärvsinskrivning skall avföras är då den avlöses av ny förvärvsinskrivning, ty enligt 5:15 FRF skall register icke redovisa inaktuella förhållanden.[34] Ett annat fall är enligt 14 § tredje stycket SjöL då *ofullbordat förvärv* icke fullbordas, emedan överlåtaren gjort det villkor gällande varav förvärvets fullbordan beror så att förvärvaren därigenom förlorat sin rätt. Då inskrivningen av förvärvet sålunda avförts, vilket sker på ansökan av överlåtaren eller förvärvaren, framträder den förre åter som ensam inskriven ägare till egendomen.

Ehuru föreskriften i 14 § tredje stycket SjöL är avfattad för de fall då ofullbordade förvärv icke fullbordas, emedan relevant förvärvsvillkor görs gällande av överlåtaren, bör dess grunder kunna tillämpas även i andra fall då inskrivet ofullbordat förvärv visar sig icke bli fullbordat. Om sålunda en skeppsköpare, medan förvärvet ännu är ofullbordat, finner att skeppet icke håller utfästa prestanda och fördenskull häver köpet, skulle det enligt min mening vara orimligt att kräva att parterna – trots enighet i sak – skrider till rättegång för att få inskrivningen undanröjd. Förvärvet är ju icke inskrivningspliktigt. Och om parterna före hävningen gemensamt förfogat över skeppet, t.ex. genom pantsättning, så är detta förfogande i och för sig giltigt och påverkas ej av hävningen.[35] Man bör också betänka, att parterna annars skulle kunna arrangera en hävning på överlåtarens sida och därigenom komma förbi problemet; de bör rimligen få vara uppriktiga inför myndigheten utan att ådra sig besvär och kostnader för det. Vad beträffar stämpelskatt som erlagts så kan den återvinnas med analogisk tillämpning av 36 § första stycket b) SL. Jag menar alltså, att 14 § tredje stycket SjöL bör kunna tillämpas då ofullbordat förvärv hävs eller eljest går om intet, oavsett om det är det ena eller andra förvärvsvillkoret (köprättslig hävningsrätt däri inbegripen) som utlöser effekten. Även avbeställning bör kunna inskrivningsrättsligt behandlas på detta sätt.[36]

[34] Den avförda inskrivningen kan emellertid i fortsättningen avläsas i akten och (se 5:15 FRF) i en särskild arkivförteckning.

[35] Jfr 267 § SjöL (där hävningsfallet ej är med) och 6:8 JB (där hävningsfallet är med).

[36] Om avbeställning se 52 § andra stycket KöpL. Jfr tidigare bl.a. Rodhe I s. 271 f, Ramberg, Om avbeställningsrätt vid tillverkningsavtal, Ekonomiskt Forum 1963, s. 21 ff, Förhandlingarna vid det tjugotredje nordiska juristmötet i Köpenhamn 1963, Brita Sundberg-Weitman i SvJT 1975 s. 241 ff samt SOU 1976:66 s. 180 ff.

När det gäller förvärv av skepp under byggnad torde ej ens sådan analogisk tillämpning av 14 § tredje stycket SjöL behöva tillgripas. Ty om alltså beställaren[37] på sin sida häver köpet, exempelvis emedan skeppet visat allvarlig brist vid teknisk provtur, och därigenom avstår från sin rätt till bygget, så råder varvet därefter såsom ägare över skeppets registrering i skeppsbyggnadsregistret; att inteckningsborgenärs samtycke kan behövas till avregistrering[38] är en annan sak. Varvet kan följaktligen låta avregistrera skeppet, varigenom även beställarens inskrivning avförs, och därefter låta registrera det på nytt i eget namn. Samma resultat bör då enligt min mening med fördel[39] kunna åstadkommas genom det mindre ingreppet: att utan omgång helt enkelt avföra beställarens inskrivning och därigenom återställa varvets ursprungliga inskrivning.[40] Varvets befogenhet att utverka sådan inskrivningsteknisk åtgärd anser jag rymmas i dess vidare befogenhet att låta av- och nyregistrera skeppet. Det hör till bilden att beställarens förvärv icke var stämpelskattepliktigt.[41]

För det fall att ett *fullbordat förvärv* hävs (av förvärvaren)[42] erbjuder SjöL ingen särskild regel om att inskrivningen skall avföras. Enligt en från fastighetsrätten nedärvd syn måste alltså sådan inskrivning undanröjas genom dom.[43] Denna princip behöver emellertid enligt min mening endast slå igenom fullt ut i fråga om skepp. Ty rätt ägare av skepp under byggnad kan ju såsom jag nyss erinrade åstadkomma samma resultat genom av- och nyregistrering, och sådan omgång framstår som onödig.

Att ett förvärv hävts innebär att rättsförhållandet skall upplösas genom att parterna ömsesidigt återbär sina prestationer och i vissa fall dessutom reglerar liden skada. Har köparen tagit egendomen i sin besittning, kan han enligt 64 § andra stycket KöpL hålla denna inne för att tvinga fram säljarens återbäring av köpeskilling och betalning av skadestånd vartill köparen kan vara berättigad. Denna rätt kan han göra gällande även i förhållande till säljarens borgenärer.[44] För den händelse han vunnit inskrivning av sitt förvärv utan att ha fått

[37] Det är ju bara då denne häver som detta problem blir aktuellt.
[38] Jfr 17 § SjöL och 4 kap. nedan.
[39] Till fördelarna hör att intecknat skepp i så fall icke behöver nyintecknas för att bevara inteckningsborgenärs rätt.
[40] Att varvets rätt alltid är eller har varit inskriven, följer av att hela fångeskedjan skall skrivas in enligt 33 § första stycket 4 SjöL. Jfr SjöLprop III s. 30 f (NJA II 1975 s. 223 f).
[41] Se 16 § 3) SL.
[42] Kan det hävas av överlåtaren, är det icke fullbordat.
[43] Jfr prop. 1970:20 s. B 559 f (NJA II 1972 s. 478 f).
[44] Se Almén-Eklund s. 760 f och Walin I s. 60.

egendomen i sin besittning – något som väl kan tänkas exempelvis enligt skeppsbyggnadsavtal – bör han, med eller utan stöd av grunderna för nyssnämna köplagrum, kunna häva beställningen under förbehåll om att hans rätt till egendomen skall bestå tills säljaren återbär erlagd köpeskilling och gottgör hans skada eller ställer betryggande säkerhet för sådan prestation;[45] förbehåll bör i regel kunna underförstås. Inskrivningen av förvärvarens rätt kan i detta läge ej undanröjas eller avföras på grund av hävningen med mindre de villkor förbehållet innefattar blir infriade. Förvärvarens läge kommer då att bli analogt med det som köparen har enligt 64 § KöpL. Ty så länge förbehållet och därmed förvärvsinskrivningen består saknar överlåtaren legitimation på grund av egen inskrivning att förfoga över egendomen och hans borgenärer kan ej heller ta egendomen i anspråk för fordringar mot honom. Förvärvaren håller egendomen inne i överförd bemärkelse.

Skulle förvärv av skeppsegendom återgå såsom ogiltigt, torde lagakraftvunnen inskrivning av förvärvet ej kunna undanröjas annorledes än genom dom vare sig förvärvet är fullbordat eller ej.[46]

3.1.6 Rådighetsinskränkningar

I det föregående (3.1.2) har jag behandlat sådana förvärvsvillkor som betingar förvärvs fullbordan eller bestånd och som alltså, i den mån de är sakrättsligt relevanta, blir inskrivna jämte förvärvet enligt 37 § första stycket SjöL. De kan icke skrivas in i efterhand med mindre själva förvärvsinskrivningen ändras i laga ordning.

Rättsordningen känner också förvärvsvillkor, som till skillnad från de förutnämna inskränker förvärvarens sakrättsliga rådighet över skeppsegendom – dvs. förfogande genom överlåtelse, inteckning eller pantsättning – utan att också gå ut över förvärvet självt. De viktigaste är sådana som stiftas genom förvärvsavtalet, i allmänhet till förmån för överlåtaren. Det kan exempelvis vara fråga om viss hembudsskyldighet för förvärvaren eller annat hinder för denne att förfoga över egendomen genom överlåtelse eller pantsättning utan samtycke av överlåtaren. Sådana förbud bör också i förvärvsvillkors form kunna

[45] Jfr Rodhe I s. 167 f.

[46] Med utgångspunkt i rätte ägarens rådighet över registrering av skepp under byggnad kunde naturligtvis inskrivningen avföras på hans begäran enligt den tankegång jag nyss utvecklat. Men detta är knappast praktiskt, eftersom förvärvets ogiltighet – som ju medför eller kan medföra ödesdigra konsekvenser för förvärvarens ev. förfoganden över egendomen med stöd av inskrivningen – under alla förhållanden torde få styrkas genom dom.

ställas upp till förmån för tredje man, t.ex. en långivare som finansierat skeppsbyggnad. I övrigt beaktar lagen sådan sakrättslig rådighetsinskränkning som följer av 12:6 ÄB, vars regler gäller till skydd för den som har testamentarisk nyttjanderätt till arvfallen egendom.

Rådighetsinskränkning på grund av förvärvsvillkor gäller mot tredje man, som ej är i god tro. Såvitt avser panträttslig rådighet är detta uttryckligen föreskrivet i 268 § SjöL och i fråga om överlåtelse är det underförstått i 20 § samma lag.[47] Rådighetsinskränkning som går ut över ägarens inteckningsbehörighet har endast underordnat intresse för tredje man. Ty det är först genom att panträtt upplåts på grund av inteckningen som ägaren i egentlig mening förfogar över egendomens förmögenhetsvärde.

Rådighetsinskränkande förvärvsvillkor skall Sjöfartsregistret enligt 37 § andra stycket SjöL självmant anteckna i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Sådan införing sker utan hinder av att förvärvet redan skrivits in. Det är nog, att tillförlitlig upplysning vunnits om villkorets existens och innebörd. Ändamålet med införingen är tvåfaldigt. För det första försätter införingen tredje man ur god tro med avseende på villkorets förekomst och innehåll enligt en särskild regel i 23 § SjöL[48] om publicitetsverkan av skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll. Villkoret blir därigenom verksamt mot honom vare sig han känner till det eller ej; den enda reservation som här måste göras gäller pantsättning till säkerhet för framtida fordran, något som jag återkommer till i 6 kap. För det andra tjänar den som minnesanteckning för Sjöfartsregistret, som ju skall beakta villkoret i sin handläggning av registerärende rörande egendomen i fråga och alltså t.ex. vägra att skriva in förvärv eller att bevilja inteckning i strid med villkoret.

Anteckning om rådighetsinskränkande förvärvsvillkor skall enligt 38 § tredje stycket SjöL, liksom andra registeranteckningar, avföras när den uppenbarligen ej längre kan vara av betydelse.[49]

[47] Jfr Hessler s. 463 ff och prop. 1970:20 s. B 599.
[48] Jfr under 5.2.4 nedan.
[49] Jfr SjöLprop I s. 323 (NJA II 1975 s. 231). Se också 5:15 FRF.

3.2 Inskrivning av skeppsnamn

Skeppsnamn skall enligt 6 § SjöL vara originellt i den meningen att det icke på en gång får finnas fler än ett skepp registrerat i Sverige under samma eller inbördes alltför lika namn; övergångsvis gäller visserligen lättnader i detta krav. Flera skepp kan segla under namn som ger intryck av grupptillhörighet och namnen kan då skyddas av den föreskrift i samma lagrum vilken förbjuder att nytt skepp registreras under namn som otillbörligt griper in i särpräglat namnskick brukat av annan skeppsägare.

Det namnskydd som denna ordning innefattar – och som är uteslutande administrativt – kan en blivande skeppsägare ha behov att utnyttja i förväg. Han skall kanske sjösätta sitt första skepp och vill förvissa sig om att det namn han ämnar ge skeppet vid sjösättningen också kan bäras av skeppet efter registreringen. Och han vill kanske efter hand hålla en hel flotta i sjön under ett gemensamt, särpräglat namnskick, som han skulle vilja förbehålla sig i tid. SjöL ger honom därför möjlighet att vinna inskrivning i skeppsregistret av ett eller flera skeppsnamn, som han sålunda behöver förbehålla sig för sitt eller sina blivande skepp. För att vinna sådan inskrivning skall han göra troligt, att han har sådant behov. Är det fråga om flera namn, måste de naturligtvis alla skilja sig tillräckligt åt inbördes för att förväxling ej skall behöva riskeras. Och naturligtvis kan ingen förbehållas namn, som skulle otillbörligt gripa in i särpräglat namnskick, brukat av annan skeppsägare. Det följer av grunderna för regleringen av skepps namnskick.

Skeppsnamn reserveras för skeppsägare utan att det behöver vara knutet till ett redan identifieringsbart, ehuru ännu ej registrerat skepp. Intet hinder torde emellertid möta mot att det reserveras för ett bestämt skepp, t.ex. ett som är under byggnad och kan identifieras på grund av registrering i skeppsbyggnadsregistret eller annorledes. Den som förvärvar sådant skepp, torde därigenom också – i den mån ej annat avtalas – överta rätten att bruka det reserverade namnet, förutsatt att skeppet i hans hand kan registreras under det namnet. Normalt blir emellertid detta icke aktuellt, ty ägarskifte brukar medföra namnbyte.

Staten har enligt 1:6 FRF rätt att vinna inskrivning av skeppsnamn utan hinder av att det är avsett för skepp, som är undantaget från registrering.

Inskrivning av skeppsnamn består i högst fem år. Ifall det inskrivna namnet ej inom den tiden – som bör räknas från dagen för inskrivningen – har tagits i bruk genom att skepp registrerats under det namnet, kan reservationen icke gälla vidare utan inskrivningen skall avföras. Detta måste Sjöfartsregistret sörja för självmant, ty enskild part är ej ålagd att ta initiativ i den riktningen.

3.3 Tillämpligheten

Förvärvsinskrivning sker på grundval av registrering i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Inskrivningsreglernas tillämplighet får sin givna begränsning av detta förhållande. Emellertid är det icke säkert, att förvärv som skrivs in har träffats under svensk lag. Vid förvärv av skepp från utlandet – vare sig som nybygge eller i form av andrahandstonnage – kan presumtionen i stället sägas vara den att förvärvet ingåtts under främmande lag, närmast säljarlandets.[50] Och även beställning av skepp vid svenskt varv kan tänkas vara gjord under främmande rätt.[51] Härmed är sagt, att förvärvsinskrivning ofta måste föregås av lagval.

Skeppsförvärv anses i allmänhet lyda registreringsstatens lag som sakrättsstatut.[52] Samma lag har också stark dragningskraft då det kommer till val av obligationsstatut. Ty brytning mellan sakrätts- och obligationsstatuten är naturligtvis något man gärna undviker. Och skepps registrering ger i regel uttryck för god anknytning till registreringsstaten.

Registreringslandets lag har hos oss tidigt förespråkats som odelat materialstatut.[53] Och en liknande syn på lagvalet kan ha föresvävat upphovsmännen till 1955 års konvention om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker – i princip med förord för säljarlandets lag som obligationsstatut[54] – när från konventionens tillämpning undantogs registrerade fartyg och luftfartyg.[55] I varje fall ger de svenska förarbetena till 1964 års lagstiftning på grundval av konventionen det intrycket.[56]

[50] Jfr bl.a. Karlgren II s. 101 ff.

[51] Se exempelvis 3 och 4 §§ 1964 års lag om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker.

[52] Se SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191); jfr 22 § tredje stycket SjöL. Se även Karlgren II s. 89 och Nial s. 93 f. Det bör ej förbises, att man i litteraturen ofta möter beteckningar som flagglagen eller hemlandets lag när i själva verket registreringsstatens lag åsyftas; det är emellertid regel att dessa beteckningar i verkligheten täcker samma nationella lag.

[53] Se Reuterskiöld s. 138. Jfr 5 § i den finska SjöL, som torde bottna i samma synsätt.

[54] Konventionen reglerar icke sakrättsstatutet.

[55] Det bör ej förbises att fartyg under byggnad icke är särskilt nämnt i konventionen.

[56] Se NJA II 1964 s. 451.

Enligt min mening bör registreringslandets lag föredras som obligations- och sakrättsstatut för skeppsförvärv i den mån icke någon annan lag på grund av särskilda förhållanden ligger närmare till. Som sakrättsstatut kan knappast annan lag än flagglagen – där den undantagsvis är en annan än registreringslandets lag[57] – konkurrera vid lagvalet. Det hör till bilden, att inskrivning av förvärv i skeppsregistret måste ske på grundval av en noggrann prövning av om förvärvet till sin rätta innebörd är fullbordat eller ofullbordat[58] och att prövningen i den delen, såvitt jag kan finna, måste ske med iakttagande av grunderna för 14 § tredje stycket SjöL vilken lag som än styr rättsförhållandet. Om sålunda ett förvärv, som ingåtts under främmande lag, är villkorat med sådan verkan enligt den lagen som med svensk syn gör förvärvet ofullbordat, bör det behandlas därefter oavsett om den främmande lagen för sin del räknar förvärvet som fullbordat eller ej. Grundläggande ordning i våra inskrivningsförhållanden kräver den tekniken.[59] Som obligationsstatut bör någorlunda fritt kunna väljas den lag som partsviljan uttryckligen eller konkludent utpekar[60] eller som andra klara anknytningsmoment bestämt indicerar.

När det gäller *skeppsbyggnadsavtal* eller annat förvärv av skepp under byggnad[61] bör valet av sakrättsstatut utfalla på samma sätt som i fråga om skeppsförvärv, låt vara delvis på andra skäl. Jag går ut från att skeppsbyggnadsregistrering i regel – så som SkbKonv förutsätter – är ordnad för att tillgodose privaträttsliga syften och att registrering sker i det land där skeppet byggs. Naturligt är då, att registreringsstatens lag in dubio utövar starkare dragningskraft än annan lag. Det bör uppmärksammas att lex rei sitae är vanligt sakrättsstatut i fråga om lösa saker.[62] Egendomens belägenhet i registreringslandet bör väga upp frånvaron av den anknytning till registreringsstaten som för skepps del utgörs av ägarens egen anknytning till samma stat.[63]

Att registreringsstatens lag sålunda ges företräde som sakrättsstatut hindrar som nyss sagts ej att annan lag väljs som obligationsstatut.

[57] Jfr 17 § SjöL, vars spärregler mot avregistrering kan leda till att förut svenskt skepp efter förvärv av främmande nationalitet dröjer sig kvar i skeppsregistret och fördenskull icke kan överföras till främmande nationalregister.

[58] Och detsamma gäller avregistrering på grund av förvärv som lett till svenskregistrerat skepps nationalitetsförlust.

[59] Jfr SjöLprop I s. 234 (NJA II 1975 s. 175 f).

[60] Se Karlgren II s. 94 ff.

[61] Här inbegripet kontraktsöverlåtelser av olika slag och omfattning.

[62] Se Karlgren II s. 85 ff och Nial s. 83 f.

[63] Äganderätten till skepp under byggnad kan ju ligga helt hos (utländsk) beställare; det gäller såväl enligt svensk lag som mången främmande rättsordning.

Det normala beställningsköpet faller under lagen (1964:528) om tillämplig lag beträffande internationella köp av lösa saker.[64] Och här som eljest måste partsviljan och andra anknytningsmoment vägas in vid lagvalet. I brist på bestämd anknytning till annan lag bör emellertid enligt min mening lagen i registreringslandet föredras. Och inskrivning sker här som vid skeppsförvärv med iakttagande av den teknik att tolka förvärvsvillkor som grunderna för 14 § SjöL tillstädjer.[65]

Tillämpligheten av reglerna om inskrivning av *namnförbehåll* bereder inga problem. De gäller naturligtvis endast till förmån för svenska eller blivande svenska skepp och deras ägare.

[64] Se 1 § andra stycket.

[65] Detsamma gäller vid avregistrering som innefattar förvärvsprövning; jfr, SjöLprop I s. 234 (NJA II 1975 s. 175 f).

4 Avregistrering

4.1 Skepp

Ett registrerat skepp är förr eller senare förslitet och blir upphugget eller förstört på annat sätt. Det kan också kondemneras – dvs. förklaras icke vara iståndsättligt efter haveri[1] – eller förlisa eller på försäkringsmässiga grunder[2] betraktas som förlorat. Det kan säljas till utlandet eller annorledes – såsom vid ägarens förvärv av nytt medborgarskap eller vid andelsövergång till utlandet – förlora svensk nationalitet.[3] Vidare kan det byggas om till båt eller eljest till något annat än skepp. Det kan slutligen också visa sig att det redan från början saknat egenskap av skepp och därför aldrig bort föras in i skeppsregistret.

I flertalet av dessa fall är det uppenbart att skeppet icke kan få stå kvar i skeppsregistret. Det gäller naturligtvis, ifall det förolyckats, upphuggits eller eljest förstörts. Det gäller tillika, om det förlorat svensk nationalitet eller mist egenskapen av skepp eller redan från början saknat sådan egenskap. Dessa fall anger också lagen som avregistreringsgrunder.[4]

Men varken kondemnation enligt 10 och 317 §§ SjöL eller försäkringsmässig totalförlust utgör numera självständig avregistreringsgrund.[5] I kondemnationsfallet är det icke säkert, att kondemnationsförklaringen betyder mer än att skeppet ej är iståndsättligt för sitt egentliga ändamål på ekonomiskt rimliga villkor. Det kan då väl tänkas att en ny ägare finner annat bruk för skeppet som sådant. Och om det således ej är förstört i verklig mening, i vilket fall det skall avregistreras på den grunden, bör det alltså förbli registrerat i den nye ägarens hand. Denne är i så fall vanligen en försäkringsgivare, som utgivit ersättning för den skada som föranlett kondemnationen.

Försäkringsmässig totalförlust föreligger enligt FAL,[6] dels då fartyget på grund av sjunkning eller eljest icke kan bärgas för rimlig kostnad eller skadats så att det icke kan för rimlig kostnad göras användbart

[1]Se 10 § SjöL.
[2]Se 70–72 §§ FAL; jfr § 99 SjFPL och § 26 AKV.
[3]Det bör icke förbises, att överlåtelse medför nationalitetsförlust för skeppet först då förvärvet är fullbordat; jfr SjöLprop I s. 234 (NJA II 1975 s. 175 f).
[4]Jfr 16 § första stycket 1, 3 och 4 SjöL.
[5]Jfr under äldre rätt § 28 i 1901 års registreringsförordning.
[6]Jfr § 99 SjFPL och § 26 AKV.

för sitt ändamål, dels då all underrättelse om fartyget uteblivit under minst tre månader eller fartyget övergivits av sin besättning och ej kommit till rätta inom tre månader efter det, dels då fartyget av främmande makt lagts under embargo eller uppbringats eller liknande och ej frigivits inom sex månader.

Haveri är avregistreringsgrund om det inneburit att skeppet förolyckats eller eljest förstörts. Skulle så icke verkligen vara fallet, blir avregistrering ej aktuell på denna grund; skeppet blir i så fall kvar i registret där försäkringsgivaren kan skrivas in som ägare, om han övertar haveristen.[7] Vid främmande myndighets ingripande mot skeppet är det icke säkert att äganderätten går förlorad för ägaren; om icke, bör skeppet stå kvar i skeppsregistret. Ifall äganderätten däremot skulle gå förlorad, kan det antas bero på att den övertas av den främmande makten. I så fall har skeppet förlorat svensk nationalitet, åtminstone om övertagandet måste godtas folkrättsligt, och skeppet skall då avregistreras på den grunden. Självständig avregistreringsgrund utgör endast det fallet att skeppet blivit borta under sådana omständigheter att det bör betraktas som förlorat i verklig mening. Denna grund är formulerad så att skeppet skall ha försvunnit eller övergivits till sjöss och sedan ej avhörts under tre månader.[8]

Att ett skepp skall avregistreras betyder, som skall utredas under 4.3, ej med säkerhet att avregistrering kan verkställas utan vidare. Hänsyn måste nämligen tas till vissa rättsägare. Avregistreringsgrundens inträde betyder alltså i och för sig icke mer än att skeppet blir *avregistreringsmässigt*.

Skeppsägaren är skyldig att anmäla skeppet för avregistrering inom en månad efter det att avregistreringsgrund inträtt.[9] Han får ej underlåta detta, även om han har anledning räkna med att avregistreringen skall möta hinder i någon av de spärregler mot avregistrering som skall behandlas under 4.3; att skeppet är avregistreringsmässigt ställer det nämligen i inskrivningsrättslig särställning.[10] Försummelse av anmälningsskyldigheten skall enligt 30 § andra stycket SjöL föranleda vitesföreläggande på samma sätt som försummelse av registrerings- eller inskrivningsplikt, om icke Sjöfartsregistret självmant skrider till avregistrering med stöd av samma lagrum.

[7]Jfr ovan under 3.1.4 in fine.

Skulle det vara fråga om utländsk försäkringsgivare, blir emellertid avregistrering aktuell på grund av att haveristen förlorat svensk nationalitet.

[8]Jfr 8 § LL och 301 § första stycket 6 SjöL.

[9]Att bestämma tidpunkten för avregistreringsgrundens inträde bereder normalt icke större problem. Men om den består i att egenskapen av skepp brustit redan från början och att alltså felregistrering föreligger, ställer sig saken besvärligare. Man torde då få räkna månadsfristen från den dag förhållandet klarlades.

[10]Se främst 283 § första stycket 4 SjöL; jfr under 4.4 nedan.

Skulle avregistreringsgrunden bestå i att skeppet helt eller delvis övergått i utländsk hand, svarar förutvarande ägaren jämte förvärvaren för att det anmäls för avregistrering. Det bör här som flerstädes i det föregående noteras att endast fullbordat förvärv kan medföra att skeppet övergår i utländsk ägo. Så länge sådan övergång ännu är betingad av villkor kan förvärvaren icke vinna avregistrering men är i stället berättigad till inskrivning av sitt ofullbordade förvärv; först när förvärvet fullbordas, inträder skyldighet att anmäla skeppet för avregistrering, en skyldighet som alltså ej är infriad genom ansökan om inskrivning för det ofullbordade förvärvet.[11] För den händelse nationalitetsförlusten är en följd av andelsöverlåtelse – som även den måste vara fullbordad – är det andelens förre ägare som jämte övriga delägare representerar förutvarande ägaren.

Beslut om avregistrering av skepp förs in i skeppsregistret enligt 27 § SjöL. Registerutdrag som upptar beslutet fogas enligt 5:14 FRF till skeppsakten. Skeppsregistrets innehåll rörande det avregistrerade skeppet vid avregistreringstillfället förs enligt 5:15 FRF över till en särskild arkivförteckning, där det kan avläsas på samma sätt som skeppsregistrets innehåll i övrigt.

4.2 Skeppsbyggen

De laga grunderna för avregistrering av skepp under byggnad avviker väsentligt från dem som gäller skepp. Frågan ligger nämligen annorlunda till för byggen.

För det första är byggen normalt bestämda att småningom såsom färdiga skepp föras över till skeppsregister, här i landet eller utomlands; ett bygge kan visserligen också överföras till främmande land utan att vara fullbordat och då kanske registreras i skeppsbyggnadsregister där.

Överföring till det svenska skeppsregistret är en teknisk åtgärd, som utgör självständig avregistreringsgrund. Tekniskt sett innefattar den avregistrering ur skeppsbyggnadsregistret i förening med omedelbar registrering i skeppsregistret. Rättsligt innebär överföringen väsentligen, att det nybyggda skeppets svenska nationalitet bekräftas, vare sig överföringen står i samband med ägarskifte eller ej. Ingen särskild hänsyn till rättsägarna behöver tas vid sådan avregistrering, ty den går ej ut över deras rätt. Vid överföring till utländskt nationalregister är läget ett annat. Den svenska rättsordningen kan icke garantera

[11] Skyldighet att anmäla skeppet för avregistrering står här i samma relation till inskrivningsansökningen för det ofullbordade förvärvet som skyldigheten att söka inskrivning för det fullbordade förvärvet, om detta icke skulle ge upphov till nationalitetsförlust. Jfr under 3.1.3 och 3.1.4.

rättsägarna skydd under främmande flagg och utlandsregistreringen kan f.ö. i regel icke företas utan svenskt avregistreringsbevis. SkbKonv erkänner icke sådan förestående utlandsregistrering som självständig avregistreringsgrund och det gör följaktligen icke heller SjöL.

För det andra är skepp under byggnad icke registreringspliktigt utan ägaren råder själv över om hans bygge skall föras in i skeppsbyggnadsregistret eller ej. SkbKonv kräver också att han, i kraft av sin inskrivning, skall ha avgörande inflytande på byggets avregistrering.[12] Lagens huvudregel är den att skepp under byggnad skall avregistreras när ägaren anmäler det för avregistrering. Sådan anmälan är lika god som det skriftliga samtycke SkbKonv förutsätter på hans sida. Det är alltså ägaren som avgör om och när skeppsbygge skall avregistreras likaväl som han bestämmer om och när det skall registreras.

Det kan vara så att ny ägare icke söker inskrivning för sitt fång men i stället anmäler bygget för avregistrering. Hans fång prövas emellertid då lika noggrant som om han sökt inskrivning. Och SkbKonvs krav på inskrivne ägarens skriftliga samtycke infrias för det fallet genom föreskrift i 21 § SjöL, som ger rättsverkan av inskrivning motsvarande tillämpning på avregistrering med anledning av förvärv.[13]

Regeln om avregistrering på ägarens initiativ täcker ej endast de fall då egendomen skall överföras till främmande nationalregister eller eventuellt till främmande skeppsbyggnadsregister. Den får dessutom utan vidare täcka det fall att bygget – t.ex. under teknisk provtur – förlist eller eljest förstörts eller (högst teoretiskt) är försvunnet; det finns visserligen ingen garanti för att ägaren i sådant fall verkligen skrider till avregistrering. Den för skepp gällande ytterligare avregistreringsgrunden nationalitetsförlust har uppenbarligen ingen motsvarighet för skeppsbyggen.

På en punkt upprätthålls emellertid här parallellitet mellan skepps- och skeppsbyggnadsregistrering. Skulle skepp under byggnad visa sig bli något annat än skepp, t.ex båt eller icke ens fartyg, eller skulle det visa sig att egenskapen av skepp (under byggnad) i själva verket brustit redan från början, måste nämligen bygget avregistreras. Sådan avregistreringsgrund föreligger icke bara när det under tillverkningens

[12]Jfr art. 5 och 10.
[13]Jfr SjöLprop I s. 245. 554 och 559 (NJA II 1975 s. 191, 192 och 203).

gång visar sig brista i de ursprungliga förutsättningarna för registrering utan inträder också, ifall byggnadsplanerna ändras så att förutsättningarna brister. Registrering är ju enligt 11 § SjöL möjlig redan på grundval av ritningar eller annan byggnadsspecifikation. Det är alltså självständig avregistreringsgrund att egenskap av skepp (under byggnad) gått förlorad eller brustit redan vid registreringen.[14]

Att avregistreringsgrund föreligger för skeppp under byggnad betyder icke, lika litet som när sådan inträtt för skepp, att avregistreringen alltid kan verkställas utan vidare. Visserligen kan avregistrering för överföring till skeppsregistret genast företas, eftersom rättsägarna icke blir lidande därav. Men hänsyn till dem måste tas i övriga fall.[15] Att skeppsbygge skall avregistreras behöver alltså ej innebära mer än att det är *avregistreringsmässigt.*

När egendom vilken registreras som skepp under byggnad skall avregistreras, därför att dess egenskap av blivande skepp brister, är ägaren skyldig att anmäla egendomen för avregistrering inom en månad.[16] I övriga fall råder han själv över tidpunkten för avregistreringsanmälan.

Beslut om avregistrering av skepp under byggnad förs enligt 27 § SjöL in i skeppsbyggnadsregistret. Registerutdrag som upptar beslutet fogas enligt 5:14 FRF till akten. Skeppsbyggnadsregistrets innehåll rörande det avregistrerade bygget vid avregistreringstillfället förs enligt 5:15 FRF över till en särskild arkivförteckning, där det kan avläsas på samma sätt som skeppsbyggnadsregistrets innehåll i övrigt.

[14] I förhållande till SkbKonv, som icke känner denna ordning, är avregistreringsgrunden försvarad med att konventionen icke gäller annan egendom än skepp under byggnad. Och det är i själva verket nödvändigt att genom avregistrering lösa den konflikt mellan inbördes oförenliga rättsregler som bestående registrering skulle inbjuda till.

[15] Jfr under 4.3.

[16] Jfr not 9 ovan.

4.3 Spärregler mot avregistrering

4.3.1 Partrederiägda skepp

I 3 kap. SjöL, som handlar om partrederi, finns särskilda regler med stöd av vilka bl.a. övergång av andel i fartyget av övriga delägare kan mötas med lösen.

För det första ger 52 § SjöL delägare en allmän lösningsrätt till andel som övergått till utomstående; denna rätt gäller dock ej vid övergång genom exekutiv försäljning eller försäljning på offentlig auktion, och den kan ej komma till användning, ifall förvärvaren är delägares make, avkomling eller avkomlings make. Den som vill utöva lösningsrätt skall meddela förvärvaren detta inom en månad från det han underrättades om förvärvet.[17] Försummar han det, är lösningsrätten förfallen.

För det andra kan andelsförvärvaren lösas ut av meddelägare enligt 55 § SjöL, om fartyget genom andelsövergången förlorat svensk nationalitet och lösningsrätt enligt 52 § SjöL förfallit eller av annan orsak icke kan utövas.[18] Utlösningsrätt föreligger också om nationalitetsförlusten ej beror av andelsövergång utan av att andelsägaren vunnit utländskt medborgarskap. Har den som vill göra utlösningsrätt gällande ej, inom en månad från det han fick kännedom om att fartyget på angivet sätt förlorat sin nationalitet och avregistreringsgrund sålunda inträtt för fartyget, meddelat delägaren i fråga att han vill lösa ut honom, är utlösningsrätten förfallen.

Det är tydligt, att det skulle vara förenat med onödig – och för berörda rättsägare icke riskfri – omgång att på grund av nationalitetsförlust till följd av andelsövergång eller delägares förvärv av utländskt medborgarskap avregistrera skeppet medan dess svenska nationalitet ännu kan återställas genom lösen enligt 52 eller 55 § SjöL. Därför gäller enligt 17 § första stycket samma lag, att avregistrering icke får verkställas så länge sådan rätt kan utövas. I avregistreringsärendet måste alltså utredas hur det förhåller sig med den saken; det skall framgå av skeppsregistret om det avregistreringsmässiga skeppet ägs i partrederi eller ej.

[17] Jfr 51 § SjöL.

[18] I detta läge är andelsförvärvaren icke, såsom vid andelsförvärv i allmänhet (jfr 52 § SjöL), fredad mot lösen därför att hans förvärv grundas på exekutiv försäljning.

Att lösnings- eller utlösningsrätt utövas betyder ej att andelsövergången, ifall det är en sådan som föranlett lösen, blir omintetgjord. Den förlorar icke sin giltighet utan följs i stället av ett nytt förvärv genom lösen. Återställs därigenom skeppets svenska nationalitet, föreligger två inskrivningspliktiga andelsförvärv: det första varigenom nationalitetsförlusten inträdde och det senare varigenom den förlorade nationalitet återställdes.

För det första förvärvet behöver inskrivning icke sökas. I stället konverteras avregistreringsärendet utan vidare[19] till ärende om inskrivning av detta förvärv. Detta är väsentligt, eftersom flera viktiga rättsverkningar av inskrivning inträder redan från den inskrivningsdag då ansökan gjordes. Och konverteringen medför, att den inskrivningsdag då avregistreringsanmälningen gjordes i det avseendet träder i stället för dagen för en ny inskrivningsansökan. Skulle frågan om avregistrering ha väckts av Sjöfartsregistret självmant, får rättsverkan av inskrivningen av andelsförvärvet rimligen räknas från den inskrivningsdag då avregistreringsärendet togs upp.

Är skeppet i fråga intecknat och panträtt upplåten på grund av inteckningen, gäller för avregistreringen ytterligare en – i och för sig självständig – spärregel som nu skall behandlas.

4.3.2 Intecknad skeppsegendom

Registrering är en förutsättning icke bara för inskrivning av förvärv av skepp eller skepp under byggnad utan också för inteckning. Panträtt i skepp eller skepp under byggnad upplåts på grundval av inteckning. Medan inskrivning av förvärv väsentligen bevarar sin rättsverkan även sedan skeppet eller bygget avregistrerats[20] upphör panträtt på grund av inteckning i princip med avregistreringen.[21] Avregistrering av intecknad egendom kan följaktligen vara ödesdiger för borgenären.

Detta gäller så långt panträtten lyder svensk rätt. Främmande rätt kan likväl tänkas erkänna rättigheten med viss verkan ännu efter avregistreringen. Det är exempelvis fallet i norsk rätt, som har vissa regler för överföring av skepp från utländskt till inländskt register av innebörd att främmande hypotekarisk panträtt under vissa förutsättningar erkänns med fortsatt rättsverkan efter egendomens registrering i Norge.[22]

[19]Se 17 § första stycket SjöL.
[20]Se 22 § första stycket SjöL.
[21]Jfr 11 kap. SjöL där motsvarighet till 22 § första stycket SjöL saknas.
[22]Jfr § 259 i den norska SjöL.

SjpKonv[23] innehåller, med hänsyn till avregistreringens konsekvenser, regler om att borgenärens skriftliga samtycke skall krävas för att intecknat fartyg skall få avregistreras. Undantag görs dock uttryckligen för fall av exekutiv försäljning. SkbKonv,[24] som räknar med att inskrivning av rätt till fartyg under byggnad kan förekomma utan omedelbart samband med registrering av bygget,[25] innehåller i sin tur en regel om att inskrivning av äganderätt till och panträtt i fartyg under byggnad icke skall få avföras utan rättsägarens skriftliga samtycke i annat fall än efter exekutiv försäljning; som framgått ovan under 4.2 löser svensk rätt frågan om ägarens samtycke genom att denne i princip råder över avregistreringen.

Mot denna bakgrund är det ej endast motiverat av rättssäkerhetshänsyn utan är också en konventionsbetingad nödvändighet, att samtliga inteckningsborgenärers skriftliga samtycke – bekräftade genom att pantbreven ingivits till Sjöfartsregistret – krävs för att avregistrering av skepp eller skeppsbygge, för vilket laga avregistreringsgrund inträtt, skall kunna verkställas. En sådan föreskrift är upptagen i 17 § andra stycket SjöL. Den sätter borgenären i stånd att själv bevaka sin rätt genom att före avregistreringen exempelvis kräva full betalning eller garanti för fortsatt tillfredsställande säkerhet på grundval av egendomens registrering utomlands. Eftersom detta är den rättspolitiska grunden för den föreskrivna ordningen, är föreskriften försedd med undantag för det fall att avregistrering av skeppsbygge är ett led i överföring av det färdiga skeppet till det svenska skeppsregistret. Ty då förs också gällande inteckningar över till skeppsregistret utan ändring i deras rättsverkan och borgenärerna behöver följaktligen icke rättsligen kontrollera sådan överföring.[26]

Till skillnad från SjpKonv och SkbKonv räknar SjöL med borgenärssamtycke efter exekutiv försäljning. De båda konventionerna torde med sin reservation för sådana fall syfta på att försäljningen kan leda till nationalitetsförlust för fartyg resp. registreringsplikt utomlands för fartyg under byggnad (förutsatt att bygget nått behövlig grad av fullbordan). Emellertid innefattar konventionernas reservation en övertydlighet. Exekutionen skall i princip utplåna inteckningarna; det gäller enligt uttrycklig föreskrift i

[23]Se art. 3:1.

[24]Se art. 10.

[25]Den ordning som gällde hos oss före 1973 års sjölagändringar innebar just något sådant. Fartyg under byggnad kunde i princip ej registreras men förmånsrätt för byggnadsförskott kunde stiftas i bygget genom införing i domstolsprotokoll. Även den tidigare ordningen för fartygsinteckning var i viss mån av den åsyftade typen, eftersom inteckning beviljades i domstols inteckningsbok (visserligen under förutsättning av fartygets registrering hos Sjöfartsverket).

[26]Det är en annan sak att inteckningarna – dessförinnan stämpelskattefria såsom skeppsbyggnadsinteckningar – genom överföringen förvandlas till skeppsinteckningar och blir stämpelskattepliktiga som sådana. Skatteplikten vilar f.ö. på skeppsägaren, icke på inteckningsborgenären. Betalningen framtvingas genom att Sjöfartsregistret håller skeppets nationalitetscertifikat inne. Jfr i dessa stycken 21 och 33 §§ SL.

SjpKonv åtminstone för fartyg och är i viss mån underförstått i SkbKonv. Efter den exekutiva försäljningen bör då ingen kunna kräva att få kontrollera egendomens avregistrering med stöd av utplånad inteckning. Men skulle i något fall, som här åsyftas, borgenär gå med på att hans fordran helt eller delvis innestår i avräkning på köpeskillingen och inteckningen följaktligen enligt 276 § SjöL överleva den exekutiva försäljningen, går han icke därigenom minste om rätt att kontrollera efterföljande avregistrering.

En sådan ordning behöver icke tolkas som konventionsstridig. Ty att inteckning till följd av exkutivköparens övertagande av intecknad gäld skulle få överleva exekutionen bestämdes först i ett sent skede av konventionsarbetet, f.ö. på nordiskt initiativ,[27] utan att därvid uppmärksammades att detta strängt taget bort föranleda modifiering av reservationen för exekutionsfall i de viktiga reglerna om inteckningsborgenärers samtycke till avregistrering.

Ett pantbrev, som är obelånat, ger väl upphov till ägarhypotek men behöver icke beaktas i avregistreringsärendet. Någon inteckningsborgenär att tillfråga finns ju icke.[28]

Att inteckningsborgenärs samtycke uteblir eller att det icke styrks att pantbrevet är obelånat medför ej att avregistreringsanmälningen avslås. I stället kör handläggningen av avregistreringsärendet tillsvidare fast; anteckning skall göras i registret om läget så snart avregistreringsgrund är styrkt men något slutligt beslut kan icke träffas förrän antingen samtycke till avregistreringen småningom utverkats, det förkomna pantbrevet dödats eller inteckningen förfallit enligt de särskilda regler som gäller därom för speciella fall.[29]

Borgenären kan alltså genom att vägra sitt samtycke till avregistrering förebygga att han lider rättsförlust genom sådan åtgärd men däremot icke tvinga fram avslag på sökandens anmälan för avregistrering. Det senare är väsentligt för det fall att det är ett förvärv, som föranlett avregistreringsanmälan, såsom när skepp förvärvats av utlänning eller skeppsbygge förvärvats av utländsk beställare som vill föra över det till utländskt register. Borgenären kan nämligen då icke genom att sätta sig emot avregistreringen beröva sökanden dennes sakrättsskydd på grund av anmälningen.[30].

[27]Se DiplKonf XII:1 1967 s. 486.

[28]En annan sak är att pantbrevet måste ges in till Sjöfartsregistret bl.a. för att visa att inteckningsborgenär icke finns för den inteckningen.

[29]Skall skepp avregistreras som förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller som försvunnet eller övergivet till sjöss, måste inteckningen enligt 275 § SjöL förnyas vart tionde år vid äventyr att den eljest förfaller.

[30]Jfr närmast 22 § SjöL.

4.3.3 Intecknad egendom, som ej utgör skepp eller skepp under byggnad

Att egenskapen av skepp eller skepp under byggnad gått förlorad eller brustit redan vid registreringen utgör, som framgått under 4.1 och 4.2, självständig grund för avregistrering. Omsättningens rimliga krav att vad som utåt framträder som lösöre i allmänhet också skall kunna rättsligt behandlas som sådant, gås därigenom väsentligen till mötes. Samtidigt måste emellertid hänsyn tas till rättsägare, som grundat förfoganden på egendomens registrering som skepp eller skepp under byggnad.

Ägarens intresse är tillräckligt beaktat genom att rättsskydd, som hans inskrivning inneburit, består även efter avregistrering och genom att avregistrering med anledning av hans förvärv ger motsvarande skydd.[31]

Till *inteckningsborgenärernas* rättsskydd har någon motsvarande lösning icke kunnat erbjudas. För den svenska rättsordningens del måste varje inteckning i egendomen upphöra att gälla i och med avregistreringen. På inteckningen grundad panträtt i egendomen undergår då samma öde. Därför är inteckningsborgenärerna i stället berättigade att söka betalning ur egendomen utan hinder av att deras fordringar ej är förfallna till betalning och på det sättet realisera sin rätt innnan egendomen avregistreras. Söker sålunda borgenär betalning ur egendomen inom en månad från det han av Sjöfartsregistret underrättats om avregistreringsgrunden, är han bevarad vid rätt att kontrollera avregistreringen så länge domstols- och exekutionsförfarandet pågår.

Hypoteket skall realiseras genom exekutiv försäljning. Borgenären är bevarad vid sin kontroll över avregistreringen redan genom lagsökning eller stämningsansökan. Men han kan icke låta realisationen bero därvid. Han måste också utan dröjsmål söka utmätning när lagsökningsutslag eller dom i saken vunnit laga kraft och såvitt möjligt driva utsökningsärendet till exekutiv försäljning. Det följer såvitt jag förstår av grunderna för regleringen.[32]

Borgenären får ej låta realisationen förfalla. Skulle utmätningen gå åter, emedan föreskrivna försäljningsförsök slagit slint, eller icke ge utdelning för honom, blir egendomen likväl avförd ur registret utan att hans samtycke är behövligt.

[31]Se 22 § SjöL.
[32]Se SjöLprop I s. 239 (NJA II 1975 s. 185).
I 5:15 UBF föreskrivs, att utslaget eller domen har verkan av utmätning men att denna verkan förfaller om exekutiv försäljning ej begärs inom två månader från det avgörandet vann laga kraft.

Borgenärens skydd är sålunda icke helt vattentätt. Men för det fall att egendomen blivit avregistreringsmässig på grund av ombyggnad är det typiskt sett en borgenärens egen risk. Och för det fall att avregistreringen skall företas, emedan egendomen redan från början icke bort registreras, bör borgenären ha utsikt att få skadestånd av staten enligt 3:2 SkL. Ty då har antingen det av Sjöfartsverket utfärdade s.k. fartygsbeviset,[33] på grund varav registrering ägt rum, varit missvisande eller Sjöfartsregistret felbedömt bevisets innehåll.

Varje inteckningsborgenär, som vill bli bevarad vid denna kontroll över avregistreringen, måste vara beredd att själv skrida till realisation. Normalt bör det emellertid vara nog att en av dem gör det, eftersom exekutionsförfarandet är upplagt för att de alla skall komma till sin rätt.

I den mån panträtt ej är upplåten på grund av inteckning i egendomen föreligger ägarhypotek. Pantbrevet ger emellertid icke utan pantförskrivning upphov till rätt att kontrollera avregistreringen.[34]

4.4 Avregistreringsmässig egendoms behandling

Av spärreglerna mot avregistrering följer, att egendom som i och för sig icke får vara registrerad likväl kan förbli det, t.o.m. ganska länge. I många fall är detta ointressant nog. Skeppet skall kanske avregistreras, emedan det totalförstörts genom brand eller vilar som vrak på havets botten utom räckhåll för både bärgare och rättsägare; att sådan egendom dröjer kvar i skeppsregistret strider visserligen mot god ordning men betyder eljest intet. På motsvarande sätt förhåller det sig, ifall egendom dröjer sig kvar i skeppbyggnadsregistret. I andra fall däremot kan den förlängda registreringen få verklig rättslig betydelse. Det brunna skeppet kan ännu ha ett värde att ta vara på och kan t.ex. övertas av den försäkringsgivare som utgivit ersättning till skeppsägaren såsom för totalförlust. Vraket efter det förlista skeppet kan förvärvas av en företagsam bärgare, som finner det värt ett försök. Och egendom, som skeppsregistrerats av misstag, bevarar på det hela taget sitt värde utan hinder av att den egentligen skall avregistreras.

[33]Detta utfärdas på grundval av skeppsmätning och upptar dessutom (vid behov) en sådan förklaring rörande skrovets beskaffenhet och egendomens manöverförmåga att dess egenskap av fartyg kan bedömas vid registreringen. Se 13 § mom 7 kungörelsen (1954:550) angående skeppsmätning, enligt ändring 1975:930.

[34]Jfr under 4.3.2.

Spörsmålet är hur den egendom skall sakrättsligt behandlas som förblir införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret trots att avregistreringsgrund inträtt. Skall inskrivningsrättsliga eller allmänt lösörerättsliga grundsatser tillämpas? Man kan nämligen icke tillämpa båda dessa system, åtminstone icke över hela linjen. Ty då skulle äganderättsanspråk på grund av inskrivning kunna komma i olöslig konflikt med motsvarande anspråk på grund av besittningstagande, handpanträtt kunna i strid med 10:7 HB konkurrera med panträtt på grund av inteckning och skepps- och skeppsbyggnadshypotek kunna tränga undan företagshypotek.[35] Svaret bör såvitt jag förstår vara att de för skepp och skeppsbyggen gällande sakrättsliga reglerna åtminstone i huvuddragen förblir tillämpliga med uteslutande av andra så länge egendomen är införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret och kan identifieras som sålunda registrerad egendom. Det kan i viss mån slutas av att lagen icke känner någon grund för avslag på ansökan om inskrivning av förvärv för det att egendomen är avregistreringsmässig.[36]

Att inskrivning sålunda icke kan vägras för förvärv av avregistreringsmässig egendom behöver ej betyda, att inskrivningsplikt föreligger. Sådan plikt är uppenbarligen avsedd för förvärv av registreringsbar egendom. Endast inskrivningsrätt torde kunna tillämpas ifall avregistreringsmässig egendom skulle omsättas.[37] Även hypoteksreglernas tillämpning blir begränsad. Att egendomen är avregistreringsmässig utgör nämligen hinder mot nyinteckning.[38]

En säregen och lyckligtvis högst teoretisk variant på förevarande tema kan tänkas, ifall en utlänning skulle förvärva svenskregistrerat skepp utan att försäkra sig om inteckningsborgenärs nödvändiga samtycke till att skeppet skiftar nationalitetsflagg. Han är tvungen att anmäla egendomen för avregistrering men kan ej åstadkomma stort mer på det sättet än att avregistreringsärendet blir liggande i väntan på inteckningsborgenärens samtycke till avregistreringen. Om han då drar de praktiska konsekvenserna av sitt misstag och – rimligen nu med borgenärens samtycke – snarast frånhänder sig skeppet till svensk redare, uppstår frågan huruvida skeppet, som ju i den nye ägarens hand skall vara infört i skeppsregistret, först måste avregistreras. Och vad sker, om inteckningsborgenären icke samtycker till denna omgång utan vill bli bevarad vid oförändrat rättsläge? Vid avregistrering skulle ju hans panträtt upphöra och hypotek alltså behöva ställas på nytt efter nyregistrering.

[35]Jfr 4,5 och 9 §§ FRL.

[36]Föreskriften i 33 § första stycket 2 SjöL, som avser icke registreringsbar egendom, är avsedd för avslag på registreringsanmälan och icke för avslag på inskrivningsansökan utan samband med registrering. Jfr avfattningen av 283 § första stycket 4 samma lag.

[37]Ett sådant fall föreligger tydligen, om försäkringsgivare i samband med utbetalning av ersättning för havererat skepp, vilket tills vidare ej kan avföras ur skeppsregistret, övertar vraket med äganderätt.

[38]Se 283 § första stycket 4 SjöL.

Någon av lagen anvisad lösning på detta problem finns icke. Men situationen är nära släkt med den som 17 § första stycket SjöL avhandlar, nämligen den att andelsövergång lett till skepps nationalitetsförlust som åtföljts av att skeppets svenska nationalitet återställts genom att lösning- eller utlösningsrätt utövats enligt 52 eller 55 § SjöL. Grunderna för denna lösning av en besvärlig situation bör vid behov kunna tillämpas också i förevarande fall; men undgår då omgången med avregistrering så som sagts under 4.3.1 ovan.

4.5 Ändring av avregistrering

Ifall avregistrering företagits i strid med lagens förutsättningar, kan den undanröjas besvärsvägen så länge denna står öppen.[39] Därefter bör nyregistrering vara en praktisk utväg, åtminstone ifall avregistreringen icke företagits med anledning av förvärv. Där detta senare är fallet och förvärvet återgår såsom ogiltigt eller hävt i avtalsenlig ordning, torde undanröjande genom dom vara botemedlet, här såsom när det gäller registrering och förvärvsinskrivning.[40] Till bilden hör emellertid, att egendomen kan ha registrerats utomlands i förvärvarens hand och att frågan om att återställa den svenska registreringen därför ej är någon uteslutande angelägenhet för den svenska rättsordningen.[41]

4.6 Tillämpligheten

Det ligger i sakens natur att avregistreringsreglernas tillämplighet är begränsad till egendom, som är införd i skepps- och skeppsbyggnadsregistren och såtillvida är underkastad svensk jurisdiktion.

[39]Till följd av hänvisningen i 25 § SjöL till de allmänna tvistemålsreglerna kan t.o.m. extraordinärt rättsmedel komma till användning.

[40]Jfr under 2.4 och 3.1.5.

[41]Enligt 35 § SjöL är avregistrering ur det främmande registret en förutsättning för registrering hos oss och även om den föreskriften egentligen är avsedd för *förvärv* av skeppsegendom utomlands, förtjänar dess grunder att iakttas i dessa lägen. Det gäller så mycket mer som 24 § SjöL ålägger oss att respektera utländsk förvävsinskrivning, en föreskrift som visserligen också den närmast är avsedd för andra situationer.

5 Verkan av registrering och inskrivning

5.1 Registrering

Genom registrering av skepp bekräftar Sverige, att egendomen såsom skepp har svenskt nationalitet, något som har folkrättsligt bindande verkan,[1] och genom registrering av skeppsbygge bekräftas, att ett bestämt bygge är lokaliserat till Sverige. Däremot avgörs icke genom registreringen slutligt att egendomen verkligen utgör skepp resp. skeppsbygge. Det kan enligt 18 § första stycket SjöL utan hinder av registreringen prövas huruvida egendomen faller inom eller utom fartygsbegreppet eller om det brister i de för skepp föreskrivna längd- och breddmåtten. Utgör egendomen icke skepp eller skeppsbygge, skall den avregistreras vare sig bristen förelegat redan vid registreringen eller inträtt efter registreringen, t.ex. på grund av ombyggnad.[2] Men registreringen utgör grundval för förvärvsinskrivning och för inteckning och den sätter därigenom i spel vissa speciella sakrättsregler, främst rörande rättsverkan av inskrivning. Dessa rättsverkningar består så länge registreringen varar och en del av dem även efter det egendomen avregistrerats.

5.2 Inskrivning

5.2.1 Den allmänna grundsatsen

Lika litet som registreringen hindrar enligt 18 § första stycket SjöL förvärvsinskrivning, att det prövas huruvida egendomen utgör skeppsegendom. Det är vidare en hävdvunnen uppfattning hos oss, att inskrivning icke konstituerar materiell rätt i den meningen att ett inskrivet förvärv skulle vara fredat mot rättsligt angrepp. Ett förvärvs giltighet eller oförenlighet med annans rätt kan sålunda enligt 18 § andra stycket SjöL prövas utan hinder av att det blivit inskrivet, och inskrivningen kan undanröjas eller ändras i den mån den icke stämmer med materiell rätt.[3] Den angivna grundsatsen är en huvudregel. Därutöver är sjörättslig inskrivning förenad med materiella

[1] Jfr 1.2.
[2] Jfr 4.3.3.
[3] Än mindre hindrar naturligtvis egendomens registrering en sådan prövning. Det ligger i sakens natur.

rättsverkningar av delvis mycket långtgående beskaffenhet. Det gäller bl.a. förvärvarens praktiskt betydelsefulla skydd mot överlåtarens borgenärer och hans rätt i förhållande till annan överlåtarens singularsuccessor men också hans legitimation att förfoga sakrättsligt över egendomen och att uppträda som dess ägare i process. Huvudregeln balanseras alltså av undantag, som kan sägas vara väl så viktiga som huvudregeln själv. Dessa undantag skall nu behandlas var för sig.

5.2.2 Sakrättsskydd på grund av inskrivning

5.2.2.1 Borgenärsskydd

En överlåtelse av lösöre i allmänhet är normalt giltig redan i och med överlåtelseavtalet. Redan avtalet ger då förvärvaren ett visst rättsskydd. Överlåtaren är ju skyldig att fullfölja avtalet och får icke frånhända sig egendomen till annan; det skulle icke bara vara kontraktsstridigt utan t.o.m. straffbart som olovligt förfogande.[4] Förvärvarens rätt brukar följdriktigt kallas för villkorlig äganderätt. Men överlåtarens borgenärer är trots allt icke bundna av överlåtelsen förrän denna fullföljts så att egendomen kommit i förvärvarens – omedelbara eller medelbara – besittning utan kan i regel dessförinnan ta egendomen i anspråk för fordringar mot överlåtaren. Detta gäller helt lösöre. Överlåtelse av andel i lösöre ansågs tidigare vara bindande för överlåtarens borgenärer redan genom avtalet[5] men denna uppfattning kan knappast vidhållas utan modifikation.[6] Den som förvärvat lösöre kan också vinna skydd mot överlåtarens borgenärer genom det förfarande som är föreskrivet i den s.k. lösöreköpslagen.[7]

Som praktiskt och rättsystematiskt betydelsefulla undantag från den s.k. traditionsprincipen framträder sjösakrättens regler om sakrättsskydd för förvärv av skeppsegendom. Överlåtelse av skepp eller skepp under byggnad eller andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom gäller enligt 19 och 22 §§ SjöL mot överlåtarens borgenärer, icke på grund av avtalet, som i fråga om fast egendom, eller på grund av tradition, som i fråga om lösöre i allmänhet, utan på grund av inskrivning i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, den *s.k. inskrivningsprincipen.*[8]

[4] Se Beckman m.fl. s 591 f.

[5] Se Undén II s. 125 och Karlgren I s. 220 f.

[6] Se Hessler s. 246 f. Jfr UXIII, förslaget till lag med vissa bestämmelser om överlåtelse och pantsättning av lösöre (s. 77 ff, 219 ff och 243 ff), Göranson s. 406 f och 571, Håstad s. 183 ff och 199 f samt Rodhe II s. 209 och 212. Rättsläget har i viss mån klarnat med NJA 1987 s. 3.

[7] Enligt UXIII skulle lagen upphävas, men förslaget ledde ej till lagstiftning.

[8] I 19 § SjöL är bara skepp och skeppsbyggen nämnda. Men av 13 § andra stycket och 14 § andra och tredje styckena samma lag framgår, att både andelsförvärv och förvärv av villkorlig äganderätt hör under regleringen i 19 §. Jfr också uttalanden flerstädes i lagförarbetena såsom i SjöLprop I s. 244 f och 548 f (NJA II 1975 s. 170 f och 191).

Förvärvarens skydd mot överlåtarens borgenärer inträder redan då han sökt inskrivning för sitt fång, d.v.s. från utgången av den inskrivningsdag då ansökan gjordes,[9] och består under förutsättning att ansökningen också leder till inskrivning. Denna ordning medför, att skeppsomsättningen sker under viss publicitet, något som är till fördel för bl.a. parternas borgenärer och dessutom – delvis i förening med den stämpelskatteplikt som är knuten till inskrivning av förvärv – är ägnat att motverka skentransaktioner.[10]

Det har varit naturligt för lagstiftaren att utnyttja inskrivningsregistren på detta sätt. Traditionsprincipen är icke fullt ändamålsenlig i fråga om skeppsegendom och den i fastighetsrätten erkända avtalsprincipen har uppenbara nackdelar. Det är ej utan fog som den kritiserats i doktrinen.[11] Likväl gällde den kanske vid omsättning av inteckningsbara fartyg under äldre rätt.

Efter borgenärsskyddets inträde är det förvärvarens borgenärer som har tillgång till egendomen med uteslutande av överlåtarens. Huruvida de förra dessförinnan kan ta egendomen i anspråk för krav mot förvärvaren är ett spörsmål som 19 och 22 §§ SjöL icke besvarar. Något hinder däremot skulle i och för sig icke behöva möta, eftersom man vid behov kunde skilja mellan borgenärskollektiven så att överlåtarens borgenärer hade företräde framför förvärvarens tills borgenärsskydd vunnits för förvärvet. Detta torde utan vidare ha kommit att gälla, ifall sjölagskommitténs ursprungliga lagförslag i berörda delar antagits oförändrat av lagstiftaren.[12] Emellertid ändrades kommitténs förslag till reglering av behörigheten för skeppsförvärvare att upplåta panträtt i egendomen – som gav denne sådan behörighet i kraft av förvärvsavtalet[13] – under departementsbehandlingen så att behörigheten knöts till förvärvsinskrivningen[14] med motivering bl.a. att konkurrens mellan överlåtares och förvärvares borgenärer borde förebyggas. Därvid var det en utgångspunkt att inträdet av borgenärsskydd för förvärvet skulle skilja parternas resp. borgenärer åt och att förvärvarens borgenärer icke dessförinnan skulle kunna, som det uttrycktes, "göra gällande rätt till" egendomen.[15]

[9] Jfr SjöLprop I s. 554 f (NJA II 1975 s. 190 ff).
Ansökan kan ges in före eller under loppet av inskrivningsdag men anses likväl icke gjord i rättslig mening förrän vid inskrivningsdagens utgång. Till samma tidpunkt hänför sig i regel slutligt beslut på grund av ansökningen.
[10] Jfr SjöLprop I s. 553 ff (NJA II 1975 s. 192).
[11] Se Hessler s. 247 ff. Jfr UXII s. 260 f och UXIII s. 229. Se emellertid senare Göranson i kapitlet Reformförslag.
[12] Jfr § 24 i den norska SjöL enligt vilken den som härleder sin rätt från överlåtaren har företräde framför den som härleder sin rätt från förvärvaren, låt vara under vissa angivna förutsättningar.
[13] Se 261 § tredje stycket i kommitténförslaget, SjöLprop I s. 416.
[14] Se 262 § SjöL; jfr nedan i 6 kap.
[15] Se SjöLprop I s. 277 (NJA II 1975 s. 406 och 413 f).

Sålunda förutsattes i lagförarbetena en gränsdragning mellan de båda borgenärskollektiven som utan tvivel är enkel och tydlig nog. Strängt tillämpad skulle den medföra att borgenärsanspråk på förvärvarens sida måste formligen begränsas till dennes avtalsenliga rätt till egendomen så länge inskrivning icke sökts för förvärvet. Emellertid borde det såvitt jag kan förstå redan från början ha varit fullt förenligt med sådan ordning och reda i sakrättssammanhang som lagstiftaren uppenbarligen eftersträvat att tillåta förvärvarens borgenärer att i stället ta egendomen i anspråk under – tyst eller uttryckligt – förbehåll för det företräde som i så fall måste tillkomma överlåtarens borgenärer. Skarpare än så behövde skiljelinjen mellan de båda borgenärskollektiven icke ha varit. Den behöver det numera så mycket mindre som det är klart att behövligt borgenärsskydd för förvärvarens rätt till egendomen nu kan utverkas på exekutiv väg.[16]

Inskrivningsprincipen kan uppenbarligen bara tillämpas i fråga om egendom, som är eller kan bli registrerad i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Statens förvärv av skepp för icke-kommersiellt bruk kan alltså icke vinna skydd mot överlåtarens borgenärer genom inskrivning med mindre skeppet redan är infört i något av dessa register. Ty inskrivning förutsätter registrering och som framgått tidigare har statsägda skepp, uteslutande avsedda för statsändamål som ej innefattar affärsdrift, undantagits från registrering. I mån av behov får då sakrättsskydd på grund av tradition träda i tillämpning.[17]

Det sakrättsskydd på grund av inskrivning som 19 och 22 §§ SjöL uttryckligen reglerar gäller mot överlåtarens borgenärer. Emellertid kan det tänkas, att det tidigare i fångeskedjan finns oinskrivna förvärv. Ett skepp kan exempelvis byggas här i landet för utländsk beställare, som underlåter att låta registrera bygget och som avhänder sig det fullbordade skeppet till svensk redare. I dennes hand är skeppet registreringspliktigt till skeppsregistret. När han anmäler det för registrering, måste han styrka sin rätt genom härledning till varvet men endast hans eget fång skall skrivas in; varvets och den ursprunglige beställarens rätt kan bara skrivas in i skeppsbyggnadsregistret och det är i detta skede redan för sent. Frågan är då om inskrivningen i skeppsregistret av redarens förvärv ger denne skydd endast mot den ursprunglige beställarens (fångesmannens) borgenärer eller om skyddet också verkar tillbaka så att icke heller varvets borgenärer kan göra anspråk på skeppet. Problemet har ej uttryckligen berörts i lagförarbetena.

[16] Med tillkomsten av UB är det tydligt att inte bara kan egendomen utmätas i förvärvarens hand, utan dessutom äger kronofogdemyndigheten söka inskrivning för hans förvärv med stöd av 4:31 i balken. Och skulle förvärvaren vara i konkurs har naturligtvis förvaltaren samma behörighet enligt 7:8 KL.

[17] Se SjöLprop I s. 546 och 620 (NJA II 1975 s. 168 f).

Till ett annat undantagsfall skall jag återkomma under 15.3.1.2 in fine.

Enligt min mening är det emellertid bäst att betrakta redarens förvärv som skyddat genom inskrivning mot borgenärerna i varje tidigare led i fångeskedjan.[18] Ett motsatt synsätt leder till uppenbara otympligheter.

Borgenärsskydd på grund av inskrivning tillämpas enligt 19 och 22 §§ SjöL på de förmögenhetsrättsliga singularfången köp, byte och gåva men icke på förvärv genom arv, bolagsskifte eller annat universalfång.[19] Ingen skillnad råder här mellan fullbordade och ofullbordade förvärv; det följer av 33 § andra stycket SjöL, att borgenärsskydd som vunnits för det ofullbordade förvärvet också verkar för förvärvet när det fullbordats.[20] En särställning intar emellertid förvärv på grund av *exekutiv försäljning*. Det ligger nämligen i sakens natur att exekutivköparen är skyddad mot exekutionsgäldenärens-fångesmannens borgenärer utan att köpet behöver fullbordas genom tradition eller inskrivning.[21] Exekutionen är ju ett offentligt förfarande,[22] som – frånsett i viss mån det fall att skeppet såsom kondemnerat säljs exekutivt på ägarens begäran enligt 10 § SjöL[23] – är ordnat för att exekutionsgäldenärens borgenärer skall komma till sin rätt. Och dessa borgenärer bör sålunda ej på nytt kunna göra sina anspråk gällande i egendomen efter försäljningen.

Naturligtvis gäller borgenärsskydd på grund av inskrivning icke mot sådana överlåtarens borgenärer som har självständiga, mot var och en gällande anspråk på egendomen genom att de är förenade med *panträtt eller retentionsrätt*. Ej heller skyddar inskrivning mot en borgenär, som vunnit *utmätning* av egendomen innan inskrivningsansökningen gjordes.[24] Till bilden hör att utmätning icke hindrar att ägaren-gäldenären överlåter den utmätta egendomen till annan, t.ex. för att skaffa medel till att betala utsökningsfordringen, i den mån överlåtelsen icke länder utsökningsborgenären till förfång.[25] Utmätningen kan liknas vid tvångspanträtt och ger f.ö. även till formen upphov till panträtt i ett speciellt läge.[26]

[18] Till jämförelse kan anföras exempelvis det fall att vid successiva förvärv av vanligt lösöre först senare förvärvare avhämtar godset hos den ursprunglige överlåtaren.

[19] Se SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191).

Det är bl.a. tydligt, att gåva av skeppsegendom mellan makar följer vanliga familjerättsliga regler. Jfr 8:1 ÄktB samt 2 och 6 §§ lagen (1936:82) angående vissa utfästelser om gåva.

[20] Jfr SjöLprop III s. 31 (NJA II 1975 s. 224 f).

[21] Se SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191 f). Jfr NJA 1985 s. 159.

[22] Det skall som en följd av föreskrift i 38 § första stycket 4 SjöL framgå av registret, att exekution förestår.

[23] Detta är ett marginalfall, som ej blivit särbehandlat; se SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 192).

[24] Ansökningen är rättsligt sett gjord först vid utgången av den inskrivningsdag till vilken den hänför sig. Se SjöLprop I s. 554 (NJA II 1975 s. 192 f).

[25] Jfr 33 § första stycket 7 SjöL där utmätning eljest (se SjöLprop I s. 615/NJA II 1975 s. 193 ff) skulle ha varit angiven som grund för avslag på inskrivningsansökan. Se också 4:29 UB; jfr UBkom s. 163.

[26] Jfr 4:30 UB; jfr UBkom s. 168.

Om borgenären icke vunnit utmätning av egendomen innan förvärvaren sökt inskrivning men dock hunnit utverka kvarstad, är situationen en annan. Det har nämligen ansetts icke böra komma i fråga att jämställa kvarstad och utmätning i detta sammanhang.[27] Lagstiftaren har i stället dragit konsekvenserna av uppfattningen att kvarstaden innefattar överlåtelseförbud i syfte att säkerställa utmätning i gäldenärens bo och att förvärvarens inskrivningsansökan sakrättsligt sett ersätter gäldenärens tradition av egendomen. Kvarstaden utgör följdriktigt hinder mot inskrivning.[28]

Det bör ej förbises, att i Sverige registrerad egendom kan bli föremål för utomlands stiftad pant- eller retentionsrätt eller där beviljad kvarstad eller utmätning. Sådana rättigheter och sådan exekution m.m. erkänns av den svenska rättsordningen under vissa förutsättningar.[29] I förevarande sammanhang skiljer vi alltså i princip icke på inländskt och utländskt. Pant- eller retentionsrätt, kvarstad och utmätning får sålunda här i landet i regel verkan i förhållande till ny ägare med beaktande av våra regler om bl.a. sakrättsskydd på grund av inskrivning.[30]

Det kan vara så att registrerad egendom skall avregistreras med anledning av förvärvet. Det är exempelvis fallet om svenskt skepp eller skepp som byggts här i landet köpts av utlänning och skeppet följaktligen skall registreras utomlands. Då måste förvärvet naturligtvis kunna vinna borgenärsskydd under svensk lag. Därför gäller enligt 22 § tredje stycket SjöL, att anmälan av skeppsegendom för avregistrering med anledning av förvärv har samma rättsverkan i detta avseende som inskrivningsansökan, förutsatt att anmälningen ej avslås; förvärvet underkastas samma sorgfälliga prövning vid avregistreringen som om det åberopats för inskrivning.

Situationen kan bli invecklad, ifall en utlänning som beställt skepp vid svenskt varv av någon anledning underlåter att se till att bygget registreras här i landet. Han skulle då icke kunna vinna borgenärsskydd för sitt förvärv under svensk rätt. Men i det fallet kan det väl tänkas att hans förvärv blir oangripligt för varvets borgenärer med subsidiär tillämpning av köparlandets lag, sedan det färdiga skeppet registrerats och förvärvet inskrivits där; säljarlandets lag är visserligen normalt accepterad som sakrättsstatut. En sådan lösning finge väl då accepteras av den svenska rättsordningen.

[27] Se SjöLprop I s. 554 ff och 615 (NJA II 1975 s. 193 ff).
[28] Detta gäller så länge kvarstaden består. Jfr under 10.2.1.
[29] Se 249, 259 och 276 §§ SjöL; jfr art. 6 och 11 i SjpKonv samt art. 6 och 10 i SkbKonv. Se också nedan i 11 kap.
[30] På omvänt sätt förhåller det sig, ifall det är fråga om förvärv av skepp eller skeppsbygge från utlandet; frågan om förvärvets sakrättsskydd och innebörden av detta skydd får då normalt avgöras med tillämpning av säljarlandets lag, ofta lika med registreringslandets.

5.2.2.2 *Omsättningsskydd*

Frågan om sakrättsskydd för förvärv av skeppsegendom[31] är ej uttömd med reglerna om skydd mot överlåtarens borgenärer. Förvärv kan också utsättas för konkurrens av anspråk på bättre rätt till egendomen. Det kan vara fråga om rättslig brist i överlåtarens eget fång eller tidigare förvärv i fångeskedjan. Eller det kan vara så att överlåtaren förut förfogat över egendomen genom överlåtelse och sålunda frånhänt sig rätt att sedan överlåta den till annan. Det kan också tänkas att överlåtaren genom överlåtelsen handlar i strid med ett för honom bindande förvärvsvillkor.

I den allmänna lösörerätten gäller regler om godtrosförvärv, som skyddar en redlig förvärvare mot vindikationsanspråk från egendomens rätte ägare och därigenom ger upphov till ett självständigt, s.k. exstinktivt förvärv för den förres del.[32] Godtrosförvärv av egendomen kan bara grundas på frivillig eller exekutiv överlåtelse.[33] Universalfång kan icke ges sådan verkan utan står och faller med rättsenligheten. Däremot kan ett universalfång slås ut av ett singularfång som innefattar godtrosförvärv.

Exstinktivt godtrosförvärv av vanligt lösöre förutsätter, att överlåtaren är legitimerad på grund av besittning till egendomen och att förvärvaren tagit egendomen i besittning, från början till slut i god tro. I princip är han skyldig att avstå egendomen till rätt ägare mot lösen.

SjöL innehåller i 20 § första stycket särskilda regler om godtrosförvärv på grund av inskrivning, vilka ganska mycket liknar de allmänt lösörerättsliga, med kraven på besittning och tradition konverterade till att avse inskrivning. Reglerna går sålunda omedelbart tillbaka på allmänt lösörerättslig grund och följer icke fastighetsrättslig förebild.[34] De gäller uttryckligen såväl de fall då överlåtaren ej är rätt ägare – t.ex. emedan hans eget förvärv är ogiltigt eller giltigt men ej fullbordat – som de fall då överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att överlåta egendomen.[35]

[31] Jfr not 8.

[32] Se lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre.

[33] Se i fråga om exekutivköpares godtrosförvärv 14 kap UB; jfr UBprop s. 712 ff, 1142 ff och 1222 ff samt ULprop s. 76 och 98. Se vidare UBkom s. 488 ff och NJA 1985 s. 304.

[34] Sjölagskommittén hade föreslagit regler efter förebild av fastighetsrättens reglering av företräde och godtrosförvärv på grund av inskrivning. Men i departementsbehandlingen övergavs denna förebild till förmån för den allmänt lösörerättsliga bakgrunden; jfr SjöLprop I s. 142 ff och 245 ff (NJA II 1975 s. 196 ff).

[35] Med de sistnämnda förvärvsvillkoren åsyftas de rådighetsinskränkningar som avses i 37 § andra stycket SjöL. Det bör ej förbises, att även testamentarisk nyttjanderätt sålunda kan utplånas genom godtrosförvärv. Jfr Hessler s. 465.

För att godtrosförvärv skall kunna komma till stånd måste överlåtaren vara legitimerad på grund av inskrivning; tydligen utesluter det i princip godtrosförvärv under svensk rätt av skepp eller skepp under byggnad som ej är registrerat här.[36] Överlåtarens åtkomst skall vara inskriven redan då överlåtelsen äger rum. Det är alltså icke nog att han sökt inskrivning och sedermera vinner sådan. Icke heller duger inskrivningen som utgångspunkt för godtrosförvärv, ifall den skulle undanröjas efter besvär eller genom rättelse.[37] Den måste alltså så att säga vara rättsligt fullgången.[38] Och ifall det rör sig om överlåtelse, som rätt ägare företar i strid med något mot honom gällande förvärvsvillkor, måste denne vara legitimerad genom att hans fång är inskrivet utan anteckning om villkoret i fråga. Vidare måste förvärvaren vara i god tro vid tiden för överlåtelsen och därefter söka inskrivning, alltjämt i god tro. Han måste förbli i god tro till utgången av den inskrivningsdag till vilken hans ansökan hänför sig.[39] Det förutsätts därvid naturligtvis, att förvärvet icke brister i rättsenlighet i relationen mellan parterna. Skulle inskrivningsansökningen avslås, faller ansökningen bort som grund för godtrosförvärv. Härvidlag gäller således samma krav som för inträde och bestånd av borgenärsskydd.[40]

Överlåtarens inskrivning måste fullt ut svara mot föremålet för godtrosförvärvet. Är flera överlåtare, måste egendomens presumtive godtrosförvärvare alltså kunna åberopa sig på inskrivning av samtligas fång och den som endast förvärvat andel måste kunna åberopa fångesmannens inskrivning för andelen. Brast det i en av överlåtarnas rätt men ej i övrigas, bör det såvitt jag förstår vara nog att den vars rätt sålunda brast var legitimerad genom inskrivning för sin andel.[41]

[36] Såvitt gäller statsskepp som med stöd av 11 § SjöL undantagits från registrering i skeppsregistret blir emellertid allmänna lösörerättsliga regler tillämpliga; jfr SjöLprop I s. 546 och 620 (NJA II 1975 s. 169).

[37] Jfr i fråga om fastighet Stark s. 279.

[38] Detta är emellertid icke detsamma som att den måste vara tekniskt fullgången genom införing i registret; jfr 27 § andra stycket SjöL. Ty inskrivningen hänför sig rättsligt sett till inskrivningsdagen, närmare bestämt till dennas utgång klockan tolv. Och då måste dess verkan att legitimera överlåtaren också räknas från den tidpunkten.

[39] Före denna tidpunkt är hans ansökan icke rättsligen gjord, även om den i själva verket givits in tidigare.

[40] Jfr 5.2.2.1.

[41] Det är en annan sak att obotlig ogiltighet såvitt förvärvet avser den andelen kan berättiga förvärvaren att frånträda förvärvsavtalet emedan dess förutsättningar därmed brister. Men något principiellt hinder reser SjöL icke mot självständiga eller samordnade överlåtelser av andelar i skeppsegendom; jag frånser då reglerna om lösningsrätt i partirederi (52 och 55 §§ SjöL).

Jfr för fastighetsrättens del Rodhe, Fastighetsindelningen och dess betydelse, Uppsala 1941, s. 225 ff. Se också bl.a. NJA 1940 s. 449.

Uppträder överlåtarna som ägare i succession – exempelvis så att A överlåtit egendomen till B, vars förvärv därvid är ofullbordat – måste C, som i god tro förvärvat egendomen av dem båda, kunna stödja sitt anspråk på inskrivning av bådas fång; en annan sak är att C kan ha förvärvat egendomen av endast den ene av dem och i så fall måste kunna åberopa att denne var ensam inskriven som ägare.

Intet hindrar att godtrosförvärv endast har villkorlig äganderätt till föremål. C kan således – genom fullbordad eller ofullbordad överlåtelse från B – förvärva endast den rätt till egendomen som B har på grund av sitt eget ofullbordade förvärv. Det är tydligt att den inskrivning på överlåtarsidan som C då måste kunna åberopa till stöd för godtrosförvärv begränsar sig till den som beviljats för Bs förvärv.

Att ett fullbordat godtrosförvärv av skeppsegendom under i övrigt föreskrivna förutsättningar ger förvärvaren självständig rätt till egendomen är tydligt. I brist på särskild föreskrift föreligger icke heller lösningsrätt för rätte ägaren, en ståndpunkt som är tämligen naturlig i dessa övervägande kommersiellt betonade sammanhang.[42] Ett ofullbordat förvärv i god tro av skeppsegendom ger följdriktigt förvärvaren en oklanderlig rätt att fullborda förvärvet genom att uppfylla förvärvsavtalet och därigenom göra sig till slutlig ägare av egendomen vare sig han blir försatt ur god tro eller ej;[43] ej heller mot sådan rätt kan lösningsrätt utövas.

Sjölagreglerna om godtrosförvärv av skeppsegendom på grund av inskrivning befattar sig som nyss sagts med två utgångslägen, nämligen det fall då överlåtaren ej var rätt ägare och det då han väl var rätt ägare men på grund av ett mot honom gällande förvärvsvillkor saknade rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelse. Till detta kommer att grunderna för lagrummet förutsatts bli tillämpade även i en del andra fall. Förarbetena nämner uttryckligen fall då överlåtarens rådighet över egendomen var inskränkt på grund av kvarstad.[44] De ger emellertid också vid handen, att lagstiftaren icke varit främmande för tanken att motsvarande analogiska tillämpning skulle bli möjlig även för den händelse rådighetsinskränkningen beror av att egendomen utmätts.[45] Att sålunda även utmätningssökandes rätt kan utplå-

[42] Se SjöLprop I s. 248 (NJA II 1975 s. 199).
[43] Jfr 33 § andra stycket SjöL och SjöLprop III s. 31 (NJA II 1975 s. 224 f).
[44] Jfr SjöLprop I s. 248 f, 556 och 614 f (NJA II 1975 s. 199 ff).
Huruvida utgångspunkten för sådan analogisk tillämpning skall sökas i lagrummet såvitt det reglerar tvesalufall (20 § första stycket första punkten) eller i den del (första stycket andra punkten) som täcker de fall då överlåtarens förfoganderätt var inskränkt på grund av förvärvsvillkor är ett spörsmål som jag lämnar därhän.
[45] Jfr SjöLprop I s. 557 (NJA II 1975 s. 200).

nas genom godtrosförvärv av skeppsegendom bekräftas av förarbetena till UB som en logisk konsekvens av inskrivningsprincipen och får därmed hållas för att vara gällande rätt.[46] Motsvarande gäller i fråga om den rätt som tillkommer staten på grund av betalningssäkring.[47]

Medan exstinktivt godtrosförvärv av skeppsegendom väl låter sig genomföras på bekostnad av kvarstadsborgenärs och utmätningsborgenärs rätt, förutsatt att konkurrensen helt utspelar sig under svensk rätt, är det säkerligen tveksamt huruvida sådan rättstillämpning kan praktiseras, ifall kvarstaden eller utmätningen skett utomlands. Ty visserligen är det i allmänhet så att registreringsstatens lag styr rättsverkan av inskrivning på grundval av registreringen. Men det är också så att rättsverkan av exekutiva åtgärder brukar hävdas med tillämpning av lex fori.

Om sålunda godtrosförvärv på grund av inskrivning kan utplåna kvarstad och utmätning, åtminstone under svensk jurisdiktion, så torde däremot motsvarande tillämpning av grunderna för 20 § SjöL på fall av konkurrens med legalpanträtt – med terminologin i denna framställning lika med sjöpanträtt och retentionsrätt – enligt 244 resp. 247 § SjöL vara utesluten.[48] Sjöpanträtten är en s.k. tyst panträtt, som står sig mot tredje man utan kvalifikation i form av besittning eller registrering, och retentionsrätten är liksom handpanträtt besittningsbetingad. Regelrätt stiftad och bevarad legalpanträtt bör stå sig även mot den som utan kännedom om rättigheten förvärvat egendomen av någon som var legitimerad till överlåtelsen på grund av inskrivning.[49]

Mot denna bakgrund bör, med lätt förenkling, den satsen kunna ställas upp att man genom godtrosförvärv av skeppsegendom på grund av inskrivning skall kunna bota sådan brist i överlåtarens rätt att förfoga över egendomen varom skepps- eller skeppsbyggnadsregistret normalt bort ge besked.[50]

Liksom när det gäller borgenärsskydd är det nödvändigt att också förvärv, som föranleder avregistrering av egendomen, kan vinna omsättningsskydd enligt svensk lag. Anmälan av egendomen för avregistrering med anledning av förvärv – t.ex. utlännings köp av svenskt skepp – medför därför samma rättsverkan i detta avseende som ansökan om inskrivning av förvärv, förutsatt att anmälningen ej avslås.

[46] Se UBprop s. 476 f och 479; jfr UBkom s. 168 f.

[47] Enligt grunderna för 13 § lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter; se prop 1978/79:28 s. 161 (NJA II 1978 s. 583).

[48] Detsamma enligt äldre rätt, se Tiberg I s. 82.

[49] Se i fråga om sjöpanträtt 246 § SjöL, art. 7:2 i SjpKonv; jfr Hessler s. 372 ff. Legalpanträtt behandlas nedan i 9 kap.

[50] Det bör uppmärksammas, att rådighetsinskränkning till följd av konkurs (jfr 3:1 och 2 KL) faller utom bilden här trots att konkurs enligt 38 § SjöL skall antecknas i registret; sådan anteckning torde dock i regel dröja, eftersom det icke strax behöver stå klart att skeppsegendom ingår i konkursen.

Reglerna om godtrosförvärv av skeppsegendom på grund av inskrivning gäller icke undantagslöst. Enligt 20 § andra stycket SjöL kan rätt ägare eller annan, vars rätt med avseende på egendomen betingar brist i överlåtarens behörighet, verksamt konkurrera med den presumtive godtrosförvärvaren in i det sista. Om exempelvis i tvesalufall den förste förvärvaren söker inskrivning samma inskrivningsdag som den andre, så får den senare vika för den förste även om han är i god tro. Det är en naturlig följd av att den förste förvärvaren, till skillnad från den andre, kan åberopa ett rättsenligt fång; söker förste förvärvaren inskrivning tidigare inskrivningsdag än den andre, är hans företräde självklart.

På motsvarande sätt förhåller det sig med andra konkurrerande anspråk. Ifall t.ex. ärende om anteckning av talan om hävning eller återgång av tidigare förvärv i fångeskedjan eller om anspråk på bättre rätt till egendomen (på grund av underrättelse från domstolen) anhängiggörs samma inskrivningsdag som förvärvaren söker inskrivning, får denne också vika. Anhängiggörs anteckningsärendet en tidigare inskrivningsdag, kan förvärvaren enligt 23 § SjöL icke framgångsrikt göra gällande att han saknade kännedom om den omständighet anteckningen avser. Även i detta stycke är regleringen i 20 § SjöL analogiskt tillämplig på förvärvarens konkurrens med anspråk som lett till kvarstad, betalningssäkring eller utmätning.

Slutligen gör 20 § tredje stycket SjöL särskilt undantag för förvärv genom exekutiv försäljning. Exekutivköparens rätt regleras i 14 kap. UB. Jag återkommer till verkan av exekutiv försäljning under 10.4.4.

Enligt 18:3 JB gäller, att ett i och för sig möjligt godtrosförvärv av fast egendom ej inträder, ifall den relevanta bristen i fångeskedjan är av särskilt allvarlig beskaffenhet. Under förarbetena till det sjörättsliga godtrosförvärvet ifrågasattes, om icke motsvarighet till 18:3 JB borde införas. Så skedde emellertid ej och det åberopade skälet var att den internationella skeppsomsättning har särskilt höga krav på trygghet.[51] När man under departementsbehandlingen övergav den fastighetsrättsliga förebilden till själva förvärvskonstruktionen för att falla tillbaka på den allmänna lösöresrättens godtrosförvärv blev fastighetsrättens attraktionskraft åtskilligt försvagad också på denna punkt.[52]

I anslutning till tillbehörsreglerna[53] har jag erinrat om en lätt förbisedd konsekvens av att skeppsomsättningen är underkastad speciella regler om godtrosförvärv på grund av inskrivning. Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör kan, hur förvillande likt vilket lösöre i allmänhet det än må vara, icke bli föremål för godtrosförvärv enligt allmänna lösörerättsliga grundsatser förrän det skiljts från skeppet eller bygget så att detta ej längre kan anses vara försett därmed. I allmänhet behöver denna ordning väl icke vålla

[51] Se SjöLprop I s. 143 f och 246 ff (NJA II 1975 s. 197 ff).

[52] Det vore f.ö. inte särskilt praktiskt att klandervägen söka rulla upp en fångeskedja som sträcker sig över nationsgränser och kanske bragt skeppet ur svenskt register och vidare till utländskt sådant.

[53] Jfr 1.3.5.

praktiska problem. Skeppsbyggnadstillbehör kan berövas tillbehörskaraktär exempelvis genom att märkning avlägsnas och skeppstillbehör skiljs i regel från tillbehörskretsen genom att föras iland för gott. I den mån emellertid svårigheter uppstår att bedöma huruvida byggnadsmaterial eller utrustning utgör tillbehör eller ej går dessa svårigheter icke ut över skeppets eller byggets rättsägare. Det är tredje man som får bära risken. Dennes goda eller onda tro är nämligen utan betydelse på denna punkt.

5.2.3 Legitimation på grund av inskrivning

5.2.3.1 Saklegitimation

En viktig rättsverkan på grund av inskrivning är den legitimation att förfoga sakrättsligt över egendomen som inskrivningen ger upphov till. Till det som inträder först hör *inteckningslegitimationen.* Den som senast sökt inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge är nämligen därmed också ensam behörig att söka inteckning i egendomen. Det gäller även om hans fång är ofullbordat; den inskränkning i hans rådighet över egendomen som följer av fångesmannens bevarade rätt till densamma beaktas i stället genom att fångesmannens medgivande fordras för bifall till inteckningsansökningen.

Eftersom överlåtare och förvärvare i det läget tillsammans representerar den fulla äganderätten (vardera med sin villkorliga rätt till egendom) och därmed den fulla rådigheten över egendomen, kunde väl den lösningen ha valts att bägge blev inteckningslegitimerade i förening. Här har emellertid den tekniska lösningen dikterats av fastighetsrättslig förebild.[54]

Genom inskrivningsansökningen vinner förvärvaren vidare legitimation att *upplåta panträtt* på grund av inteckning i egendomen. Avgörande för den konstruktionen har varit att detta är tidpunkten för inträdet av borgenärsskydd för förvärvet. Tidigare än så skulle alltså förvärvaren icke kunna upplåta panträtt i egendomen utan att ge upphov till vad motiven betecknar som besvärande konkurrens mellan två borgenärskollektiv: överlåtarens borgenärer och hans egna.[55] Och en senareläggning av panträttslegitimationen till det skede då ansökningen lett till inskrivning – i regel visserligen sammanfallande med den tidpunkt då ansökningen gjorts – skulle ha lagt onödig hämsko på förvärvarens sakrättsliga rådighet över egendomen, om bifall till hans inskrivningsansökan av någon anledning skulle dröja något; det kan vara väsentligt för en köpare att utan dröjsmål kunna företa en regelrätt panträttsupplåtelse t.ex. till säljaren,[56] kanske på grund av en tidigare meddelad inteckning vars pantbrev är tillgängligt för ändamålet.

[54] Jfr 22 kap. 1 § och 4 § första stycket I JB.
[55] Se SjöLprop I s. 277 (NJA II 1975 s. 412 ff). Jfr ovan under 5.2.2.1.
[56] Se SjöLprop I s. 589 f och 619 (NJA II 1975 s. 406 ff).

Eftersom upplåtaren också måste vara materiellt legitimerad, är inskrivningsansökningens legitimerande verkan naturligtvis beroende av att upplåtarens förvärv verkligen också blir inskrivet. Endast under den ytterligare förutsättningen kan pantborgenären helt riskfritt inlåta sig på rättshandlingen med upplåtaren. Men legitimationens anknytning till inskrivningsansökningen medför, att pantborgenären kan grunda fullbordat godtrosförvärv av panträtt på upplåtelsen utan hinder av att upplåtaren vinner inskrivning först senare.[57] Härvidlag är regleringen alltså icke så stram som när det gäller godtrosförvärv av äganderätt på grund av inskrivning.

Skulle den som förvärvat egendomen ha gjort detta genom ofullbordat förvärv råder, som nyss nämnts, överlåtare och förvärvare över egendomen i förening. Förvärvaren är då – ehuru ensam legitimerad att söka inteckning – icke ensam behörig att upplåta panträtt i egendomen. Han och hans fångesman måste göra detta tillsammans för att en oklanderlig och verksam panträttsupplåtelse skall komma till stånd och inskrivning för bådas förvärv måste därvid åtminstone ha sökts.

Skeppsegendom kan i och för sig verksamt *överlåtas* utan att överlåtaren har legitimation på grund av inskrivning. Men är överlåtaren ej inskriven som ägare, tar den som ändock förvärvar egendomen av honom risken att överlåtarens eget fång icke hinner vinna sakrättsskydd eller kanske ej ens är rättsenligt. Följden av det får förvärvaren själv bära. En skeppsförvärvare är således rättsligt sett alltid bättre ställd, om överlåtaren vunnit sakrättsskydd för sin egen åtkomst före överlåtelsen och bäst, ifall denne kan åberopa vunnen inskrivning till formellt stöd för sin saklegitimation. Köparen är dessutom för sin egen inskrivning beroende av att säljarens fång är inskrivet; fördenskull är han berättigad att söka inskrivning på säljarens vägnar.[58]

5.2.3.2 Processlegitimation

Efter fastighetsrättslig förebild[59] knyter sjösakrätten även processuell legitimation till inskrivning. Talan om bättre rätt till skeppsegendom kan enligt (13 § andra stycket och) 21 § första stycket SjöL väckas mot den som senast sökt inskrivning och som på grund därav framstår som senaste ägare. Detta gäller även om den som sålunda är processlegiti-

[57] Jfr 18:2 JB.
[58] Se 30 § tredje stycket SjöL.
[59] Jfr 18:9 och 10 JB.

merad på grund av inskrivning redan överlåtit egendomen till annan innan talan väcktes. Överlåtelsen ändrar icke förhållandet, ej ens om käranden kände till den. Den nye ägaren har ställning i rättegången som om egendomen överlåtits till honom under processens gång och han kan alltså inträda i denna enligt reglerna i 14 kap. RB. Han har ett rättsligt betingat intresse av att göra det. Ty domens rättskraft kommer att drabba honom som successor till den processlegitimerade ägaren.[60] Regeln om processlegitimation fungerar på det sättet som ett slags företrädesregel. Käranden skaffar sig genom bifall till sin talan företräde till egendomen framför svarandens successorer; skulle sådan successor söka inskrivning för sitt förvärv, blir ansökningsärendet uppskjutet i väntan på processen.[61]

Om skepp eller skeppsbygge ägs av flera, gäller processlegitimation på grund av inskrivning för dem alla. Ägs den av flera i succession – exempelvis så att B genom ofullbordad överlåtelse förvärvat egendomen av A och alltså tillsvidare endast har villkorlig äganderätt till densamma – är bägge gemensamt processlegitimerade för egendomen, ifall inskrivning sökts för bådas förvärv. Men käranden kan naturligtvis tänkas yrka bara bättre rätt än B och behöver då icke rikta sin talan mot annan än denne; det är t.ex. fallet om han anser sig ha förvärvat egendomen av A innan denne överlät den till B. Processlegitimationen svarar mot processföremålet.[62]

Processlegitimation på grund av inskrivning gäller enligt 21 § andra stycket SjöL på motsvarande sätt då betalning söks ur egendomen för fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt däri. Skulle tvist om äganderätten vara antecknad i registret, kan betalningsanspråket i stället riktas mot den som innehar egendomen med äganderättsanspråk. Det väsentliga är att borgenären kan finna en legitimerad svarande. Hans anspråk kan i och för sig realiseras i egendomen i vems hand den vara må.

[60] Däremot gäller rättskraften ej mot tidigare ägare.
[61] Se 32 § andra stycket SjöL.
[62] Se SjöLprop I s. 558 (NJA II 1975 s. 202 f).

5.2.4 Legal publicitetsverkan

En av fördelarna med ordningen för inskrivning av förvärv av skeppsegendom är att omsättningen och, i viss mån, pantsättning av sådan egendom utspelar sig offentligt. Var och en som har med sådan hantering att göra eller som eljest har intresse därav kan själv skaffa sig information om det dagsaktuella läget i skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Från den ena inskrivningsdagens utgång (kl 12 på dagen helgfria måndagar–fredagar[63]) till utgången av den nästföljande inskrivningsdagen är det inskrivningsrättsliga läget statiskt och möjliggör sålunda att man praktiskt rättar sig efter det; att detta rättsligt statiska läge ej omfattar jämna dygn medför, att ej endast *datering* utan också *klockslagsbestämning* av rättshandling rörande skeppsegendom kan bli behövlig för att fastställa om rättshandlingen företagits med stöd av legitimation på grund av inskrivning.

Mot denna bakgrund har lagstiftaren, från den inskrivningsprincip som reglerna om sakrättsskydd på grund av inskrivning etablerar, tagit steget fullt ut genom att tillägga skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll en legal publicitetsverkan av innebörd att införing i registret av vad slag den vara må skall anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro rörande omständighet som införingen avser; denne sätts därigenom ur stånd att med framgång göra gällande god tro på den punkten. Denna publicitetsverkan inträder från utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen upptogs. Från denna principiellt helgjutna ståndpunkt har kreditlivets praktiska behov – närmast i fråga om pantsättning för framtida fordringar – senare nödgat lagstiftaren att ta ett halvt steg tillbaka; se i 6 kap.

Även om införingen är rättsligen beslutad och gjord vid denna tidpunkt, går det i verkligheten så till att beslut och införing sker först senare, normalt dock samma dag. Detta innebär följaktligen, att registrens publicitetsverkan indirekt tillika omfattar Sjöfartsregistrets dagbok i registerärenden. Ty där kan ärenden om införing spåras innan införing verkställts.

[63] Midsommarafton, julafton och nyårsafton är undantagna.

5.3 Tillämpligheten

Det har redan sagts, att reglerna om rättsverkan av registrering och inskrivning är tillämpliga på skeppsegendom så länge den är registrerad och att vissa av dem – de som reglerar sakrättsskydd för förvärv – är tillämpliga även efter det att egendomen avregistrerats såtillvida som rättsverkan av inskrivning då består.[64] Därtill kommer att de också är tillämpliga på här registreringspliktig eller registreringsbar skeppsegendom, som ännu icke blivit registrerad, nämligen på det sättet att sakrättsskydd för förvärv av sådan egendom icke kan vinnas under den svenska rättsordningen utan att egendomen först anmäls för registrering (och inskrivning därigenom sökts för förvärvet[65]).

I det internationella perspektivet hör till bilden att omsättning av här i landet registrerad skeppsegendom lyder under sjölagreglerna om rättsverkan av registrering och inskrivning vare sig den enskilda transaktionen i övrigt utspelas under den svenska rättsordningen eller ej.[66] Om sålunda, för att ta ett exempel, den utländske redaren A, som har ett skepp i beställning vid svenskt varv, utomlands överlåter beställningskontraktet till den likaledes utländske redaren B, så är B för förvärvets sakrättsskydd beroende av att han söker och vinner inskrivning för förvärvet i det svenska skeppsbyggnadsregistret.[67] Och ifall A saknade rätt att överlåta bygget utan varvets samtycke och denna rådighetsinkränkning framgick av skeppsbyggnadsregistret, så utgör 23 § SjöL hinder mot att B gör gällande god tro i detta avseende. Skepps- och skeppsbyggnadsregistrens publicitetsverkan sträcker sig på detta sätt utom landets gränser.

En sådan tillämpning av sjölagreglerna är naturligtvis garanterad endast under svensk jurisdiktion. Men eftersom registreringslandets lag i allmänhet erkänns åtminstone som sakrättsstatut,[68] kan den med sannolikhet väntas bli tillämpad även utomlands; undantag kan möjligen tänkas, om och i den mån prövningen av dessa frågor betraktas som ett led i exekutionsförfarande utomlands.

[64] Som framgått under 4.4 gäller detta även om egendomen med orätt är registrerad som skeppsegendom.

[65] Undantag gäller endast för icke-kommersiella statsskepp, som ägs av staten och enligt 11 § SjöL undantagits från registrering. Jfr SjöLprop I s. 546 och 620 (NJA II 1975 s. 168 f).

En annan sak är att utlandsförvärv av skeppsegendom normalt vinner sakrättsskydd under den förutvarande registreringsstatens lag.

[66] Jfr 3.3.

[67] Att avregistrering med anledning av hans förvärv härvidlag är likvärdig med inskrivning, följer av 22 § tredje stycket SjöL.

[68] Jfr bl.a. art. 6 i SkbKonv.

6 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek

6.1 Panten

Skepps- och skeppsbyggnadshypoteken utgörs av registrerade skepp och skepp under byggnad i vilka upplåtits panträtt på grund av inteckning i den ordning 261 och 262 §§ SjöL föreskriver. Endast helt skepp eller skepp under byggnad kan ställas som pant. Andelspantsättning utesluts av förbudet i 261 § andra stycket SjöL mot andelsinteckning.[1] Och eftersom lagrummet även förbjuder gemensam inteckning i flera skepp eller skeppsbyggen, kan sådan egendom ej heller utgöra gemensam pantsäkerhet utan att varje skepp eller skeppsbygge pantsätts för sig. Någon motsvarighet till utomlands förekommande s.k. fleet mortgage har vi alltså icke.

Skepp och skepp under byggnad kan intecknas från och med registreringen och skeppsbygge kan följaktligen i och för sig erbjudas som pantsäkerhet redan innan det påbörjats; bygget kan ju enligt 11 § andra stycket SjöL registreras redan på kontrakts- eller projekteringsstadiet.

Statsägda skepp, avsedda för statsändamål som icke innefattar affärsdrift, kan ej utgöra hypotek, eftersom de är undantagna från registrering med stöd av 11 § SjöL.[2] Detta skulle f.ö. bli det praktiska resultatet även om de kunde registreras; det skulle då följa av att staten anses åtnjuta exekutionsrättslig immunitet för sådana skepp.[3] Att andra statsägda skepp kan intecknas efter registrering, eftersom SjöL icke förbjuder det, har mest teoretiskt intresse. Staten torde ej utnyttja skeppsegendom som hypotek.

Skulle privatägt och intecknat skepp tas i bruk för icke-kommersiellt statsändamål, medför det såvitt jag förstår hinder mot att hypoteket realiseras endast så länge skeppet sålunda är fredat mot exekution i sin egenskap av statsskepp. Panträtten skulle undertryckas men likväl bestå.[4]

Det möter icke hinder att skepp under byggnad i Sverige för statens räkning intecknas efter registrering, ej heller att så sker med skepp under byggnad för främmande makts räkning. Att detta ej är av enbart teoretiskt intresse visar ett hovrättsfall i SvJT 1980 ref. s. 51. Visserligen pantsätter svenska staten principiellt icke sin egendom, men där varvet och beställaren gemensamt äger bygget i succession borde det – som erinrats i SvJT 1980 s. 698 ff – egentligen icke vara något i vägen för att bygget sätts i pant för finansieringsändamål.

[1] Icke heller på annat sätt kan andel i skepp eller skeppsbygge verksamt pantsättas. Rättsordningen känner helt enkelt icke sådan panträtt. Det yttrar sig bl.a. däri att lagen icke har någon lösning på den konkurrens som kunde uppstå i brytningen mellan andelspanträtt och hypotek.

Förut erkänd legalpanträtt i fartygsandel, nämligen den som gällde i partredares andel till säkerhet för medredares driftsförskott och som naturligtvis beaktades i FRL, har utmönstrats genom 1973 års sjölagändringar.

[2] Se 1:6 FRF.

[3] Jfr Tiberg I s. 85 f och Røed i AfS Bind 1 s. 83 ff.

[4] Jfr konstruktionen i art. 8:2 i SjpKonv, som visserligen tar sikte på sjöpanträtt men dock förutsätter just möjligheten att t.ex. rekvisition till statsbruk kan immunisera fartyg mot exekution tills vidare. Jfr SjöLprop I s. 165 (NJA II 1975 s. 385).

Skepp och skepp under byggnad kan pantsättas endast i den ordning SjöL föreskriver. Handpantsättning utesluts nämligen av föreskrift i 10:7 HB. Företagshypotek utgör icke här någon alternativ säkerhetsform, eftersom sådant ej omfattar egendom som kan pantsättas på grund av inteckning.[5] Och ehuru ingen uttrycklig föreskrift utesluter skeppsegendom från tänkbara tillbehör till industrifastighet, får sådant undantag anses följa redan av grunderna för den fastighetsrättsliga tillbehörsregleringen.[6] Däremot är det, som framgått under 3.1.2, möjligt att ställa säkerhet i skeppsegendom genom säkerhetsöverlåtelse. Säkerhetsköpet förutsätter då inskrivning för att bli fullt verksamt som sådant. Dylik säkerhet har emellertid icke samma egenskaper som regelrätt pantsäkerhet.[7]

Ett speciellt problem erbjuder frågan huruvida rätt till skepp eller skeppsbygge enligt köpe- eller beställningskontrakt kan pantförskrivas av förvärvaren såsom rättighet. Sådan rättighetspant kan emellertid enligt min mening ej fylla någon rimlig funktion. Ty antingen utvecklas eller förvandlas rätten i avtalsenlig ordning till omedelbar äganderätt till egendomen, och då bör panträttsupplåtelse vinna rättsordningens erkännande endast enligt reglerna om panträtt på grund av inteckning. Eller också utvecklas förvärvsavtalet icke på avtalsenligt sätt, och då finns på sin höjd en rätt till återbetalning av köpeskilling och till skadestånd kvar för förvärvaren; dylik rätt kan emellertid pantförskrivas som sådan. Jag är för min del böjd att förneka möjligheten att verksamt pantförskriva förvärvarens rätt enligt köpe- eller beställningskontrakt till den del den innefattar annat än betalningsrätt; Däremot är säkerhetsöverlåtelse som nyss sagts tänkbar. På motsvarande sätt uppfattar jag pantförskrivning av överlåtarens kontraktsrätt; endast hans betalningsanspråk bör kunna utgöra rättighetspant.

6.2 Panträttskonstruktionen

Panträtt i skepp och skeppsbyggen stiftas i en för svensk rätt säregen ordning, som i angiven följd innefattar både inskrivning – hos oss traditionellt kallad inteckning – och pantsättning med tillämpning av vanliga handpanträttsliga regler.

Inteckning meddelas på grundval av skeppets eller byggets registrering och avser alltid visst belopp i penningar, svenskt eller utländskt mynt eller de från transporträttens ansvarssystem kända s.k. särskilda dragningsrätterna.[8] Trots att inteckningen avser visst belopp är den utan tekniskt samband med någon pantfordran.

[5] Se 2:1 FHL.
[6] Jfr under 1.1.1 ovan (not 4).
[7] Jfr 15 kap. nedan.
[8] Se 261 och 369 §§ SjöL.

Inteckning beviljas i princip på ansökan av skeppets eller skeppsbyggets ägare. Genom inteckningen reserveras en till belopp och förmånsrättsläge bestämd del av egendomens förmögenhetsvärde för pantsättning och för utdelning vid pantrealisation. Denna del av egendomen kan ägaren alltså förfoga över genom att lämna det av Sjöfartsregistret utfärdade inteckningsbeviset – kallat *pantbrev* och standardiserat enligt formulär – som säkerhet för fordran. Pantbrevet är icke bärare av pantfordringen eller annan fordran utan representerar den mot inteckningen svarande delen av den intecknade egendomens förmögenhetsvärde. I den mån brevet icke ligger som säkerhet för fordran saknar det förmögenhetsvärde för varje annan innehavare än egendomens ägare. I det läget ger inteckningen nämligen upphov till ägarhypotek.

Ingen annan än ägaren kan rätteligen stifta panträtt i skepp eller skeppsbygge; exekutiv pantförskrivning är visserligen möjlig enligt 9:15 UB, men kronofogdemyndigheten handlar då i ägarens ställe.[9] Ägaren har sålunda vad som kunde kallas exklusiv panträttsbehörighet[10] och behöver därför icke räkna med att pantbrev, som han lämnar ifrån sig, kommer till obehörig användning mot honom; det gäller i varje fall, om han sörjt för att registret utpekar honom som rätt ägare.

Panträtt på grund av inteckning i skepp eller skeppsbygge realiseras genom att inteckningsborgenären med stöd av exekutionstitel vinner utmätning och exekutiv försäljning av egendomen för sin fordran. Borgenären kan också realisera sin panträtt genom att bevaka rätt till utdelning i samband med exekutiv försäljning av egendomen antingen efter utmätning på initiativ av annan borgenär eller under konkurs eller, efter kondemnation av skeppet, på ägarens begäran enligt 10 § SjöL. Däremot kan borgenären icke själv sälja vare sig egendomen eller pantbrevet[11] för att få betalning. Det handpanträttsliga inslaget i bilden omfattar alltså icke tillämpning av 10:6 HB.

[9] Se UBkom s. 286.

[10] Beteckningen "panträttsbehörighet" för behörighet att upplåta panträtt i egendomen används flerstädes i förarbetena; jfr bl.a. SjöLprop I s. 275 f (föredragande statsrådet) och 548 (lagrådet); NJA II 1975 s. 412 f resp. 417.

[11] Jfr nedan under 6.5.

Borgenärens rätt till utdelning vid exekutionen är standardiserad enligt SjöL. I den mån det är styrkt eller ostridigt, att han har en giltig fordran för vilken pantbrevet och därmed egendomen utgör säkerhet, har han nämligen rätt till utdelning intill pantbrevets belopp, vid behov förhöjt med 15%. Därtill kommer exekutionsränta – efter en räntefot motsvarande gällande diskonto ökat med fyra procentenheter – räknad från dagen för utmätningen, d.v.s. dagen för utmätningsbeslutet; räntan beräknas på pantbrevets belopp. Man talar här om ett (eller noga taget två) borgenärstillägg. Sker försäljningen med anledning av konkurs, räknas exekutionsräntan i stället från dagen för konkursansökningen.

I den mån pantförskrivning omfattar biförpliktelser, t.ex. skadestånd på grund av förtida betalning, skall också sådana infrias inom ramen för pantbrevsbelopp och borgenärstillägg. Att pantförskrivning omfattar vissa biförpliktelser kan vara underförstått.[12] Om panträtten skall gälla till säkerhet för fordran mot annan än egendomens ägare, bör emellertid pantförskrivningen vara uttrycklig på den punkten.

Skulle samme borgenär inneha två eller flera pantbrev som säkerhet för samma pantfordran, beräknas icke borgenärstillägg åt honom på varje pantbrev för sig utan på pantbrevens sammanlagda belopp. Den tekniken förutsätter emellertid att det är fråga om pantbrev på grund av inteckningar med samma företrädesrätt eller med inbördes företräde i obruten följd.

Borgenärens betalningsrätt är enligt 265 § SjöL oberoende av om fordringspreskription inträtt eller ej och består tillika oberoende av om han anmält sin fordran efter kallelse på okända borgenärer eller ej.[13] Detta är en allmän svensk panträttslig grundsats, som också skulle kunna formuleras så att pantfordran icke preskriberas till den del som den har täckning i panten. Ger pantrealisationen underskott slår emellertid preskriptionen igenom. Borgenären kan då icke kräva gäldenären på vad som brister. Däremot kan han tänkas få bruk för det kravet i en kvittningssituation; se 10 § preskriptionslagen.

[12] Se prop 1970:20 s. B 307 (NJA II 1972 s. 155).
[13] Se 11 § preskriptionslagen (1981:130) och 9 § lagen (1981:131) om kallelse på okända borgenärer.

6.3 Panträttsupplåtelsen

6.3.1 Regelrätt panträttsupplåtelse

Det är, som redan nämnts, enligt 261 § SjöL ägaren som utverkar inteckning i skepp eller skepp under byggnad och upplåter panträtt på grund av inteckningen. Upplåtelsen går enligt 262 § samma lag så till att pantbrevet – representerande den genom inteckningen för ändamålet reserverade delen av egendomens förmögenhetsvärde – pantsätts till borgenären som säkerhet för en fordran. Detta sker med iakttagande av allmänna lösörerättsliga regler, och för att upplåtelsen skall vara verksam fordras alltså att pantbrevet verkligen kommer i borgenärens besittning eller, om det innehas av tredje man, att denne denuntieras.[14]

Detta är det typfall lagen har för ögonen. I praktiken går det ofta nog till så att borgenären på grund av en redan företagen pantförskrivning söker inteckning med stöd av fullmakt från skeppsägaren och får ut pantbrevet direkt från Sjöfartsregistret. Panträttsupplåtelse antas då komma till stånd redan när inteckningsansökningen blir oåterkallelig, något som den anses bli vid utgången av den inskrivningsdag då ansökan togs upp.[15]

Att endast ägaren och ingen annan kan upplåta panträtt på grund av inteckning i skeppsegendom innebär, som redan framgått, att reglerna i 10:6 HB om återpantsättning av lös sak ej är tillämpliga på pantbrev.[16] Därav följer emellertid icke, att det skulle vara inteckningsborgenären betaget att enligt allmänna regler om fordringscession m.m. förfoga över själva pantfordringen jämte därmed förenad panträtt genom överlåtelse eller pantförskrivning. Tvärtom framgår det av lagtexten,[17] att överlåtelse av pantfordran med motsvarande övergång av panträtten är möjlig. Och så mycket mindre bör borgenären då vara förhindrad att på motsvarande sätt pantsätta pantfordringen.[18]

Ägarens behörighet att upplåta panträtt i skepp eller skeppsbygge vilar enligt 262 § SjöL på två förutsättningar; är båda för handen stiftas panträtt i egendomen genom upplåtelsen i den mån giltig pantfordran föreligger.

[14] Se lagen (1936:88) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man; genom lagändring 1985 lättades formen för denuntiation något i fråga om pantbrev, jfr prop 1984/85:54 s. 32 och SOU 1982:57 s. 153 ff.

[15] Se SjöLprop I s. 278, 554, 589 och 619 (NJA II 1975 s. 193, 406 ff, 414 f och 418); jfr prop 1970:20 s. B 467 och 612 f (NJA II 1972 s. 440 och 508 f). Se även NJA 1981 s. 507.

[16] Detta har för fastighetspanträttens del uttalats i förarbetena till JB. Se prop. 1970:20 s. B 305 (NJA II 1972 s. 150).

[17] Se 269 § SjöL. Jfr 3 § FRL.

[18] Se Olivecrona II s. 111, som menar att därvid ingen ny panträtt stiftas (i fastigheten). Det är fråga om panträtt i rättighet, lagrad på panträtt i egendomen; jfr Undén I s. 15 ff och 103 ff.

För det första skall han vara rätt ägare och som sådan ha oinskränkt rätt att förfoga över egendomen genom pantsättning. Han får alltså exempelvis icke grunda sin rätt på ett fång som kan klandras, ej heller bara äga en andel i skeppet eller bygget även om andelen är större än hälften.[19] Ett ofullbordat förvärv ger icke förvärvaren rätt att förfoga över egendomen genom pantsättning på egen hand; också hans fångesman har givetvis på sin sida frånhänt sig sådan rätt genom överlåtelsen trots att denna skett under äganderättsförbehåll eller annat villkor som uppskjuter dess fullbordan. Finns flera ägare till egendomen – vare sig delägare, såsom i partrederi, eller ägare i succession, såsom vid ofullbordad överlåtelse – har de alltså endast i förening möjlighet att förfoga över egendomen.[20] Och även den som i och för sig är rätt ägare kan som sådan vara underkastad inskränkning i sin rätt att förfoga panträttsligt över egendomen på grund av förvärvsvillkor med sikte just på sådan inskränkning. Så långt torde den sjörättsliga regleringen stämma tämligen väl överens med den fastighetsrättsliga förebilden.[21]

För det andra skall ägaren ha sökt inskrivning och således – i den mån han förvärvat egendomen genom överlåtelse – ha vunnit skydd för sin rätt gentemot fångesmannens borgenärer. Motsvarighet till detta särskilda behörighetskrav finns ej i fastighetsrätten, något som beror på att fastighetsköparen vinner skydd mot överlåtarens borgenärer redan genom köpeavtalet. Lagstiftaren har, som berörts redan under 5.2.2.1, förutsatt att den som upplåter panträtt i skepp eller skeppsbygge själv på angivet sätt bör vara sakrättsskyddad i sin rätt till egendomen.[22] Eljest skulle en förvärvare, genom panträttsupplåtelse, på en omväg kunna göra sitt förvärv gällande mot överlåtarens borgenärer innan dessa blivit rätteligen bundna av överlåtelsen. Och då skulle det vara bäddat för besvärande konkurrens mellan förvärvarens inteckningsborgenärer och överlåtarens allmänna borgenärer. Det har icke heller betraktats som tilltalande, att förvärvaren genom panträttsupplåtelse skulle kunna ge en av sina borgenärer säkerhet i egendomen innan den blivit åtkomlig för övriga borgenärer.[23]

[19] Det är en annan sak att lagreglerna om röstning i partrederi erkänner majoritetsbeslut; jfr 46 § första stycket SjöL.

[20] Se bl.a. SjöLprop I s. 589 f och 619 f (NJA II 1975 s. 407 och 418); jfr 2.3 och 3.1.2.

Ett hovrättsfall (SvJT 1980 refs. 51) som anlägger en annan syn på verkan av äganderättsförbehåll än som här sägs (och som följer av 14 § tredje stycket SjöL) har gett upphov till vissa problem. Se nedan under 15.3.2.2.

[21] Den egentliga skillnaden är den att JB behandlar även villkor som går ut över förvärvs bestånd så att endast vilande lagfart kan beviljas. Sjösakrätten behandlar de förvärv som fullbordade vilka är betingade av egentliga beståndsvillkor (äkta resolutiva villkor). Förvärvaren blir ensam inskriven och ensam behörig att förfoga över egendomen på grund av sådant förvärv.

[22] Se SjöLprop I s. 277 (NJA II 1975 s. 413 f).

[23] Som erinrats under 5.2.2.1 hade detta ej behövt utesluta att egendomen är åtkomlig för dem under förbehåll för överlåtarens borgenärers företräde.

I 262 § SjöL utgår man från den antagna situationen att den tilltänkte panträttsupplåtaren förfogar över ett ointecknat skepp eller skeppsbygge. Men kravet att denne skall ha sökt inskrivning för sin rätt gäller uppenbarligen också för behörigheten att upplåta panträtt med obelånade pantbrev, som ägaren övertagit genom sitt förvärv av ett redan intecknat skepp eller skeppsbygge.

Om ofullbordad överlåtelse av skepp eller skeppsbygge hävs av överlåtaren eller förvärvaren, kan det såsom berörts tidigare[24] innebära antingen att förvärvaren strax mister sin rätt till egendomen eller att han mister den först sedan köpeskillingen återburits och kanske skadestånd betalts eller garanterats. När han mister sin rätt innebär det att den fulla äganderätten återgår till överlåtaren. Denne blir därigenom åter ensam behörig att upplåta i egendomen. Det fordras enligt min mening ej att han eller förvärvaren först ansöker om att den senares inskrivning skall avföras enligt 14 § tredje stycket SjöL eller eljest får inskrivningen undanröjd; överlåtarens inskrivning har ju bestått i väntan på förvärvets utveckling till fullbordat förvärv eller dess avveckling. Det är en annan sak att överlåtaren och förvärvaren, om denne sökt inskrivning, utåt framträder som panträttsbehöriga i förening så länge den senares inskrivning icke blir avförd eller undanröjd genom dom och att förvärvarens inskrivning legitimerar även på annat sätt.[25]

Är det en fullbordad överlåtelse som återgår på grund av hävning, går rätten att upplåta panträtt i egendomen tillbaka till överlåtaren på motsvarande sätt. Utåt framträder dock förvärvaren, om han sökt inskrivning, som ensam behörig att förfoga panträttsligt över egendomen. I kraft av sin egen, visserligen ur registret avförda, inskrivning bör överlåtaren likväl kunna förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse utan att förvärvarens inskrivning först undanröjs och hans egen inskrivning åter förs in i registret, något som ju i princip kan ske först efter dom.[26]

Vid exekutivköp och vid universalfång såsom bolagsskifte eller arv är förvärvaren oberoende av inskrivning för sin rätt till egendomen. Likväl har undantag från kravet på att panträttsupplåtare skall ha sökt inskrivning för sitt fång icke gjorts för sådana fall. De är tydligen för marginella i skeppsomsättningen för att tillåtas påverka den grundläggande regleringen om panträttsbehörigheten. Att kravet är generellt främjar f.ö. god ordning i inskrivningsförhållandena.

Skulle panträtt upplåtas i skepp eller skeppsbygge utan att båda de ovan angivna förutsättningarna för behörighet till förfogande föreligger, blir rättsföljden olika allteftersom det är den ena eller den andra förutsättningen som brister.

[24] Se under 3.1.5.
[25] Jfr under 5.2.3.
[26] Jfr för fastighetsrättens del prop. 1970:20 s. B 558 ff (NJA II 1972 s. 478 f). Se också ovan under 3.1.5.

Om upplåtaren väl är rätt ägare med oinskränkt panträttslig rådighet över egendomen men ännu ej sökt inskrivning för sitt eget förvärv, blir rättshandlingen tillsvidare giltig endast mellan parterna. Den kan efter omständigheterna innefatta utfästelse att upplåta panträtt och förberedelse för sådan upplåtelse. Den infrias och fullbordas i så fall genom att upplåtaren söker inskrivning för sitt förvärv.

Brister det däremot i upplåtarens rätt eller eljest i hans rådighet över egendomen, är utgångsläget ett annat. Upplåtelsen är då principiellt utan verkan; i 267 och 268 §§ SjöL, som visserligen ej är uttömmande, behandlas ett par sådana fall. Fråga kan då uppstå om borgenärens goda eller onda tro och således om hans möjlighet till godtrosförvärv. Till detta skall jag nu övergå.

6.3.2 Godtrosförvärv av panträtt

Om den som upplåter panträtt i skepp eller skeppsbygge ej är rätt ägare, emedan hans förvärv är ogiltigt eller emedan tidigare led i fångeskedjan brister i rättsenlighet, så är alltså panträttsupplåtelsen enligt 267 § SjöL i princip verkningslös. Skulle det ogiltiga förvärvet framträda som ett ofullbordat sådant och panträtten ha upplåtits av överlåtaren och förvärvaren i förening, kommer intet panträttsförvärv till stånd på grund av förvärvarens förfogande.[27] Ifall upplåtaren väl var rätt ägare men på grund av ett mot honom gällande förvärvsvillkor saknade rätt att upplåta panträtt i egendomen, är upplåtelsen enligt 268 § SjöL i princip utan verkan. Detsamma gäller ifall upplåtaren frånhänt sig andel i skeppet eller bygget eller så överlåtit egendomen till annan att han endast är ägare jämte denne i succession.[28]

[27] Men naturligtvis kan likväl överlåtarens medverkan i förfogandet ge upphov till regelrätt panträtt.

[28] Ett fall att se upp med är det då varv bygger skepp enligt beställning. Enligt ett hovrättsfall (SvJT 1980 refs. 51) kan nämligen varvet i strid med 14 § tredje stycket SjöL utverka registrering och inskrivning som ensamägare utan hinder av beställningen. Och då kan varvet få ut pantbrev över vilket det kan förfoga med endast skenbar behörighet; under beställningskontraktet är nämligen varvet och beställaren – så som följer av nyssnämnda lagrum – båda ägare i succession, ifall icke varvet helt frånhänt sig äganderätten till beställaren. Se vidare nedan under 15.3.2.2.

I de fall då upplåtarens rättstitel eller förfoganderätt sålunda brister är det likväl möjligt för borgenären att vinna verksam panträtt på grund av en i och för sig ogiltig upplåtelse, nämligen genom godtrosförvärv enligt 269 § SjöL; god tro kräver då att borgenären varken insåg eller bort inse att det brast i upplåtarens behörighet. Förutsättning för sådant godtrosförvärv är dock att upplåtaren dessförinnan sökt inskrivning såsom för fullbordat förvärv, utan inskränkning i den panträttsliga rådigheten över egendomen, och att hans ansökan därefter också leder till sådan inskrivning. Legitimationen måste sålunda grundas på ansökan, som vinner bifall.[29] Avslås den, kan bristen icke botas genom ny och på bättre utredning stödd ansökan. Och ifall inskrivning skulle beviljas men undanröjas efter besvär eller genom rättelse, brister det också i upplåtarens legitimation.[30] Inskrivningen måste så att säga vara eller bli rättsligt fullgången.

Detta gäller oberoende av arten av upplåtarens förvärv och har motsvarande tillämpning för det fall att flera uppträder som ägare i delägarskap eller i succession. Var upplåtaren sålunda legitimerad på grund av sökt och senare beviljad inskrivning eller – ännu bättre – på grund av redan beviljad inskrivning och var borgenären i god tro vid upplåtelsen, så förvärvar denne alltså en panträtt som består trots att den egentligen var obehörigt upplåten. Skulle upplåtelsen föregå inteckningsansökningen och ansökningen göras av borgenären på upplåtarens vägnar (men med rätt att få ut pantbrevet av Sjöfartsregistret), hänförs kravet på borgenärens goda tro till tidpunkten för ansökningen.[31] Och vid andrahandspantsättning, som jag återkommer till under 6.5, bestämmer denuntiationen till pantbrevshavaren den relevanta tidpunkten.[32] Tidpunkten för godtroskravet förskjuts emellertid, ifall pantfordringen skulle (villkorligt eller slutligt; jfr 6.4) uppkomma först senare än nu sagts. Men i så fall sänks enligt 269 a § SjöL kravet på borgenärens fortsatt goda tro så att det är nog att han icke före fordringens uppkomst får kännedom om att det brast, eller senare kommit att brista, i upplåtarens behörighet.[33]

[29] Det fordras alltså icke som vid äganderättsförvärv att den som förfogade över egendomen gjorde så med stöd av redan beviljad inskrivning. Jfr under 5.2.2.2.

[30] Jfr i fråga om fastighet Stark s. 279.

[31] Se SjöLprop I s. 278, 589 och 619 (NJA II 1975 s. 406 ff och 414 f); jfr prop. 1970:20 s. B 467 och 612 f (NJA II 1972 s. 440 och 508 f). Den relevanta tidpunkten blir då utgången av den inskrivningsdag till vilken ansökningen hänförs enligt 25 § SjöL. Jfr NJA 1981 s. 507.

[32] Jfr här prop. 1971:179 s. 39 (NJA II 1972 s. 170), Hessler s. 411 f samt Olivecrona II s. 93 f och 128 ff.

[33] Se prop 1984/85:54 s. 15 ff, 134 f och 136.

Behörighetsbrist, som kan botas genom god tro hos borgenär, beror av omständighet varom registret normalt skall eller kan ge besked.[34] Vidlåds i stället panträttsupplåtelsen själv av brist, t.ex. enligt allmän grundsats om rättshandlingars ogiltighet, är borgenären icke hjälpt av aldrig så god tro. Det hör till bilden, att införingar i skepps- och skeppsbyggnadsregistren enligt 23 § SjöL har omedelbar, legal publicitetsverkan så att god tro i fråga om omständighet som införingen avspeglar är utesluten hos var och en. Därigenom ställs följaktligen höga krav på borgenärens beredskap till kontroll mot registret liksom på Sjöfartsregistrets förmåga att gå till handa med vederhäftig information på ändamålsenligt sätt. Emellertid är det även enligt 23 § SjöL nog att borgenären infriar kontrollkravet vid den nyssnämnda relevanta tidpunkten. Skulle upplåtelsen ha gjorts till säkerhet för framtida fordran, anses han ju enligt 269 a § SjöL förbli i god tro så länge han ej får kännedom om att det brast, eller kommit att brista, i upplåtarens behörighet.

Den lättnad i borgenärens fortsatta kontrollbörda som 1985 års panträttsrevision sålunda introducerat bottnar i de krav kreditlivet ställt ända sedan den nya panträttskonstruktionen genomfördes med 1970 års JB. Ehuru tekniskt begränsad går revisionen dessa krav ganska långt till mötes. Den omfattar ej endast pantförskrivning till säkerhet för framtida fordran av enklaste slag. Den gäller också de fall då ett för en fordran pantsatt pantbrev senare kommer att – i stället eller tillika – utgöra säkerhet för en helt annan fordran såsom under en generell pantförskrivning. Den gäller t.o.m. ifall en kreditomläggning skulle innefatta borgenärsbyte. Vare sig det är fråga om förändring under generell pantförskrivning eller eljest i samband med omläggning eller överflyttning av kredit förutsätter emellertid 269 a § SjöL uttryckligen att det sker utan andra ändringar än som är normala i kreditlivet.[35]

Vid rebelåning kan borgenären icke återpantsätta skeppsegendomen men kan i stället överlåta pantfordringen med tillhörande panträtt till refinansiären. Den nye borgenären kan då enligt 269 § SjöL göra ett självständigt panträttsförvärv utan hinder av cedentens ev. onda tro. Sådant självständigt panträttsförvärv inträder, om den nye borgenären var i god tro vid fordringsförvärvet. Godtroskravet gäller panträttsupplåtarens rätt att förfoga över egendomen.[36] Ehuru lagtexten endast uppehåller sig vid det fall att fordringen överlåts till ny borgenär, bör dess grunder enligt min mening tillämpas för det fall att fordringen i stället pantförskrivs till denne.

[34] Det förtjänar att hållas i minne att det, här som eljest, är faktiska omständigheter som avses. Ifall t.ex. beställt skepp under byggnad skulle ha – i strid med 14 § tredje stycket SjöL – registrerats med varvet ensamt inskrivet som ägare, är den tredje man (t.ex. kreditgivare) som känner till eller bör känna till att beställningskontrakt föreligger icke betjänt av att lita på varvets inskrivning; han är ju ej i god tro med avseende på verkliga förhållandet.

[35] Se prop 1984/85:54 bl.a. s. 15 ff och 122 ff; jfr not 38 nedan.

[36] Förste borgenärens, cedentens, rätt att förfoga över pantfordringen är en annan sak.

SjöL ställer ej, lika litet som motsvarande förskrift i 18:2 JB, upp krav att pantbrevet skall överlämnas till nye borgenären för att dennes godtrosförvärv av panträtt skall inträda. Det synes mig ovisst i vad mån därav kan slutas att pantbrevets övergång i nye borgenärens besittning skall tillmätas rättslig betydelse för det sekundära panträttsförvärvet. I brist på vägledning i förarbetena är jag emellertid för min del böjd att frånkänna sådant besittningstagande självständig rättslig betydelse.

För fall av konkurrens mellan panträttsupplåtelse på den ena och kvarstad, betalningssäkring eller utmätning på den andra sidan är frågan om överförd tillämpning av grunderna för lagregleringen av godtrosförvärv i ett annat läge än när äganderättsförvärv gjorts i sådan konkurrens. Ty panträttsupplåtelse på grund av inteckning, som förelåg redan vid kvarstaden, betalningssäkringen eller utmätningen, är i och för sig tillåtlig. Och när det gäller upplåtelse på grund av nyinteckning i strid med betalningssäkring eller utmätning löses konkurrensen av 9 § FRL. Endast upplåtelse på grund av nyinteckning i strid med kvarstad aktualiserar här frågan om godtrosförvärv, och i sådant fall kan analogisk tillämpning av 269 § SjöL tillgripas. Jag får anledning att återkomma till detta närmast i 10 kap.[37]

6.4 Pantfordringen

Varje giltig penningfordran kan, oberoende av myntslag, säkras genom skepps- eller skeppsbyggnadshypotek; det gäller vare sig särskild fordringshandling föreligger eller ej. Skeppets eller byggets ägare behöver icke själv vara gäldenär utan pantförskrivningen kan företas till säkerhet för fordran mot annan. Pantfordran kan föreligga före upplåtelsen eller stiftas samtidigt med panträtten. Den kan också uppkomma senare. Ty panträttsupplåtelse till säkerhet för fordran som ännu ej slutligt uppkommit kan redan från början vara fullt verksam. Jag syftar på fordringar som kan betecknas som villkorliga. Rent framtida fordringar blir däremot ej förenade med panträtt förrän de uppkommer (villkorligt eller slutligt).

En förutsättning för att en godtagbar villkorad pantfordran skall föreligga anses traditionellt vara att det icke längre beror av *borgenären* om och när fordringen skall gå i fullbordan medan rättsläget anses osäkert där borgenären ännu råder över fordringsförhållandets utveckling.[38] Den borgenärens rådighet som härvid är relevant är

[37] Se under 10.2.1 och 10.3.1. Jfr i 12 kap. under 12.4 och 12.5.

[38] Se prop. 1971:179 s. 22 ff, 33 ff, 57 f och 65 ff (NJA II 1972 s. 165 ff, 173 f och 175 f) samt SOU 1982:57 s. 76 f, 100 f och 164. Se också Olivecrona II s. 124 ff och Stark s. 197 ff. Jfr Burling i Ekonomisk Revy 1974 s. 97 ff samt Olivecrona, Burling och Rune i SvJT 1976 s. 308 f och 548 ff. Jfr även Walin i SvJT 1976 s. 728 ff och Håstad s. 249 ff.

naturligtvis hans rättsliga rådighet, icke t.ex. hans faktiska kontroll över utbetalning till gäldenären. Förarbetena till 1971 års fastighetsrättsliga lagstiftning ger vid handen, att lagstiftaren tänkt sig att som bestående pantfordran skall erkännas ej endast villkorlig fordran av den typ eventuell regressfordran på grund av borgensförbindelse representerar utan också sådan, likaledes såsom villkorlig betecknad fordran som kredit i löpande räkning av typen checkräkning ger upphov till; denna tolkning har till yttermera visso godtagits i förarbetena till UB.[39] Jag menar därför, att ändamålsenlig rättstillämpning måste erkänna pantfordringen som en realitet när borgenären så bundit sig att låta den gå i fullbordan att han icke längre fritt kan rygga utfästelsen. Panträtt för en på detta sätt villkorad fordran ger borgenären skydd, dels mot ny ägare till skeppsegendomen, dels – så långt han behöver det – mot upplåtarens övriga borgenärer.

Rättighetens omsättningsskydd och borgenärsskydd behöver icke ha alldeles samma räckvidd. Skydden vänder sig åt olika håll och tillgodoser delvis olika intressen. Klart är att omsättningsskyddet täcker den villkorade fordringens fulla belopp från början; det är i själva verket en förutsättning för att detta skydd skall vara verksamt. Borgenärsskyddet kan vara mer nyanserat och är det också. Om pantfordringen är villkorad på det sätt som regressfordran på grund av borgen är innan det visat sig om borgensförbindelsen behöver infrias, måste skyddet mot upplåtarens övriga borgenärer uppenbarligen täcka fordringen fullt ut redan från början så att den kan göras gällande i gäldenärens konkurs och vid utmätning av skeppsegendomen såväl som mot utmätning av pantbrevet. Men om det i stället är så att det står gäldenären fritt att låta fordringen gå i fullbordan eller att icke göra så – något som utmärker bl.a. checkräkningskrediten – är läget ett annat. Gäldenärens konkurs sätter naturligtvis då obönhörligen punkt för fordringsförhållandets fortsatta utveckling mellan parterna. Och även utmätning av den intecknade skeppsegendomen stäcker dylik utveckling, om icke förr så då dagen för medelsfördelning randas; till bilden hör att enligt 276 § SjöL exekutiv försäljning i princip utplånar inteckningen. Vad beträffar pantbrevet så föreligger där ett för andrahandspantsättning tillgängligt överhypotek såvitt gäldenären ej till fullo utnyttjat krediten. Detta utrymme får han icke blockera för sina övriga borgenärer utan dessa är berättigade att ta det i anspråk genom utmätning enligt 4:2 UB.

Det är tydligt att en och samma pantfordran kan hävdas på olika sätt i skilda konkurrenssituationer. Pantfordran enligt 262 § SjöL blir sålunda icke med nödvändighet identisk med pantfordran i exekutionsrättslig mening. Och det är i den meningen begreppet uppträder redan i 264 § SjöL. Lagtekniskt är detta, som har fastighetsrättslig förebild, naturligtvis icke särskilt lyckligt. Men någon märklighet är det icke, eftersom delvis skilda rättspolitiska syften bär upp de olika lagrummen.

[39] Se UXII s. 341 och UBprop s. 586 ff. Jfr UBkom s. 112 ff och prop 1971:179 s. 57.

Stundom kan rättsförhållandet mellan borgenär och gäldenär vara sådant att *gäldenären,* men kanske icke borgenären, är bunden att låta fordringen gå i fullbordan. Borgenären har i så fall ett självständigt intresse av att så sker och därmed ett rättsligt grundat krav på att pantsäkerheten håller. Enligt min mening har man i detta relativt ovanliga läge icke mindre skäl att betrakta pantfordringen som en realitet än då det är borgenären som är bunden i fordringsförhållandet. Jag har icke funnit detta spörsmål så uppmärksammat hos oss som i annan nordisk doktrin och praxis.[40]

Så långt pantfordran då upplåtaren själv är gäldenär. Bilden blir i viss mån en annan, ifall panten ställts för tredje mans gäld. Då torde nämligen borgensrättsliga grundsatser färga av sig på rättsförhållandet. Det kan sålunda tas för givet, att upplåtaren ej är berättigad att genom andrahandspantsättning eller eljest reducera säkerheten sedan pantfordringen väl blivit en (villkorlig eller slutlig) realitet. Och sannolikt är hans möjligheter att dessförinnan gripa in i panträttsförhållandet begränsade.[41] Där sålunda upplåtaren själv icke äger förfoga över pantbrevet, bör ej heller hans borgenärer eller singularsuccessorer kunna det. Tydligen kommer då omsättningsskydd och borgenärsskydd att sammanfalla vid pantsättning för tredje mans gäld.

Medan såväl ägare som tredje man kan vara gäldenär i pantfordringsförhållandet är det normalt en annan än ägaren som har borgenärsrollen. Därmed är dock icke sagt att varje uppträdande i den rollen – utom krav på utdelning av ägarhypotek vid exekution, något som egentligen är en annan sak – är ägarsidan förmenat. Såvitt jag förstår måste nämligen även fordran mellan ägare i succession och t.o.m. mellan delägare kunna säkras genom panträtt i egendomen.

Om sålunda den som sålt skepp under äganderättsförbehåll eller därmed jämställbart villkor lämnat köparen pantbrev i skeppet som säkerhet för fordran på återbäring av köpeskilling och skadestånd för den händelse denne nödgas häva köpet, kan denna villkorliga fordran

[40] Se bl.a. F. Hagerup, Den norske panteret, 3 uppl., Kristiania 1917, s. 58 f och 371 ff, C. Torp, Dansk tingsret, 2 uppl., København 1905, s. 571 (not 40) och 573 (not 44), K. Illum, Om ejerpant og panteprioritet, København 1961, s. 91 f och P. Rygh, Gjorte pantobligasjoner, Oslo 1933, s. 56 ff. Se också Ugeskrift for Retsvæsen 1908 A s. 74. Rättsfallet bekräftade kreditgivares rätt att, för att säkerställa full täckning för krediten, låta fullborda byggnad som utgjorde kreditsäkerheten. Jfr hos Undén, Svensk Sakrätt II, Fast egendom, 6 uppl. s. 327. I litteraturen nämns även andra exempel på att borgenären har självständigt intresse av att kunna fullfölja kreditgivningen.

[41] Se bl.a. Burling i Ekonomisk Revy 1946 s. 106 ff och Bergström i Festskrift till Nial s. 86 ff. Se även Walin II s. 318; jfr bl.a. s. 37 ff och 51.

enligt min mening vara säkrad av panträtt i skeppet redan från början och utan hinder av att köparen, den presumtive borgenären, ännu har villkorlig äganderätt till skeppet och först genom att förbehållslöst häva köpet utträder ur ägarförhållandet; vad som då sker är att köparen inträder i borgenärsrollen och åtnöjs med en säkerhetsrätt av lägre dignitet. Omvänt bör en pantförskrivning av köparen till säljaren till säkerhet för avtalsenlig betalning av köpeskillingen kunna med ursprunglig verkan ta vid då äganderättsförbehållet upphör.[42]

Och om en av flera skeppsdelägare från tredje man övertar en fordran mot övriga delägare, säkrad av panträtt på grund av inteckning i skeppet, kan jag icke se något hinder mot att han därvid också inträder i panträtten fullt ut.[43] Om det är riktigt, bör möjligheten att en delägares fordran mot de övriga delägarna säkras av panträtt på grund av inteckning i skeppet, omedelbart upplåten till honom av de övriga, ej utan vidare avvisas.[44]

Vid exekutiv försäljning av den intecknade egendomen har borgenären av uppenbara skäl både rätt och plikt att ta emot betalning utan hinder av att pantfordringen ej är förfallen till betalning. I överensstämmelse med en allmän panträttslig grundsats accelererar förfallotiden enligt 266 § SjöL ifall egendomen försämras på grund av vanvård eller sjöolycka eller annan sådan orsak så att hypoteksvärdet minskas väsentligt. Vad som därvid åsyftas är faktisk försämring av egendomen. Någon lagregel för det fall att egendomen utsätts för risk att försämras eller förstöras har ej ställts upp. Det är alltså parterna själva som får reglera i vad mån pantfordringen skall påverkas av sådana omständigheter.

Som en följd av att registreringen är en oundgänglig förutsättning för skepps- eller skeppsbyggnadshypotekets bestånd gäller tillika, att pantfordrans förfallotid accelererar, när egendomen skall avregistreras.[45] Visserligen kontrollerar inteckningsborgenären avregistreringen genom att hans samtycke är nödvändigt i flertalet fall. Men det kan ändock bli nödvändigt för honom att kräva betalning i ett sådant läge.

[42] Att pantsättning i denna ordning ägare emellan bör accepteras utan hinder av begreppsmässigt betingade invändningar har utvecklats av pantbrevsutredningen; se SOU 1982:57 s. 151 f.

[43] Reduktion av panträtten i förhållande till hans egen andel i skeppet bör vara utesluten, eftersom delägares andel i pantbrevet ej kan pantförskrivas för sig; jfr 4:2 och 9:15 UB.

[44] Pantbrevsutredningen gjorde det icke, låt vara att en av dess sakkunniga markerade tvivel; se SOU 1982:57 s. 152 f.

[45] Angående uttrycket "acceleration av förfallotid" se SjöLprop I s. 346 (NJA II 1975 s. 411). Jfr Tiberg I s. 122.

Och ofrånkomligt är detta i det fall att egendomen skall avregistreras, emedan den förlorat karaktären av skepp eller skepp under byggnad eller redan från början saknat sådan egenskap. Ty i så fall går avregistreringen enligt 17 § tredje stycket SjöL alltid i verkställighet, om borgenären ej inom en månad från det att Sjöfartsregistret underrättat honom om att avregistrering förestår söker betalning ur egendomen. För att kunna göra det måste han först utverka exekutionstitel med stöd av förfallen pantfordan.

6.5 Ägarhypoteket (pantbrevet)

I den mån pantbrevet ej utgör säkerhet för giltig pantfordran[46] ger inteckningen upphov till ägarhypotek. Det kan exempelvis vara så att brevet ligger som säkerhet för en pantfordran, som amorterats så att den understiger inteckningsbeloppet eller som redan från början understigit detta. Men pantbrevet kan också vara helt obelånat. Ägarhypoteket ligger latent i varje skepps- och skeppsbyggnadsinteckning och framträder först vid exekution i egendomen. Det tillkommer skeppets eller skeppbyggets ägare i denna hans egenskap och sålunda oberoende av om han har pantbrevet i sin besittning. Den som förvärvar egendomen övertar därmed ägarhypotek på grund av inteckningen även om pantbrevet skulle behållas av överlåtaren eller finnas hos tredje man. En pantförskrivning måste nämligen till för att denne eller överlåtaren skall kunna grunda panträtt på innehavet av pantbrevet. Det är en sak för sig att pantförskrivning kanske bör underförstås i ett kontrakt, som innebär att köparen fått avräkna inteckningsbelopp utan att pantbrevet också övergått i hans (medelbara eller omedelbara) besittning.[47]

Pantbrevet anses icke kunna överlåtas särskilt.[48] Sker det likväl, är det osäkert vad verkan därav blir. Kanske grundar det rätt för den till vilken överlåtelsen företagits att lyfta ev. utdelning, som eljest skulle tillkommit egendomens ägare;[49] sådan förmögenhetstillgång kan ju denne i och för sig förfoga över genom överlåtelse.

I den mån pantbrev ej utgör borgenärs säkerhet för fordran kan det pantsättas i andra hand. Det sker genom att det s.k. överhypoteket pantförskrivs till sekundoborgenären genom denuntiation till förste borgenären.[50] Sådan pantförskrivning sker naturligtvis med tyst eller

[46] Att pantfordringen är preskriberad hindrar dock ej att den härvidlag behandlas som giltig. Se 265 § SjöL.

[47] Detta har för fastighetsrättens del, visserligen i strid med förarbetena men, som det vill synas, på goda praktiska grunder, hävdats av Hessler i Festskrift för Ekelöf s. 336 ff; jfr Olivecrona II s. 103 f och SOU 1982:57 s. 166 ff.

[48] Se prop. 1970:20 s. B 262. Jfr Stark s. 193 f.

[49] Se Olivecrona II s. 90 f. Jfr Stark s. 194.

[50] Det är då fråga om tillämpning av lagen (1936:88) om pantsättning av lös egendom som innehaves av tredje man.

uttryckligt förbehåll för förste borgenärens rätt. Sekundoborgenären vinner säkerhet i vad som återstår efter det att förste borgenären fått sitt, dock med undantag för borgenärstillägget som genom lagändring 1985 reserverades för förste borgenären.[51]

Pantbrev – eller snarare dess ägarhypotek – kan vidare enligt 4:2 UB utmätas, i sin helhet eller i form av överhypotek. Sådan utmätning utvecklas antingen till att, på borgenärens begäran, omfatta den intecknade egendomen som sådan eller till exekutiv pantförskrivning av pantbrevet till utsökningsborgenären; denne blir i så fall regelrätt inteckningsborgenär.[52] Exekutiv försäljning av pantbrev är lika litet möjlig som frivillig överlåtelse därav.[53]

Om skeppsegendom tillhör flera, kan spörsmål uppstå hur ägarhypotek skall fördelas dem emellan. Ifall det rör sig om delägare, bör fördelningen naturligtvis normalt följa andelsstorlek. Är det fråga om flera ägare i succession – såsom säljare och köpare i avbetalningsköp under äganderättsförbehåll – kan svaret sitta längre in. Men i regel bör det ges av kontraktsförhållandet.[54]

6.6 Förmånsrätt och företräde

Den *förmånsrätt* som följer med panträtt på grund av skepps- och skeppsbyggnadsinteckning och som regleras i FRL[55] är i första hand bestämd av SjpKonv och SkbKonv. Den förra konventionen[56] fordrar nämligen att sådan sjöpanträtt som konventionen reglerar skall ha bästa förmånsrätt och den senare[57] förutsätter, att samma förmånsrättsordning gäller mellan rättigheter i skepp under byggnad som i färdiga skepp. Detta betyder, att sjöpanträtt enligt 244 § SjöL – dvs. till säkerhet för fordran på sjömanslön, vattenvägsavgifter, ersättning för vissa person- och sakskador, bärgarlön m.m. – har förmånsrätt framför panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning. Med stöd av SjpKonv[58] har denna senare panträtt också ställts tillbaka för retentionsrätt till säkerhet för vederlag för skeppsbyggnad eller skeppsreparation; konventionen fordrar visserligen icke en sådan rangordning utan inskränker sig till kravet att retentionsrätten skall vika för konventionsbetingad sjöpanträtt.

[51] Syftet med tillägget – att motverka underbelåning av pantbrev – ansågs bäst tillgodosett på detta sätt. I övrigt sammanhängde ändringen med att tillägg icke vidare skulle utgå på exekutivt pantsatt pantbrev.

[52] Se 9:14 och 15 UB.

[53] I 10:14 UBF var intaget ett uttryckligt förbud mot försäljning av utmätt pantbrev. Men detta kom icke med i 9:14 UB, eftersom det hölls för att vara obehövligt; se UBprop s. 642 f.

[54] I brist på sådant svar får man söka ledning i parternas ömse prestationer och väga dem mot varandra. Om det antas, att säljarens prestation möjliggjorts av köparens betalning och säljarens prestation betecknas X, köparens Y och det till fördelning tillgängliga beloppet Z, kan följande formler ställas upp: Säljarens prestation värderas till (X–Y)xZ/X och köparens till YxZ/X.

[55] Se 4 och 9 §§.

[56] Se art. 5:1.

[57] Se art. 7.

[58] Se art. 6:1.

Det har icke varit oomstritt hur denna prioriteringsfråga skulle lösas.[59] Valet har emellertid träffats i nordisk enighet. I övrigt har det varit avgörande bl.a. att reparation och ombyggnad typiskt sett är ägnad att bevara egendomens värde till gemensam fördel för alla borgenärer och att byggnadsvarv, som frånhänt sig äganderätten till skepp som det har under avtalsenlig byggnad, icke bör nödgas se sitt vederlagsanspråk vika för beställarens inteckningsborgenär eller hans ägarhypotek.

Frånsett de rättigheter som här berörts står panträtt på grund av inteckning icke tillbaka för annan begränsad sakrätt till skeppet eller bygget.[60] I den mån sådan rättighet erkänns enligt 259 § SjöL får den alltså vika för rätt på grund av inteckning.

Icke heller allmän förmånsrätt[61] kan göras gällande före rätt på grund av inteckning i det intecknade skeppets eller skeppsbyggets ägares konkurs. Medan redarens ombordanställda kan konkurrera med inteckningsborgenären om utdelning för sina lönekrav med åberopande av sjöpanträtt kan alltså de rederi- eller ilandanställda ej hävda sina anspråk i sådan konkurrens. Och i varvs konkurs befinner sig varvets anställda i motsvarande läge. Denna skillnad mellan ombordanställda och andra beror av SkbKonvs nyssnämnda krav att förmånsrättsordningen skall vara densamma för rättsägare i skepp under byggnad som i färdiga skepp. Saken har ringa praktiskt betydelse för de anställda med hänsyn till gällande lag om statlig lönegaranti vid konkurs m.m.

Företrädet mellan borgenärer, som har skepps- eller skeppsbyggnadshypotek till säkerhet för fordran, bestäms helt av det läge vari deras resp. inteckningar är redovisade i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.[62] Den ordning vari panträtt upplåtits till borgenärerna är alltså i och för sig utan betydelse.[63] Inteckningarna har inbördes företräde efter ansökningsdag. Inteckningar som sökts samma inskrivningsdag ger lika rätt, ifall annat icke bestäms vid inskrivningen; det sker i så fall på begäran av sökanden. Fastställd företrädesordning kan ändras genom att inteckning nedsätts efter annan.[64]

[59] Se SjöLprop I s. 170 ff och 269 f (NJA II 1975 s. 381 ff).

[60] Vid exekutiv försäljning under konkurs kan dock enligt 10:10 UB vissa, till egendomen hänförliga konkurskostnader utgå ur egendomen med bästa rätt. Ehuru det här icke föreligger bokstavligt stöd i SjpKonv, kan man anse en sådan ordning lovlig med hänsyn till grunderna för den föreskrift i art. 11:2 som ger kostnaderna för exekutionsförfarandet bästa rätt.

[61] Se 15 § FRL; jfr 10–13 §§ samma lag.

[62] Se 271 § SjöL. Jfr 2:8 och 3:7 FRF.

[63] Jfr 264 § SjöL.

[64] Se 288 § SjöL.

Överföring av inteckning från skeppsbyggnadsregistret till skeppsregistret, som äger rum när skeppsbygge fullbordats till här i landet registreringspliktigt skepp,[65] påverkar i och för sig icke inteckningens företräde. Sådan överföring har därför uteslutande inskrivningsteknisk betydelse i detta sammanhang. Eftersom skeppet dessutom förs in i skeppsregistret under samma registerbeteckning som det haft i skeppsbyggnadsregistret,[66] kan överföringen företas utan att pantbrevet behöver, eller ens får, ersättas med ett nytt.

6.7 Surrogation och försäkringsskydd

Panträtt utsträcks ofta till vad som trätt i stället för panten, en grundsats som brukar kallas *surrogationsprincipen*. Denna princip har betydande utrymme såväl i lösörerätten som i fastighetsrätten. Genom 1973 års sjölagändringar infördes den också för det sjörättsliga hypoteket. Panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning omfattar nämligen även ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på den intecknade egendomen, totalförlust däri inbegripen. Inteckningsborgenären har följaktligen rätt att få del av sådan ersättning. Rätt till försäkringsersättning är eljest i praktiken ofta garanterad genom särskild pantförskrivning till borgenären.

Reglerna i 266 § SjöL om acceleration av förfallotid[67] kan föranleda att borgenärens fordran förfaller till betalning i sådan tid att han kan göra sin surrogationsrätt gällande i samband med skadereglering. Därför är det angeläget att ersättning icke betalas ut med förbigående av inteckningsborgenären. Genom utbetalningen till skeppets eller skeppsbyggets ägare uppstår nämligen risk att surrogationsrätten upphör på grund av att surrogatet går upp i ägarens förmögenhet och mister sin identitet. Så sker emellertid ej, om ägaren hanterar ersättningen enligt 1944 års lag om redovisningsmedel.

Någon särskild reglering av hur surrogat skall fördelas mellan flera borgenärer med surrogationsrätt finns ej i sjörätten som i fastighetsrätten.[68] Det är förutsatt, att grunderna för förmånsrättsordningen

[65] Det sker först efter sjösättningen; jfr 12 § andra stycket SjöL.
[66] Se 11 § tredje stycket SjöL; jfr 293 § samma lag.
[67] Jfr under 6.4.
[68] Se bl.a. lagen (1927:79) om rätt för borgenär till betalning av ersättning på grund av brandförsäkringsavtal.

samt reglerna om företräde mellan inteckningar och om ägarhypotek skall tillämpas i sådana fall.[69] Dessa regler måste alltså beaktas av den som betalar ut ersättningen i fråga. Denne kan naturligtvis också lösa problemet genom nedsättning enligt 1927 års lag om gälds betalning genom penningars nedsättande i allmänt förvar och låta rättsägarna processa om medlen.

Enligt 54 § FAL skall försäkring, som tagits på egendom utan angivande av försäkringsintresset, anses gälla till förmån för bl.a. panthavare som har intresse av att egendomens värde ej minskar eller går förlorat. Bestämmelsen är dispositiv. Men såväl SjFPL som AKV[70] erkänner inteckningsborgenär i fartyg såsom *medförsäkrad* jämte försäkringshavaren. Inteckningsborgenären kan alltså även på den grunden göra gällande rätt till försäkringsersättning för skada på eller förlust av skepp; rättstekniskt är detta en annan grund än surrogationsrätten utgör.[71] Även här bör vid konkurrens mellan medförsäkrade borgenärer tillämpas grunderna för förmånsrättsordningen samt reglerna om inteckningars inbördes företräde och om ägarhypotek.

6.8 Panträttens upphörande

Normalt upphör panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning genom att pantfordringen infrias och pantbrevet återställs till skeppets eller skeppsbyggets ägare i vars hand det därefter endast representerar ägarhypotek. I övrigt står och faller panträtten med den inteckning varpå den grundas. Det betyder, att om egendomen, och därmed inteckningen, avregistreras – här bortses från avregistrering ur skeppsbyggnadsregistret för omedelbar nyregistrering i skeppsregistret – så upphör panträtten såvitt det beror av svensk rättsordning; jag har förut påvisat att svensk rätt ej intresserar sig för borgenärens eventuella rätt efter det att egendomen, och inteckningen med den, avförts ur skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.[72] Det betyder också att panträtt, som upplåtits på grund av inteckning, upphör i den mån inteckningen dödas eller undanröjs efter besvär.

[69] Se SjöLprop I s. 590 f (NJA II 1975 s. 408 f).
Det bör därvid beaktas, att utbetalning av surrogatmedel till inteckningsborgenär icke medför inteckningsrättens bortfall utan i stället kan frilägga ägarhypotek. Är läget då det att surrogatmedlen använts till att förnöja inteckningsborgenären utan att egendomens pantvärde återställts efter skadan, skulle det kunna gå ut över sämre prioriterad inteckningsborgenär, om ägaren kunde göra ägarhypoteket gällande inom ramen för gängse förmånsrättsordning. Detta bör han enligt min mening icke tillåtas göra. En annan sak är, att inteckningsborgenär kan förebygga dylik risk genom att se till att överhypotek på framförliggande inteckning pantförskrivs till honom.
[70] Se planens § 92 och villkorens § 45.
[71] Se Fogelklou i AfS Bind 2 s. 1 ff. Jfr 9.4 nedan.
[72] Se under 4.3.2.

Vidare upphör panträtt som en följd av att exekutiv försäljning utplånar inteckningen, ifall denna icke tillåts helt eller delvis innestå i avräkning på köpeskillingen på grund av att exekutivköparen med inteckningsborgenärens samtycke övertar betalningsansvaret för pantfordringen efter exekutionen. Denna verkan av exekutiv försäljning tillkommer i första hand inhemsk sådan försäljning; den inträder då auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. Men det är uppenbart, att även utlandsexekution måste kunna erkännas med motsvarande verkan. Det gäller enligt 276 § andra stycket SjöL, om egendomen vid försäljningstillfället befann sig inom exekutionsstatens jurisdiktionsområde – varmed förstås dess eget territorium – och försäljningen i övrigt skett i sådan betryggande ordning som SjpKonv föreskriver.[73] Dessutom skall försäljningen ha ägt rum i den ordning exekutionsstatens egen lag föreskriver. Är dessa villkor infriade, spelar det ingen roll, om exekutionsstaten tillträtt SjpKonv eller icke; god ordning är god ordning även om den ej är betingad av folkrättslig förpliktelse. Icke heller skiljer svensk lag i detta sammanhang mellan skepp och skeppsbyggen, ehuru SkbKonv saknar regler i ämnet. Men det är uppenbart, att fullbordad utlandsexekution – ovanlig redan i skepp – måste bli en ytterligt sällsynt företeelse när det gäller skepp under byggnad här i riket, låt vara att förekomsten av tekniska provturer till havs medför att sådan exekution icke kan uteslutas helt.

Panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning preskriberas icke.[74] Däremot är skeppsinteckning, och sålunda även på grund därav upplåten panträtt, i vissa fall underkastad krav på förnyelse för att icke förfalla. Om intecknat skepp skall avregistreras såsom förolyckat, upphugget eller eljest förstört eller såsom försvunnet eller övergivet till sjöss men hinder möter mot avregistreringen, emedan inteckningsborgenärens nödvändiga samtycke uteblivit, består inteckningen enligt 275 § SjöL icke mer än tio år utan förnyelse. Tanken är att skeppsregistret icke skall belastas med ett efter hand växande antal avregistreringsmässiga skepp utan att fortsatt registrering kan fylla ett rättsligt behov. Tioårstiden räknas från den dag det författningsenligt antecknades i skeppsregistret, att avregistreringsgrund inträtt men att inteckningsborgenären ej samtyckt till avregistrering. Samtycket kan utebli därför att borgenären är okänd eller

[73] Se art. 10 och 11.
[74] Se under 6.2.

helt enkelt för att han räknar med att skeppet t.ex. kan bärgas och ännu har ett värde som pant. Det kan också vara så att pantbrevet är obelånat men förkommet eller av annan anledning icke kan visas upp för att styrka att det ej innehas av borgenär.

Skeppsägaren och borgenären har rätt att efter eget skön få inteckningen förnyad. Det kan ske för tio år åt gången, jämna tioårsperioder, räknade från dagen för den nyssnämnda registeranteckningen. När tidpunkten då inteckningen kan förfalla närmar sig, skall Sjöfartsregistret underrätta skeppsägaren och borgenären om detta; det skall ske senast sex månader före tioårsperiodens utgång.[75]

Slutligen kan panträtt på grund av skepps- eller skeppsbyggnadsinteckning upphöra genom att den i egenskap av "särskild rätt" med tillämpning av 36:4 BrB förklaras förverkad i samband med att den intecknade egendomen förverkats genom brott vid vilket den tjänat som hjälpmedel; förverkande kan även tänkas enligt specialstraffrättsliga regler.

6.9 Tillämpligheten

Det ligger i sakens natur, att de svenska reglerna om skepps- och skeppsbyggnadshypotek i och för sig är tillämpliga på skepp och skeppsbyggen, som är registrerade här i landet, och att panträtten såvitt det beror av svensk lag upphör med avregistreringen.[76] Den svenska rättsordningen gör, åtminstone i princip, anspråk på att avgöra hur panträtt på grund av inteckning i sådan egendom stiftas, verkar och består. I den mån detta anspråk ej har uttryckligt stöd i art. 2 i SjpKonv eller i art. 6 i SkbKonv vilar det på internationellt erkända grundsatser för lagval.[77]

Därmed är emellertid icke sagt, att utrymme skulle saknas för att tillämpa främmande rätt. Panträttskonstruktionen torde i själva verket lämna gott utrymme för detta. Klart är sålunda att pantfordrans uppkomst och bestånd kan lyda under främmande rätt som obligationsstatut.[78] Och då det gäller förfogande över pantfordringen genom överlåtelse eller pantförskrivning kan valet av obligations- resp. sakrättsstatut också helt eller delvis falla på främmande lag.[79]

[75] Se 5:33 FRF.
[76] Jfr under 6.8 och 4.3.2.
[77] Jfr Karlgren II s. 85 ff.
[78] Jfr Karlgren II s. 90 ff.
Att det rör sig om en fordran, vars uppkomst kan utgöra det sista och avgörande ledet i en panträttsupplåtelse, innebär visserligen att frågan om fordringens uppkomst ej behöver vara en angelägenhet för obligationsstatutet ensamt.
[79] Jfr Karlgren II s. 87 f.

Vidare kan hanteringen av pantbrev i viss mån komma att styras av främmande lag, eftersom denna hantering är skild från inteckningen och skall följa allmänna lösörerättsliga regler. Även när pantbrev läggs som säkerhet för fordran utomlands måste det visserligen komma i borgenärens besittning för att verksam pantsättning skall erkännas; det avgör svensk lag. Men besittningen etableras och bevaras såvitt jag förstår lämpligen enligt lagen i det land där det sker, lex rei sitae. Den lagen syns mig då också böra tillämpas på tekniken vid pantförskrivning av överhypotek på grund av pantbrevet.

De svenska hypoteksreglerna är tillämpliga på den berörda skeppsegendomen var den än befinner sig och hypoteken kan förväntas bli allmänt respekterade i andra länder.[80] På sina håll respekteras de även sedan egendomen avregistrerats. Sålunda föreskriver § 259 i den norska SjöL för fall av överföring av skepp från utländskt till norskt register, att främmande registerpanträtt, som är redovisad i den främmande myndighetens avregistreringsbevis, skall med bevarad prioritet överföras jämte skeppet och att vid behov viss frist skall lämnas parterna att infria formella förutsättningar för panträttens registrering.

Med tanke på dylikt är i 5:19 FRF föreskrivet, att avregistreringsbevis på begäran skall kompletteras med registerutdrag som visar läget inför avregistreringen.

Tillämpningen av de svenska hypoteksreglerna utomlands, närmast vid exekution i svenskt skepp, är icke minst en fråga om information rörande innehållet i svensk lag. Sådan information, fastställd av domstolsverket, bifogas utfärdade pantbrev och lämnas dessutom ex officio av Sjöfartsregistret till utländsk exekutionsmyndighet.[81] Och även där informationen når fram kan det tänkas, att lex fori tillgrips för att korrigera resultat som ej tillfredsställer den främmande exekutionsmyndigheten.[82] Våra regler om ägarhypotek har sina rötter och sitt egentliga tillämpningsområde inom exekutionsrätten; och därför får man räkna med att de icke blir tillämpade vid utlandsexekution, så mycket mer som de torde framstå som svårförståeliga på de flesta håll utomlands.

[80] Art. 1 i SjpKonv vilar ytterst på en allmänt erkänd folkrättslig grundsats.
[81] Se 5:20 och 32 FRF.
[82] Jfr 11 kap. nedan.

7 Förfarandet i registerärenden

En framställning av sjösakrätten bör icke förbigå förfarandet inför Sjöfartsregistret. Ty utöver sin karaktär av handläggningsreglemente för myndigheten ger förfarandet i viktiga hänseenden uttryck för rättsordningens uppfattning om de materiella reglernas praktiska innehåll och verkan, icke minst för vissa fall av rättskonkurrens. Förfarandets roll är alltså långtifrån uteslutande formell, något som framträder särskilt påtagligt i den s.k. avslagskatalogen i 33 § första stycket SjöL.

Förfarandet är i princip skriftligt och följer utförliga regler. Ärendena kallas *registerärenden*. Såsom registerärende räknas varje ärende som angår registrering, avregistrering, inskrivning (av såväl förvärv som skeppsnamn), inteckning och annan införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, allt i den mån det sker på grund av föreskrift i lag eller annan författning. Förfarandet har förebild i 19, 20 och 22 kap. JB men uppvisar en hel del avvikelser från den fastighetsrättsliga proceduren. Det regleras i 2 och 11 kap. SjöL samt vilar liksom förebilden ytterst på grundval av de allmänna tvistemålsreglerna.

Systematiskt kan förfarandet indelas i allmänna regler (25–29 §§, 30 § första stycket, 31, 32, 38 och 39 §§ SjöL), regler om registrering och inskrivning (30 § andra och tredje styckena samt 33–37 §§ SjöL) samt regler om inteckning (281–293 §§ SjöL). Efter denna indelning skall de behandlas i det följande.

7.1 Allmänna regler om förfarandet

7.1.1. Inskrivningsdagen

Registerärende handläggs liksom fastighetsrättsliga inskrivningsärenden på s.k. inskrivningsdag. Sådan hålls enligt SjöL varje helgfri måndag-fredag. Midsommarafton, julafton och nyårsafton är därvid jämställda med helgdag. Teoretiskt börjar inskrivningsdagen samtidigt som kalenderdagen kl. 00.00 och slutar kl. 12.00 men i praktiken sammanfaller naturligtvis inskrivningsdagens början med arbetsdagens. Anmälan eller ansökan som kommer in till Sjöfartsregistret under löpande inskrivningsdag hänförs till den inskrivningsdagen. Den

anses f.ö. icke rättsligen gjord förrän inskrivningsdagen löpt ut, då den nämligen – enligt en inom fastighetsrätten utvecklad och även för sjörätten tillämplig lära[1] – i princip är oåterkallelig. Till samma tidpunkt hänför sig nämligen beslut i ärendet som meddelas den inskrivningsdagen, låt vara tekniskt sett först genom införing i registret senare under arbetsdagen eller rentav efter arbetsdagens slut;[2] beslutet är alltså efterrättligt redan från inskrivningsdagens utgång.[3] Anmälan eller ansökan, som kommer in till Sjöfartsregistret efter inskrivningsdagens slut, hänförs till nästa inskrivningsdag och kan icke tas upp innan denna löpt ut.[4]

7.1.2 Dagbok och aktbildning

Hos Sjöfartsregistret förs dagbok över anhängiggjorda registerärenden. I dagboken, som till skillnad från registren förs manuellt, tas ärendena upp i löpande följd. Varje införing i registren måste av registertekniska skäl ha särskilt dagboksnummer och ger alltså upphov till särskilt registerärende. Emellertid hänger sådana ärenden vanligen samman materiellt så att det ena icke kan avgöras utan det andra. En registreringsanmälan innefattar exempelvis utan vidare ansökan om inskrivning av ägarens förvärv.[5] Registrering kan icke företas utan inskrivning och inskrivning i sin tur ej utan registrering. Vill sökanden samtidigt få ut inteckning i egendomen, kan icke heller det ärendet avgöras förrän (och samtidigt med att) registrerings- och inskrivningsärendena avgörs. Sådanan ärenden hålls alltså materiellt samman vid handläggningen.

Handlingarna i registerärenden förs av Sjöfartsregistret samman till akter, en för varje skepp och skeppsbygge som registreras och en för varje namn som skrivs in i skeppsregistret enligt 15 § SjöL. Man tillämpar alltså ett s.k. realaktsystem.

Kopior av dagboken och akterna utgör underlag för renovation så att registren kan återställas i korrekt skick, ifall de skulle förstöras eller införing eljest skulle bli utplånad eller förändrad.

[1]Se bl.a. prop 1970:20 s. B 511 ff och 558 ff (NJA II 1972 s. 453 ff och 477 ff); jfr NJA 1971 s. 21. Jfr även 19 § SjöL och lagrådet i SjöLprop I s. 554 (NJA II 1975 s. 192 f).

[2]Jfr 29 § andra stycket SjöL. Att beslutet enligt 27 § andra stycket samma lag meddelas genom införing senare är uteslutande betingat av kravet att införingen skall ha självständigt vitsord som uttryck för beslutsinnehållet; jfr Sjöprop I s. 313 (NJA II 1975 s. 211 f) och, för fastighetsrättens del, prop. 1970:20 s. B 530 (NJA II 1972 s. 461 f).

[3]Ordningen med inskrivningsdagar är i själva verket delvis motiverad just med att det skall finnas utrymme för rättshandling med utgångspunkt i det inskrivningsrättsliga läget vid inskrivningsdagens slut, Se SjöLprop I s. 253 (NJA II 1975 s. 207); jfr för fastighetsrättens del prop. 1970:20 s. B 513 f (NJA II 1972 s. 464 f).

[4]Brytningen mellan den svenska ordningen med inskrivningsdag endast under del av arbetsdag och utländsk ordning kan ge upphov till praktiska problem vid avregistrering i Sverige för överföring till utländskt register eller nyregistrering här av utlandsförvärvad skeppsegendom. Det blir anledning att återkomma till dem under 7.2.3.2 och 7.2.3.4.

[5]Jfr 14 § första stycket SjöL.

7.1.3 Uppskov

De allmänna reglerna för proceduren inför Sjöfartsregistret känner två slags uppskov, båda reglerade i 31 § SjöL. Det första är att uppskov är nödvändigt för utredningen. Kan sökanden t.ex. icke omedelbart styrka sitt förvärv eller visa att skepp, som han förvärvat från utlandet, blivit avregistrerat där, bör han alltså få möjlighet därtill eller Sjöfartsregistret självt göra sig mödan att inhämta sådan utredning. Men om han redan från början presterat den utredning som kan förebringas och denna är otillräcklig, skall uppskov naturligtvis icke komma i fråga. Uppskov för nödvändig utredning kan också begagnas för att genom föreläggande eller annorledes komplettera sökandens fångeskedja med inskrivning för företrädares förvärv. Det andra slaget av uppskov är motiverat då ärendet är så svårt eller omfattande att Sjöfartsregistret behöver rådrum för sin prövning.

Någon uppskovsgrund är det däremot ej att – i ett för övrigt utrett ärende om avregistrering – hinder möter mot att egendomen avförs ur registret, emedan inteckningsborgenärs nödvändiga samtycke till åtgärden uteblivit eller frist för lösnings- och utlösningsrätt enligt 52 och 55 §§ SjöL ännu löper. Hindret antecknas i så fall i registret. Huruvida det är berättigat att också vilandeförklara ärendet, i så fall med tillämpning av 32:5 RB, lämnar jag därhän med erinran att lagförarbetenas avståndstagande från vilandeförklaring närmast avsåg inskrivnings- och inteckningsärenden.[6]

Uppskov måste bestämmas så att ärendets handläggning skall fortsätta en viss senare inskrivningsdag. Betänketid kan myndigheten icke ta sig längre än till andra inskrivningsdagen efter den då ärendet anhängiggjordes, vilket bl.a. betyder att i praktiken ingen nämnvärd betänketid kan åvägabringas i registerärende som redan varit uppskjutet för utredning. Uppskov är eljest icke underkastat sådan tidsbegränsning. Det är tillåtet att bestämma den inskrivningsdag då ärendets handläggning skall fortsättas så att den ställs i relation till viss framtida händelse, om det är ändamålsenligt.[7]

I samband med uppskov kan sökanden åläggas att förebringa viss utredning eller rentav att infinna sig hos Sjöfartsregistret personligen eller genom ombud. Envar annan som kan bidra till utredningen kan också höras, skriftligen eller vid muntlig förhandling, men kan ej åläggas att förebringa skriftlig bevisning, ty någon allmän editionsplikt föreligger icke här. Sjöfartsregistret kan sätta ut sammanträde

[6]Se SjöLprop I s. 251, 254 och 320 (NJA II 1975 s. 208 och 222).
[7]Se SjöLprop I s. 317 f (NJA II 1975 s. 217 f).

antingen på kansliorten eller annan ort i landet där så är lämpligt. Möjligheten till utredning vid förhandling bör naturligtvis icke utnyttjas i oträngt mål utan reserveras för de fall då denna utredningsform är särskilt ändamålsenlig, såsom då skriftligt bevis om sökandens förvärv saknas och fångesmannen ej annorledes kan förmås att prestera tillfredsställande uppgifter om förvärvet.[8]

Föreläggande för sökanden eller annan kan förenas med vitespåföljd. Det är Sjöfartsregistret självt som dömer ut vitet; ingen laga beloppsbegränsning gäller för detta. Men om ändamålet med vitet är förfallet, skall vitet icke dömas ut. Det följer av 9 § lagen (1985:206) om viten. Vitesföreläggande bör företrädesvis användas för att tvinga sökanden att fullgöra registrerings- eller inskrivningsplikt och för att vid behov tvinga honom eller annan att inställa sig vid förhandling.

Påföljden för sökandens försummelse att förebringa utredning eller inställa sig till förhandling kan också vara att hans anmälan eller ansökan förklaras förfallen. Denna påföljd kan bara tillämpas under förutsättning att föreläggandet upptagit erinran därom. Och det är tydligt att dess utrymme väsentligen begränsar sig till fall då sökanden har registrerings- eller inskrivningsrätt; har han registrerings- eller inskrivningsplikt eller har egendomen blivit avregistreringsmässig, kan påföljden icke gärna tillgripas.

Utöver dessa allmänna uppskov känner proceduren vid registrering, inskrivning och avregistrering uppskov i anledning av att sökandens rätt är tvistig och inteckningsproceduren ett därmed sammanhängande uppskov;[9] dessa regleras i 32 och 283 §§ SjöL.

7.1.4 Beslut

Varje beslut i registerärende, som innebär att anmälan eller ansökan bifalls, avslås[10] eller förklaras förfallen eller att ärendet uppskjuts, skall enligt 27 § SjöL införas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.

Det betyder bl.a. att även registreringsanmälan, som avslagits och således icke lett till registrering, måste i teknisk mening föras in i registret; anteckning i dagbok eller akt är icke nog. Men införingen förs naturligtvis av igen, sedan beslutet vunnit laga kraft.

[8]Jfr under 7.2.2.

[9]Jfr under 7.2.2. och 7.3.3.

[10]Avvisning skall enligt uttalande i förarbetena (se SjöLprop I s. 320/NJA II 1975 s. 222) icke förekomma. Trots sin kategoriska form bör uttalandet icke tas bokstavligt. Det är det i SjöL reglerade förfarandet som icke känner avvisning. Men det gör RB, på vilken reglerna om förfarandet går tillbaka. Och det är tydligt att om exempelvis en befraktare skulle söka inskrivning av ett tidscerteparti eller en kreditgivare begära anteckning av ett i kreditavtalet stipulerat förbud mot sekundärpantsättning, så kan detta icke tas upp till prövning. Inga regler finns för det ändamålet. Alltså kan annat beslut än avvisning icke komma i fråga. (Jag ser då bort från möjligheten att tidscertepartiet är bestämt att mynna ut i köp och därför kan behandlas som ett ofullbordat fång för befraktaren. Sådant kan nämligen skrivas in enligt 14 § tredje stycket SjöL. Jfr under 3.1.2.)

Beslut om uppskov skall också föras in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. På det sättet informeras tredje man om att skepp eller skeppsbygge berörs av anhängiggjort ärende. Upplysning kan visserligen också vinnas ur dagboken men denna har icke samma publicitetsverkan som registren.[11]

Beslut som skall föras in i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret meddelas genom sådan införing. Införingen har alltså självständigt vitsord som uttryck för beslutets innehåll och beslutet manifesterar sig icke på annat sätt än genom införingen eller på annan plats än i registret; som framgått tidigare[12] hindrar detta ej att beslutet rättsligt sett hänför sig till inskrivningsdagens utgång och är efterrättligt redan från den tidpunkten. Innefattar beslutet avslag på anmälan eller ansökan, skall det emellertid motiveras och motiveringen skall redovisas i dagboken eller akten.

Angående beslut, som gått mot sökanden eller någon som hörts i registerärendet, skall denne genast underrättas av Sjöfartsregistret så att han får tillfälle att besvära sig. Det gäller även om beslutet ej är slutligt. Sökanden skall sålunda kunna besvära sig över ett uppskovsbeslut lika väl som över avslag på inskrivningsansökan.

Innefattar beslut inskrivning av förvärv, skall förutvarande inskrivne ägaren alltid underrättas. Han sätts därigenom i tillfälle att besvärsvägen angripa ett oriktigt inskrivningsbeslut, såsom ifall ett ofullbordat förvärv föranlett inskrivning som fullbordat eller ifall ett uppdiktat förvärv blivit inskrivet – t.ex. med stöd av förfalskad fångeshandling – och därigenom ersatt eller kompletterat hans egen inskrivning.

Talan mot beslut i registerärende fullföljs i hovrätten genom besvär. Eftersom Sjöfartsregistret ingår i Stockholms tingsrätt, är det Svea hovrätt som är besvärsinstans. Besvärsinlagan skall ges in till Sjöfartsregistret. I fråga om slutligt beslut gäller en besvärstid av fyra veckor från den inskrivningsdag till vilken beslutet hänför sig. Mot andra beslut skall besvär i princip anföras inom två veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet; det följer – på grund av hänvisningen till tvistemålsreglerna – av 52:1 RB.[13] Besvärsprocessen följer RB.

Beslut som icke vunnit laga kraft länder likväl till efterrättelse och man kan sålunda grunda andra beslut och förfoganden på detsamma. Men skulle beslutet undanröjas, faller därmed också grundvalen för sådana beslut och förfoganden.

[11]Jfr dock ovan under 5.2.4.
[12]Se under 7.1.1.
[13]I fall som avses i 49:6 RB gäller emellertid ingen tidsfrist.

7.1.5 Registeranteckningar

En rad omständigheter av rättslig betydelse i skilda hänseenden skall enligt särskilda föreskrifter i 38 § SjöL antecknas i skepps- och skeppsbyggnadsregistren angående där införd egendom. Anteckningarna skall tjäna tredje man till information och utgöra Sjöfartsregistrets minnesanteckningar. Sjöfartsregistret skall självmant göra sådan anteckning, när upplysning vinns rörande omständigheten i fråga.

Först och främst skall *vissa rättegångar* rörande egendomen antecknas, nämligen talan om hävning eller återgång av förvärv av egendomen, om bättre rätt till denna eller eljest om fråga, som angår inskrivning, t.ex. om visst förvärvsvillkor gäller eller ej; det är klart att anteckning också skall göras när sådan rättegång ändats genom lagakraftägande dom eller slutligt beslut. Anteckningen initieras i regel av underrättelse från domstolen men intet hindrar att Sjöfartsregistret – i så fall efter att ha inhämtat bekräftelse från domstolen – gör anteckningen efter information av part eller rättsägare i egendomen.

Av 13 och 14 §§ SjöL följer, att anteckning skall göras även när rättegång rör andel i registrerat skepp eller skeppsbygge eller villkorlig rätt till sådan egendom eller andel däri.

Att rättegångar av det här slaget har intresse för tredje man, som ämnar inlåta sig på rättshandling rörande egendomen i fråga, är uppenbart. Tydligt är också, att den som gör gällande bättre rätt till egendomen eller vill hävda ett förvärvsvillkor, som registret icke redovisar, är betjänt av att tredje man till följd av registeranteckningen icke förblir okunnig om att registerinnehållets vederhäftighet är ifrågasatt. Och för Sjöfartsregistret blir anteckningen utgångspunkt för att strax skjuta upp behandlingen av ansökan om inskrivning av förvärv, som berörs av rättegången.

Registeranteckning skall vidare göras, om ägare till skepp eller skeppsbygge försatts i *konkurs* eller sådan konkurs upphört. Av 13 och 14 §§ SjöL följer, att även delägares konkurs och konkurs för den vars förvärv av egendomen är villkorligt skall antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Det är icke troligt, att konkursdomaren redan vid konkursutbrottet vet att sådan skeppsegendom ingår i konkursen. Därför kan underrättelse från honom till Sjöfartsregistret dröja. Att underrättelse icke föreligger, betyder att Sjöfartsregistret tillsvidare saknar kännedom om konkursen och att denna följaktligen icke säkert blir beaktad i registerärenden.

Däremot verkar konkursens rådighetsinskränkning för konkursgäldenären mot tredje man utan hinder av att registeranteckning icke gjorts. Det följer av konkursrättsliga regler. Eftersom konkursen inskränker gäldenärens rådighet över egendomen med verkan från konkursbeslutet och då rådighetsinskränkningen kan behöva ställas i relation till inskrivningsdag, borde konkursdomarens underrättelse till Sjöfartsregistret innehålla uppgift om både dag och klockslag för beslutet.[14]

Skulle egendomen ej ingå i konkursboet, skall naturligtvis ingen registeranteckning göras. Konkursgäldenären är ju då bevarad vid sin rådighet över egendomen och anteckningen skulle då sakna rättslig funktion.

Kvarstad, betalningssäkring och utmätning innefattar inskränkning av ägarens rådighet över egendomen med i princip omedelbar verkan. Att skeppsegendom[15] blivit föremål för sådan åtgärd skall följaktligen antecknas i registret liksom att dess exekutiva försäljning eljest aktualiserats. Där skall tillika antecknas, om åtgärden upphävts eller återgått eller fråga om skeppsegendomens exekutiva försäljning eljest förfallit, t.ex. emedan föreskrivna försäljningsförsök slagit slint. Fortgår emellertid exekutionen till fullbordad exekutiv försäljning, som vinner laga kraft, skall också det antecknas i registret. Underrättelse om försäljningen expedieras av kronofogdemyndigheten till Sjöfartsregistret.[16] Efter genomförd utlandsexekution torde åtminstone köparen höra av sig.

Om *skepp eller skeppsbygge skall avregistreras* men hinder mot avregistreringen möter, t.ex. emedan inteckningsborgenärs samtycke uteblir eller delägare ännu kan utöva lösningsrätt enligt 52 eller 55 § SjöL, skall detta antecknas i registret. I det läget råder inteckningsförbud och hinder mot att ärendet tas upp till avgörande. Anteckning att inteckningsborgenärs samtycke till avregistrering icke föreligger tjänar också till utgångspunkt för den frist av tio år efter vilken inteckning i avregistreringsmässigt skepp i vissa fall förfaller i brist på förnyelse enligt 275 § SjöL. Antecknas skall vidare det speciella avregistreringsbeslut som innebär att egendomen skall avföras ur registret med retroaktiv verkan då den registrerats utomlands.[17]

[14]Det är också vad lagberedningen en gång anbefallde; se SOU 1970:75 s. 103 med not 2. Men därav blev intet. Se numera 12–14 §§ konkursförordningen (1987:916).

[15]Villkorlig rätt är här, med viss övertydighet, uttryckligen nämnd i lagtexten; att den omfattas av föreskriften i 38 § första stycket 4 (och 5) SjöL behöver således ej härledas av 14 § tredje och fjärde styckena samma lag.

[16]Se 13:15 UF.

[17]Jfr 35 § tredje stycket SjöL.

Registeranteckning skall avföras ex officio, när den uppenbarligen icke längre har betydelse. Detta är exempelvis fallet när inledd exekution fullbordats genom exekutiv försäljning och exekutivköparen vunnit inskrivning för sitt fång.

7.1.6 Rättelse av införing

Införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret kan av misstag – Sjöfartsregistrets eller någon annans – komma att få ett felaktigt innehåll. Sålunda kan skepps tonnage ha blivit felaktigt angivet. Ett förvärv kan ha införts som ofullbordat i stället för som fullbordat men med anteckning om viss rådighetsinskränkning. Anteckning om rådighetsinskränkning, som skolat göras vid förvärvsinskrivning, kan ha fallit bort i hanteringen på grund av tekniskt fel vid uppdatering; t.o.m. hela införingen kan ha fallit bort. Inteckningsbelopp som rätteligen skolat vara 1 000 000 kr kan ha blivit infört med en nolla för litet eller för mycket. Två inteckningar som sökts och beviljats samtidigt kan ha förts in utan viss inbördes företrädesordning, trots att detta egentligen var meningen. En införing kan rentav på grund av felläsning av registerbeteckning eller av misskrivning ha gjorts för ett annat skepp eller skeppsbygge än som avsetts.

Exemplen illustrerar den typ av felaktighet i införing som Sjöfartsregistret enligt 39 § SjöL självmant skall rätta vid upptäckt. Det spelar ingen roll om felet upptäcks av registrets egen personal eller av rättsägare. Det är emellertid nödvändigt, att felet är av denna så att säga blinda typ för att rättelse skall kunna företas ex officio. Skulle felet ha uppstått på grund av att inskrivningsrättslig föreskrift ej iakttagits eller emedan ett skeppsbyggnadskontrakt feltolkats eller ett köpebrev varit förfalskat, kan man icke komma åt det genom rättelse. Det måste rättas till besvärsvägen eller genom rättegång och dom.

När fråga om rättelse blir aktuell, tas den upp på inskrivningsdag som särskilt registerärende. Kan rättelsen bli till förfång för rättsägare, skall företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter skälighet; de rättsägare som SjöL tar hänsyn till är ägare[18] och inteckningsborgenärer. Det är icke givet, att rättelse skall innebära att införingen bringas i det skick som ursprungligen var meningen. Just hänsyn till rättsägare, som genom rättshandling rättat sig efter införingen i dess felaktiga skick, kan föranleda modifiering efter skälighetsprövning på den punkten.

[18]Under uttrycket ägare bör utan vidare rymmas – utöver båda parter i ett ofullbordat förvärv – den till förmån för vilken rådighetsinskränkande förvärvsvillkor gäller.

Rättsägare som berörs av aktualiserad rättelse skall beredas tillfälle att yttra sig i ärendet.[19] Det skall också staten, som i sådana saker företräds av kammarkollegiet på grund av förordnande enligt 372 § SjöL.[20] Ty staten svarar för skada som rättsägare lider på grund av rättelse, förutsatt att denne var i god tro.

Beslut om rättelse meddelas genom införing i registret. Motiveringen till beslutet förs in i dagboken eller akten. I stället för bevis eller annan handling som utfärdats i enlighet med den felaktiga införingen utfärdas ny handling. Den tidigare handlingen skall Sjöfartsregistret återfordra, göra obrukbar och behålla. Den som innehar handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. Vitesföreläggande kan meddelas av Sjöfartsregistret för att genomdriva editionsplikten. Denna väg är dock icke framkomlig utomlands, eftersom vitet icke kan exekveras utom svensk jurisdiktion. Där får man lita till frivilligheten väg. Talan kan föras mot beslut om rättelse. Taleberättigad är rättsägare som berörs av åtgärden och staten, företrädd av kammarkollegiet. Talan förs genom besvär i hovrätten inom fyra veckor från den inskrivningsdag då ärendet avgjordes.

7.2 Registrering, avregistrering och inskrivning m.m.

7.2.1 Anmälnings- och ansökningsförfarandet

Grundvalen för handläggning av registerärenden är normalt anmälan av skepp eller skeppsbygge för registrering eller avregistrering eller ansökan om inskrivning eller om att beviljad inskrivning skall avföras. Men Sjöfartsregistret kan också i vissa fall agera självmant.

Anmälan eller ansökan i registerärende[21] skall enligt 30 § första stycket SjöL i princip göras skriftligen. Det finns formulär för ändamålet. Vare sig utfärdat formulär används eller ej är det uppenbarligen nödvändigt, att anmälningen eller ansökningen identifierar, utom sökanden själv, det skepp eller skeppsbygge som avses och det förvärv som åberopas.[22]

[19]Det är icke säkert, att kommunikation med rättsägare verkligen behövs. Justering av teknisk uppgift om skeppet torde exempelvis lämna rättsägare helt oberörda.
[20]Se 3 § 1 förordningen (1986:600) med instruktion för kammarkollegiet.
[21]Definitionen härav är presenterad ovan under 7.1.
[22]Jfr SjöLprop I s. 562 (NJA II 1975 s. 215).

Det formella kravet på skriftlig form för anmälan eller ansökan är enligt 30 § första stycket SjöL eftergivet för det fall att fångeshandling eller annat lämpligt underlag för handläggningen företes. Om sålunda i och för inskrivning av ett förvärv av registrerat skepp företes fångeshandling, som identifierar dels skeppet så att det kan återfinnas i skeppsregistret och dels fånget så att dess (art och) parter blir kända, skall ärendet tas upp utan hinder av att ytterligare utredning kan behövas innan det avgörs genom slutligt beslut.

Det är enligt 30 § andra stycket SjöL Sjöfartsregistrets skyldighet att vaka över att anmälan av skepp för registrering och ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom görs där det är föreskrivet. Såvitt gäller skeppsbyggen föreligger i vissa fall skyldighet att göra anmälan för avregistrering och att söka inskrivning av förvärv. Myndighetens övervakning skall därför omfatta även detta. Har föreskriven frist för anmälan eller ansökan[23] gått ut utan att skyldigheten fullgjorts, skall Sjöfartsregistret förelägga den försumlige att fullgöra vad som åligger honom.[24] Sådant föreläggande kan förenas med vite som påföljd för den som icke rättar sig därefter.[25]

Är det fråga om avregistrering, t.ex. av ett förlist skepp, kan Sjöfartsregistret på grundval av upplysning om förhållandet, som bedöms vara tillförlitlig, enligt 30 § andra stycket SjöL ta upp avregistreringsfrågan utan anmälan. I princip kan sådant ärende också slutligt avgöras utan anmälan. Intet hindrar alltså, att Sjöfartsregistret på egen hand utreder förutsättningarna för avregistrering, t.ex. genom att ta del av sjöförklaring rörande skepps haveri och inhämta upplysning från inteckningsborgenärerna rörande dessas ställningstagande till avregistreringen. Men i regel bör det icke gå till på det sättet utan att föreläggande för den anmälningsskyldige först prövats.

Det är icke bara Sjöfartsregistret som kan tvinga fram anmälan eller ansökan från den som underlåter att fullgöra vad som åligger honom därvidlag. Även enskild förvärvare, som är beroende av annans inskrivning för att själv vinna inskrivning, har enligt 30 § tredje stycket SjöL rätt att framtvinga inskrivning av den fångeskedja han åberopar.

[23]Se 12 och 14 §§ SjöL.

[24]Relevant information i sådant hänseende kan Sjöfartsregistret få på olika sätt. Ett exempel är sådan anmälan om andelsöverlåtelse i partrederi som avses i 53 § tredje stycket SjöL. Ett annant är att skeppsägare, som frånhänt sig sitt skepp och icke vidare önskar framträda som inskriven ägare, under hand upplyser Sjöfartsregistret om överlåtelsen. Ytterligare ett är sådan information som myndighetsbiträde enligt 376 § SjöL kan ge.

[25]Jfr om vite ovan under 7.1.3.

Om sålunda en redare beställt ett skepp av ett svenskt varv, kan han alltid tvinga fram registrering av bygget och därigenom tillika inskrivning av sin rätt därtill. Ty antingen innefattar beställningskontraktet ett fullbordat förvärv för hans del och då disponerar han ensam över registreringen. Eller också innefattar det ett ofullbordat förvärv och då har han likväl rätt att anmäla det för registrering på såväl sina egna som varvets vägnar,[26] en registrering som innefattar inskrivning av båda parters rätt.[27] Han är alltså icke beroende av varvets samtycke till registreringen. I dessa fall kan redaren också antas själv förfoga över handlingar tillräckliga för ändamålet. På motsvarande sätt är han berättigad att utverka inskrivning på fångesmannens vägnar när han förvärvat t.ex. ett registrerat skepp av denne. Skulle alltså B förvärva ett skepp av A men överlåta det vidare till C utan att ha sökt inskrivning för sitt fång, blir C berättigad att söka inskrivning av Bs fång på dennes vägnar.

Mot rätten att utverka inskrivning av företrädares fång svarar en i lagen föreskriven plikt för denne att tillhandahålla de för ändamålet behövliga handlingar som han har. Denna editionsplikt kan utkrävas genom dom, ifall den icke fullgörs frivilligt. Den som ådrar sig kostnader för att på detta sätt utverka inskrivning av annans förvärv har, enligt vad som är underförstått, rätt att kräva kostnaderna ersatta av denne.[28] Till kostnaderna hör dock icke stämpelskatt.

7.2.2 Kommunikation m.m.

Sjöfartsregistret skall självmant pröva huruvida sökt registrerings- eller inskrivningsåtgärd kan företas utan intrång i annans rätt. Förekommer anledning anta att förvärv, som åberopas i registerärende, är ogiltigt eller icke kan göras gällande eller att sökt registrerings- eller inskrivningsåtgärd eljest skulle kränka någons rätt, skall den vars berörs enligt 32 § första stycket SjöL ges tillfälle att yttra sig.[29]

[26]Se 14 § tredje stycket SjöL; jfr SjöLprop I s. 237 (NJA II 1975 s. 178 f).
[27]Däremot kan varvet ej ensamt skrivas in som ägare under beställningen; jfr 2.3 och 3.1.2 ovan.
[28]Jfr prop. 1970:20 s. B 571 f (NJA II 1972 s. 482 f).
[29]Det är här fråga om rent privaträttsligt betingad brist i förvärvet, icke om sådan ogiltighet som offentligrättsligt (beredskapshänsyn m.m.) betingade förbud mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m. kan föranleda. I dylika fall fyller kommunikation ingen funktion. Jfr SjöLprop I s. 564 (NJA II 1975 s. 221).

Detsamma gäller, ifall det i ärendet är anledning till tvekan rörande förekomsten eller innebörden av förvärvsvillkor. Vid skeppsbyggnadsregistrering bör ej förbises att redan förekomsten av beställning innebär att varvets ursprungliga förvärv på grund av tillverkning (originärt fång) blivit avlöst av beställarens fullbordade eller – så som avses i 14 § tredje stycket SjöL – ofullbordade förvärv.[30]

Yttrande från sökandens fångesman eller tredje man kan inhämtas genom att denne åläggs yttra sig skriftligen eller att inställa sig hos Sjöfartsregistret för att höras personligen eller genom ombud.[31]

Det är uttalat i förarbetena, att det förhållandet att yttrande uteblir eller att den som kallats till sammanträde icke kommer tillstädes ej bör hindra att ärendet avgörs.[32] I de flesta sådana fall antas man nämligen kunna utgå ifrån att den som avstår från att göra sin röst hörd icke har erinran mot den registrerings- eller inskrivningsåtgärd som söks.

Ifall kommunikation med fångesmannen eller med tredje man ger vid handen att sökandens rätt är tvistig, bör ärendet naturligtvis ej avgöras förrän tvisten blivit löst. Har rättegång ej inletts, kan sökanden föreläggas att väcka talan om sin rätt vid äventyr att hans anmälan eller ansökan eljest förklaras förfallen. Men detta är ej obligatoriskt. Saken kan ju också ligga till så att sökanden uppenbarligen icke skulle kunna styrka sin rätt och att i stället hans anmälan eller ansökan bör avslås. Sjöfartsregistret har dock anledning att iaktta försiktighet på den punkten. Sökanden kan nämligen, om han icke bereds tillfälle att styrka sin rätt processvägen, gå miste om rättsskydd som hans anmälan eller ansökan eljest skulle ge upphov till.

Skulle sökandens rätt redan direkt eller indirekt vara angripen i rättegång, är det enligt 32 § andra stycket SjöL Sjöfartsregistrets skyldighet att uppskjuta ärendet i väntan på processens utfall. Det gäller alltså, ifall rättegång pågår om hävning eller återgång av förvärv av den egendom ärendet angår eller om bättre rätt till denna. Det gäller även om rättegången avser ett tidigare förvärv än det som åberopas i ärendet. Med dessa fall likställer lagen, att det i registerärendet åberopade förvärvet grundas på testamente, dom eller förrättning som ännu ej vunnit laga kraft.

[30]Beställarens rätt skulle kränkas, ifall bygget registrerades med varvet ensamt inskrivet som ägare; jfr nedan under 15.3.2.2.

En annan sak är att beställarens eventuella medgivande icke berättigar till dylik registrering och inskrivning. Han disponerar nämligen ej över frågan vem Sjöfartsregistret skall finna berättigad att göra registreringsanmälan enligt 12 § tredje stycket SjöL; vem det är följer nämligen av 14 § tredje stycket samma lag.

[31]Jfr under 7.1.3.

[32]Se SjöLprop I s. 318 f (NJA II 1975 s. 219 f).

7.2.3 Avslag

Regleringen av prövningen i registerärenden är upplagd med tyngdpunkten på de olika grunderna för avslag så att man av dessa motsättningsvis får sluta sig till när anmälan eller ansökan i registerärende skall bifallas. De olika avslagsgrunderna skall därför här behandlas först.

7.2.3.1 Registreringsanmälan och ansökan om förvärvsinskrivning

Som utretts i det föregående[33] är registrering och inskrivning i regel inbördes beroende av varandra så att registrering icke kan företas utan samtidig inskrivning och inskrivning endast kan beviljas på underlag av registrering. Avslagsgrunderna när det gäller anmälan av egendom för registrering och ansökan om inskrivning av förvärv av egendomen behandlas också i en gemensam uppräkning i 33 § första stycket SjöL, som utgör en veritabel avslagskatalog.

Den *första avslagsgrunden* är av formell art. Den innebär, att anmälan eller ansökan som icke gjorts skriftligen eller med ingivande av fångeshandling eller annan, enligt 30 § första stycket SjöL tjänlig handling skall avslås. Orsaken är uppenbarligen den att Sjöfartsregistret icke kan ta upp registerärende till materiell handläggning utan tjänligt underlag. Det är alltså egentligen fråga om en avvisningsgrund som (efter fastighetsrättslig förebild) formats till avslagsgrund.

Den *andra avslagsgrunden* tar sikte på de fall då den egendom som registreringsanmälan och inskrivningsansökan avser ej är registreringsbar. Det kan t.ex. vara fråga om en pontonkran, som väl har skepps mått men saknar den visserligen begränsade manöverförmåga som förutsätts för att egendomen skall betraktas som fartyg och därmed utgöra skepp. Och man kan tänka sig att båt av misstag anmäls för registrering som skepp eller att utländskt skepp med orätt uppges ha blivit svenskt. I dylika fall kan varken registrering eller inskrivning av det åberopade förvärvet företas.[34]

Avslagsgrunden är tillkommen för att förebygga felaktig nyregistrering och därmed sammanhängande förvärvsinskrivning, icke för att hindra att omsättning av avregistreringsmässig skeppsegendom redovisas genom inskrivning så som sagts under 4.4 ovan. Dylik omsättning är naturligtvis icke särskilt praktisk att räkna med utom kanske då försäkringsgivare övertagit egendomen efter s.k. konstruktiv totalförlust.

[33]Se under 3.1; jfr 7.1.2.

[34]Skulle det i det sistnämnda exemplet vara fråga om svensk registreringspliktig båt, bör Sjöfartsregistret emellertid utan vidare, med tillämpning av BRL, kunna föra in den i båtregistret, sedan beslutet om avslag på anmälan om registrering och inskrivning i skeppsregistret vunnit laga kraft. Från fritidsbåtar bortser jag här.

Den *tredje grunden för avslag* är knuten till förvärv, som åberopas till stöd för registreringsanmälan och inskrivningsansökan. Varje sådant förvärv måste nämligen styrkas i ärendet genom skriftligt bevis eller annan utredning. Förvärvets karaktär av fullbordat eller ofullbordat sådant måste också visas. Brister det i dessa avseenden, skall anmälningen resp, ansökningen avslås.[35] Om förvärvet väl styrks men det i stället brister i dess rättsenlighet, blir enligt min mening[36] annan avslagsgrund tillämplig.

Att styrka sitt förvärv är att styrka sin rätt. Det är nödvändigt att förvärvaren visar, icke bara att förvärvet som sådant var i sin ordning utan också att hans fångesmans rätt var det. Var denne ej egendomens förste ägare, måste bevisningen även omfatta hans företrädares rätt. Man måste härleda sin rätt till egendomens tillverkare.[37] Men om fångesmannens rätt var inskriven, bildar inskrivningen en given slutpunkt i den fångeskedja som behöver ledas i bevis. Och om egendomen förvärvats från utlandet, följer av 24 § SjöL att beviskravet på motsvarande sätt får göra halt vid inskrivning i det utländska registret.[38] Skulle det röra sig om en fångeskedja som här i landet går tillbaka till tiden före den nuvarande ordningen, finns åtminstone teoretiskt också den möjligheten att kedjan brutits av ett exstinktivt godtrosförvärv under allmänna lösörerättsliga regler.[39] I så fall behöver härledningen icke drivas längre än dit.

Förvärvsprövningen kan alltså förenklas av utländsk inskrivning. Det innebär, att om här i landet exempelvis skall registreras ett dessförinnan utomlands registrerat skepp vars ägare förvärvat svenskt medborgarskap, så blir dennes rätt inskriven på grundval av det erkännande av den utländska inskrivningen vartill 24 § SjöL förpliktar. På motsvarande sätt förhåller det sig vid registrering här av skepp som blivit svenskt genom andelsförvärv. I den mån andelarna icke byter ägare blir utländsk inskrivning av rätt till dem prejudicerande här enligt nyssnämnda lagrum. Även andra fall kan tänkas. Jag återkommer till detta under 14.2

[35]Eftersom bevisning om förvärvet kan presteras efter det att inskrivning sökts, kan det tänkas att ansökan visar sig ha gjorts innan förvärvet var ett faktum. Det kan naturligtvis icke godtas (jfr SjöLprop III s 33/NJA II 1975 s. 229) och ansökningen skall då avslås. Det är därvid den tredje avslagsgrunden som bör åberopas.

[36]Lagrådet uttalade sig i annan riktning; se SjöLprop I s. 565 (NJA II 1975 s. 223).

[37]Se SjöLprop I s. 305 och SjöLprop III s. 30 f (NJA II 1975 s. 170 och 223 f).

[38]Jfr nedan under 14.2.

[39]Se SjöLprop I s. 139 och 245; jfr NJA II 1975 s. 196 ff. En högst teoretisk variant på dylikt brott i fångeskedjan kan förvärv genom sjöfynd tänkas utgöra.

Vid skeppsbyggnadsregistrering kompliceras förvärvsprövningen av att tillverkaren oftast icke bygger åt sig själv utan åt annan. Sker det – såsom vanligen är fallet – enligt beställning sådan som den 2 § KöpL avser, har ju varvets ursprungliga förvärv på grund av tillverkning (originärt fång) i själva verket redan genom beställningen avlösts av beställarens förvärv på grund av beställningsköp; dennes förvärv är stundom fullbordat men eljest, enligt 14 § tredje stycket SjöL, ofullbordat och har i vilketdera fallet alltså redan gått ut över tillverkarens behörighet att som ägare utverka registrering enligt 12 § tredje stycket SjöL. Och eftersom förvärvsprövningen ligger till grund för både registrering och inskrivning (11–14 §§ SjöL), blir en tillverkares förvärv – med därav betingad registreringsbehörighet – icke tillräckligt styrkt enbart genom att han uppger sig bygga eller ämna bygga skeppet. Det måste dessutom framgå att han bygger åt sig själv, t.ex. i spekulation, eller i vart fall ej enligt redan slutet beställningsköp.[40] Se vidare nedan under 15.3.2.2.

Den *fjärde avslagsgrunden* gäller både registreringsanmälan och inskrivningsansökan och innebär, att om fångesmannens rätt kunnat vara inskriven i det register – skepps- eller skeppsbyggnadsregistret – som anmälningen eller ansökningen rör, så skall också fångesmannens rätt skrivas in. Detta krav gäller hela den fångeskedja som på detta sätt kunnat vara inskriven. Såvitt gäller skeppsregistret har kravet sin grund bl.a. i att varje stämpelskattepliktigt skeppsförvärv[41] måste skrivas in medan skatteplikten utlöses först genom inskrivningen. Och även i fråga om skeppsbyggnadsförvärv är inskrivning av hela fångeskedjan rättstekniskt fördelaktig. Om t.ex. ett för en beställare inskrivet förvärv hävs så att rätten till bygget återgår till varvet, kan detta utan vidare fall tillbaka på förut företagen inskrivning och därmed förenad legitimation.[42]

Med hänsyn till de beviskrav som tredje avslagsgrunden ställer på sökanden blir kravet på inskriven fångeskedja väsentligen en formalitet. Kravet på omedelbar härledning till inskrivet fång gäller icke sökande vars förvärv grundas på exekutiv försäljning.

Undantaget går närmast tillbaka på sådan exekutiv försäljning som äger rum efter utmätning för (giltig) pant- eller retentionsrätt. I dylika fall behöver nämligen exekutivförvärvaren ej utstå konkurrens från någon med anspråk på bättre rätt till egendomen.[43]

[40]Detta hade måhända gått tydligare fram, om brist i registreringsbehörigheten i stället hade tagits upp i andra avslagsgrunden, t.ex. så: --- egendomen ej kan registreras enligt 11 § *eller sökanden ej äger anmäla den för registrering enligt 12 §.*

[41]Se 15 och 16 §§ SL.

[42]Se SjöLprop III s. 30 f (NJA II 1975 s. 224).

[43]Se bl.a. UBprop s. 718 f, 1150 och 1227; jfr UBKom s. 136 f och 498.

Ty utsökningsborgenärens rätt gällde mot envar och därav följer, att ägarens rätt – vare sig utmätning skett hos honom eller ej – efter försäljningen inskränker sig till anspråk på utdelning av köpeskillingen i den mån denna förslår till sådan. Det har emellertid icke kunnat undgås att undantaget blivit generellt. Enligt SjpKonv skall nämligen en regelrätt exekutiv försäljning inom konventionsområdet ge exekutivköparen rätt till inskrivning eller (för den händelse hans förvärv lett till nationalitetsförlust för skeppet) avregistrering.[44] Att undantaget sålunda är mer vittgående än som är fallet i 20:9 JB har ringa praktisk betydelse. När utsökningsborgenären ej kan åberopa pant- eller retentionsrätt i egendomen måste nämligen exekutionsgäldenärens rätt i regel[45] vara sakrättsskyddad genom inskrivning[46] för att egendomen skall kunna säljas exekutivt för hans gäld.[47] Exekutivköparen gör icke heller något exstinktivt förvärv till egendomen utan att exekutionsgäldenärens åtkomst var inskriven;[48] men det är en annan sak.

De *femte och sjätte avslagsgrunderna* tar sikte på överlåtelser av egendom som i överlåtarens hand är eller kan vara införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Förvärv av utlandsregistrerad egendom faller alltså utom bilden.

De båda avslagsgrunderna har sina utgångspunkter i ordningen för godtrosförvärv från överlåtare vars rätt till eller rådighet över egendomen brister så som avses i 20 § SjöL. Ansökan om inskrivning av förvärv, som lider av sådan rättslig brist, skall följaktligen avslås, om överlåtarens åtkomst ej var inskriven vid tidpunkten för förvärvet. Var den inskriven, skall sökandens ansökan likväl avslås, i fall av rådighetsinskränkning (punkt 5) om denna framgick av registret eller av införing däri som görs samma inskrivningsdag som sökandens ansökan och, i fall av tvesala (punkt 6), om den konkurrerande (tidigare) förvärvaren söker inskrivning samma inskrivningsdag som sökanden.

Ifall talan väckts om hävning eller återgång av förvärv av egendomen – sökandens eller annans – eller om bättre rätt till egendomen, kan det enligt 20 § andra stycket SjöL innebära, att godtrosförvärv för sökanden är uteslutet. Att anteckning om sådant förhållande gjorts eller görs den inskrivningsdag inskrivningen söktes, innebär emellertid icke att ansökningen strax skall avslås. I stället föreligger då obligatorisk uppskovsgrund enligt 32 § andra stycket SjöL.

[44]Se art. 11:3 in fine.

[45] Undantag gäller för förvärv genom bolagsskifte och andra universalfång.

[46]Enligt 4:31 UB bör kronofogdemyndigheten vid behov kunna söka inskrivning på exekutionsgäldenärens vägnar.

[47]Utan sådant sakrättsskydd kan egentligen bara hans avtalsenliga rätt till egendomen tas i anspråk. Jfr ovan under 5.2.2.1.

[48]Jfr 14:3 UB.

Skulle sökandens förvärv vara det andra i ett tvesaluläge och den förste förvärvaren redan tidigare, alltså icke samma inskrivningsdag, ha sökt inskrivning för sitt förvärv, blir förevarande avslagsgrund icke tillämplig. I stället skall ansökningen då avslås med tillämpning av den nionde avslagsgrunden.

Ifall läget i stället är det att godtrosförvärv kan föreligga, skall sökandens ansökan ej avslås utan att han först, med tillämpning av 32 § andra eller tredje stycket SjöL, beretts tillfälle att styrka sin rätt genom rättegång. I registerärendet kan nämligen sådan bevisning icke föras. Proceduren är ej upplagd för det.

Den *sjunde avslagsgrunden* avser de fall då kvarstad, betalningssäkring eller konkurs på överlåtarens sida konkurrerar med förvärvarens rätt.

Att överlåtaren var i konkurs redan vid överlåtelsen avskär förvärvaren från rätt att göra sitt förvärv gällande; godtrosförvärv från konkursgäldenär är i regel icke möjligt.[49] Eftersom överlåtelse i regel ej är bindande för överlåtarens borgenärer förrän efter det att förvärvaren sökt inskrivning, är det för sent för denne att vinna sådant skydd, ifall konkursutbrottet kommit efter överlåtelsen men före inskrivningsansökningen. Skulle underrättelse om konkursen icke nå Sjöfartsregistret före utgången av den inskrivningsdag då förvärvaren söker inskrivning, kan konkursen emellertid ej beaktas i registerärendet utan inskrivning blir – under i övrigt laga förutsättningar – beviljad; men den kan naturligtvis undanröjas besvärsvägen. En annan och här underförstådd förutsättning är att egendomen hör till konkursboet.

Kvarstad till säkerhet för fordringsanspråk syftar till att bevara egendomen som tillgänglig för utmätning hos gäldenären och utgör följaktligen hinder mot överlåtelse därav eller, om överlåtelse föregått kvarstaden, mot att förvärvaren utverkar sakrättsskydd på grund av inskrivning för sitt förvärv.[50] Sådan kvarstad utgör alltså grund för avslag på ansökan om inskrivning av konkurrerande förvärv. Detsamma gäller kvarstad för anspråk på bättre rätt till egendomen [51] liksom

[49]Jfr 3:1 och 2 KL. I detta fall är den nionde avslagsgrunden tillämplig.

[50]Se 33 § första stycket 7 SjöL. Jfr SjöLprop I s. 615 (NJA II 1975 s. 194 f).

[51]I sådana fall är avslag på inskrivningsansökningen visserligen icke nödvändigt för att kvarstadssökandens rätt skall tillvaratas. Dennes anspråk gäller ju i princip mot var och en. Men SjöL skiljer icke på de fall då den exekutiva åtgärden gäller till säkerhet för fordringsanspråk och de fall då den säkrar anspråk på bättre rätt till egendomen. De senare fallen må vara rättsystematiskt betydelsefulla men har tydligen ej ansetts praktiskt motivera någon särbehandling.

också betalningssäkring. Dessa säkerhetsåtgärder kan emellertid ej – enligt uttrycklig föreskrift i lagen – beaktas i registerärende med mindre de också tagits upp i anteckningsärende senast samma inskrivningsdag.[52]

Beviljas inskrivning i strid med kvarstad eller betalningssäkring, varom Sjöfartsregistret ej informerats i tid, kan inskrivningen ej angripas besvärsvägen ty säkerhetsåtgärden konkurrerar inskrivningsrättsligt endast genom anteckningsärendet. Det konkurrerande rättsanspråket får i stället göras gällande rättegångsvägen med påstående att det inskrivna förvärvets rättsenlighet brister.[53] Denna möjlighet framgår av 18 § SjöL.

Det hör till bilden, att *utmätning* av egendomen hos överlåtaren icke hindrar inskrivning av förvärvarens rätt. Ty utmätningen gäller också mot den senare, såframt denne icke kan göra gällande godtrosförvärv enligt grunderna för 20 § SjöL. Som den starkare rätten är alltså utmätning mindre skyddskrävande än t.ex. kvarstad, vilket är förklaringen till denna skenbart paradoxala ordning.[54]

Den *åttonde avslagsgrunden* tar sikte på en speciell tvesalusituation, nämligen den då med det frivilligförvärv, för vilket inskrivning söks, konkurrerar ett (lagakraftvunnet) exekutivförvärv från samme fångesman i dennes egenskap av exekutionsgäldenär. Ekekutivförvärvet har här generellt företräde. Ty även om frivilligförvärvet ägde rum först, så har tydligen exekutionen kommit emellan förvärvet och inskrivningsansökningen. Och det ger då enligt 19 § SjöL exekutionen företräde, ett företräde som kommer exekutivförvärvet till godo.[55] Och om frivilligförvärvet gjorts under exekutionens gång, skulle det endast kunnat ge förvärvaren företräde såsom ett analogiskt av 20 § SjöL erkänt godtrosförvärv, grundat bl.a. på fångesmannens legitimation genom inskrivning. Men i praktiken torde i så fall även exekutivförvärvet grundas på inskrivning och 14:3 UB ger då exekutivförvärvet företräde.

Konkurrensfrågan kommer ej i annat läge för det fall att exekutionen äger rum med anledning av konkurs. Och exekutiv försäljning av skepp på ägarens begäran enligt 10 § SjöL torde icke kunna företas med mindre framställningen görs av den som på grund av inskrivning framstår som rätt skeppsägare. Därmed är exekutivförvärvet tryggat enligt 14:3 UB.

[52]Betalningssäkring ger delvis samma rättsverkningar som utmätning. Se 10 och 11 §§ lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter.

[53]Jfr 3:1 och 2 KL, SjöLprop I s. 248 f (NJA II 1975 s. 199) och UBprop s. 476 ff.

[54]Jfr också ovan under 5.2.2.1.

[55]Se 14:2 UB; jfr SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191 f).

Den *nionde avslagsgrunden* samlar upp sådana fall, då förvärv av skeppsegendom är ogiltigt eller icke kan göras gällande, vilka ej hör under någon av de föregående avslagsgrunderna.[56] Ett sådant fall föreligger, om förvärvet grundas på överlåtelse av någon som var omyndig och förmyndaren ej godkänt rättshandlingen. Ett annat möter om efter tvesala den senare förvärvaren söker inskrivning för sent; ingen bot finns då för bristen i hans åtkomst och den sjätte avslagsgrunden är, som anmärkts ovan, icke tillämplig i det läget. Ett tredje exempel utgör förvärv som ej infriar förutsättningarna enligt lagstadgat förbud mot vissa förfoganden över svenska skepp och andelar i sådana skepp.[57]

Avslagskatalogen i 33 § första stycket SjöL är i andra stycket av samma lagrum försedd med undantag som innebär att avslagsgrunderna 5–7 ej utgör hinder mot inskrivning av förvärv som redan vunnit sakrättsskydd på grund av inskrivning. Undantaget avser alltså ansökan om inskrivning av fullbordat förvärv vilket tidigare skrivits in som ofullbordat.

7.2.3.2 Särskilt om utlandsregistrerad skeppsegendom

Avslagskatalogen är trots allt ej uttömmande. Registrering av skepp eller skeppsbygge, som kan tänkas vara registrerat utomlands, är nämligen enligt 35 § SjöL förenad med speciella krav, som är betingade av föreskrifter i SjpKonv och SkbKonv.[58] Sålunda gäller, att om utländskt skepp blivit svenskt, vare sig genom förvärv eller på annan grund, skeppet icke får införas i skeppsregistret utan att det i registerärendet visas att skeppet ej är infört i motsvarande register[59] i sitt förutvarande hemland eller att det kommer att avföras ur sådant register där den dag det införs i det svenska skeppsregistret.

[56]Lagberedningen föreslog i UXIII, att rättsverkningarna av beslag skulle vara i tillämpliga delar desamma som av kvarstad; se förslaget till 27:10 RB. I UBprop begränsades dessa verkningar till förbud att förfoga över egendomen i strid med beslagsändamålet. I den mån ett sådant förfogande blir relevant för prövningen av åberopat förvärv får det hänföras till förevarande punkt 9; jfr UXIII s. 189.

[57]Se lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp: jfr 1939 års beredskapslag i detta ämne (1939:299).

[58]Art. 3 i SjpKonv och art. 10 i SkbKonv.

[59]Med motsvarande register förstås sådant register som icke bara fyller funktionen att utgöra förteckning över fartyg utan som medger inskrivning av rätt till fartyg.

Har registret icke denna karaktär, skall registrering där ej beaktas enligt 35 § SjöL. Däremot kan sådan registrering, om den vidhålls, ge anledning till antagande att förvärv varigenom skeppet uppges ha blivit svenskt är ogiltigt eller ofullbordat enligt registreringslandets lag.

Var skeppet byggt utomlands för svensk räkning så att beställaren blivit dess förste svenske ägare, är det registrering eller inskrivning i skeppsbyggnadsregister i byggnadslandet som kan vara aktuell. Det måste därför visas i registerärendet, att rätt till skeppet ej är inskriven i sådant register eller att inskrivning av rätt till skeppet kommer att avföras den dag det registreras i Sverige; SkbKonvs uppläggning med sikte på att inskrivning av rätt till skepp under byggnad skall kunna ske utan underlag av registrering har föranlett denna formulering av kravet.

I nybyggnadsfallet, när alltså den svenske beställaren oförmedlat förvärvat skeppet av byggnadsvarvet, bör skeppet ej antas ha haft hemland i verklig mening innan det blev svenskt[60] och någon bevisning rörande avregistrering ur skeppsregister behövs då ej. Men det kan behövas, om skeppet varit under byggnad för annan beställares räkning innan det övertogs av den svenske förvärvaren. Då kan det nämligen tänkas vara eller ha varit registrerat som skepp i beställarens hemland och därför måste det tillika visas, att skeppet icke varit registrerat som sådant där eller att det kommer att avföras ur register i det landet den dag det registreras i Sverige. Dylik bevisning får dock anses vara presterad, ifall det styrks att skeppet eller inskriven rätt därtill – i och för registrering i Sverige – avförts eller kommer att avföras ur skeppsbyggnadsregister i byggnadsstaten. Någon anledning att räkna med dubbelregistrering föreligger normalt icke.[61]

Den bevisning som 35 § SjöL föranleder kan bl.a. vinnas genom svensk utlandsmyndighet[62] eller direkt från den utländska registermyndigheten. Sjöfartsregistret kan självt träda i direkt förbindelse med sådan myndighet enligt en på art. 13 i SjpKonv grundad föreskrift i 5:6 FRF.

Om det påkallas för samordning med utländsk registermyndighets beslut om avregistrering, får Sjöfartsregistret enligt 36 § SjöL företa registrering i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret utan hinder av att den främmande myndighetens enligt 35 § samma lag nödvändiga avregistreringsbeslut meddelas eller bevisning därom förbringas först efter utgången av den inskrivningsdag till vilken registreringen hänförs. Sjöfartsregistret kan alltså vänta med sitt beslut tills den nödvändiga utredningen presteras, t.ex. genom telexmeddelande från den främmande myndigheten. Men längre än till utgången av den kalenderdag på vilken inskrivningsdagen infaller kan Sjöfartsregistrets beslut icke lagligen dröja.[63]

[60]Man bör normalt kunna bortse från möjligheten att skeppet i varvets hand varit infört i främmande nationalregister såsom färdigt skepp. Däremot kan skeppsbyggnadsregister utomlands väl tänkas utgöra en integrerad del av sådant nationalregister.

[61]Se art. 3 i SkbKonv.

[62]Se 5 § förordningen (1976:785) med instruktion om handläggning av sjöfartsärenden vid utrikesrepresentationen.

[63]I praktiken blir det ej aktuellt att dröja ens så länge. Ty tjänstetidens slut för dagen utgör i praktiken gränsen för den svenska anpassningen till de realiteter som tidsskillnader mellan olika delar av världen utgör och som ej förbisetts (jfr SjöLprop III s. 32 f); anpassningen är således halvhjärtad.

7.2.3.3 Ansökan att inskrivning av ofullbordat förvärv skall avföras

Ofullbordat förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs i förekommande fall in utan att fångesmannens inskrivning avförs, eftersom parternas respektive rätt till egendomen tillsammans representerar den fulla äganderätten till denna. Först när förvärvet fullbordats och skrivits in som sådant, avförs fångesmannens inskrivning. Emellertid kan parternas rättsförhållande avvecklas också genom att förvärvet icke fullbordas, emedan det villkor varav förvärvets fullbordan beror görs gällande av *överlåtaren* så att överlåtelsen går om intet och förvärvaren mister sin rätt till egendomen. Förvärvarens inskrivning skall då enligt 14 § tredje stycket SjöL avföras ur registret på ansökan av överlåtaren eller honom själv. Såvitt jag förstår bör det gå för sig att med analogisk tillämpning av nämnda lagrum avföra inskrivningen också, ifall *förvärvaren* rätteligen hävt förvärvet.[64] Förfarandet regleras i 34 § första stycket SjöL.

Ansökan att inskrivning av ofullbordat förvärv skall avföras skall avslås, om den icke fyller kravet i 30 § SjöL på skriftlighet. Är ansökningen icke gjord skriftligen eller med ingivande av tjänlig handling, skall den alltså avslås på denna formella grund. Med tjänlig handling bör i detta sammanhang förstås en handling som utvisar att förvärvet hävts och som identifierar såväl parterna som egendomen så att denna kan återfinnas i registret.

Materiellt fordras, att sökanden styrker att förvärvaren förlorat sin rätt till egendomen. Bevisning kan presteras genom att förvärvaren visas ha godkänt hävningsförklaring av överlåtaren och att godkännandet är förbehållslöst. Vid sådan analogisk tillämpning av 14 § tredje stycket SjöL på det fall att förvärvaren hävt ofullbordat förvärv som jag ovan förordat[65] blir beviskravet givetvis omvänt. I regel bör emellertid i godkännande av hävningsförklaring kunna tolkas in reservation för ömsesidig återbäring av parternas prestationer.[66] I så fall måste också styrkas att det villkoret infriats. Men någon verklig process kan icke föras inför Sjöfartsregistret. Tvistiga fall får gå till rättegång.

Lyckas sökanden icke styrka att förvärvarens rätt till egendomen upphört, skall ansökningen avslås.

[64]Jfr under 3.1.5.
[65]Jfr under 3.1.5.
[66]Jfr under 3.1.5.

7.2.3.4 Avregistreringsanmälan

Skepp och skeppsbyggen avregistreras i de fall som är katalogiserade i 16 § SjöL, förutsatt att hinder icke möter i någon av de spärregler som 17 § samma lag innehåller. Förfarandet regleras främst i 34 § andra stycket SjöL, som såvitt rör avregistrering med anledning av förvärv[67] hänvisar till avslagskatalogen i 33 § första stycket samma lag.

Avregistreringsanmälan görs av ägaren. Den skall vara skriftlig, om icke fångeshandling eller annan tjänlig handling inges. För att sådan handling skall duga som underlag för handläggning fordras minst att den – utom att identifiera sökanden – möjliggör att egendomen identifieras i registret och utvisar vilken avregistreringsgrund som åberopas; en kondemnationsförklaring kan exempelvis visa att skepp förlist och blivit vrak, ett köpebrev utfärdat till utländsk redare visar att det sålda skeppet förlorat svensk nationalitet osv. Brister det på någon av dessa punkter synes anmälningen böra avslås på formell grund.

Kan ärendet handläggas på grundval av anmälan eller annan handling, skall det prövas materiellt. Prövningen skall utmynna i avslag, ifall avregistreringsgrund icke visas ha inträtt. Utredning om avslagsgrund kan t.ex. presteras genom sjöförklaringsprotokoll eller kondemnationsförklaring (som dock kan avges även rörande icke förlist skepp) ifall skepp förlist, intyg av skrotningsföretag rörande upphuggning av skepp, varvsintyg eller mätbrev rörande ombyggnad av skepp och konsulärt intyg om utländsk skeppsköpares medborgarskap eller registrering såsom bolag utomlands. När det gäller skepp under byggnad är emellertid ägarens avregistreringsanmälan i princip tillräcklig för avregistrering; det är hans vilja att få avregistrering till stånd som utgör grunden för åtgärden.

Är det utrett, att avregistreringsgrund föreligger, så är det också i det närmaste genomgående ett allmänt intresse att avregistrering kommer till stånd. Ifall avregistreringsanmälningen är föranledd av ett förvärv och bifall till anmälningen följaktligen enligt 22 § andra och tredje styckena SjöL är förutsättning för sakrättsskydd för förvärvet, finns också ett välgrundat enskilt intresse därav. Att hinder mot avregistrering föreligger enligt 17 § SjöL – som beaktar partreda-

[67]Därmed åsyftas i första hand att skepp förlorat svensk nationalitet emedan det helt eller delvis övergått i utländsk hand; jfr SjöL prop III s. 30 (NJA II 1975 s. 223 f). Men hit hör också att utlänning, som förvärvat skepp under byggnad vid svenskt varv, i stället för att söka inskrivning för förvärvet åberopar detsamma i och för avregistrering; jfr SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191).

res lösnings- och utlösningsrätt och inteckningsborgenärs nödvändiga samtycke till avregistreringen – skall därför icke föranleda avslag. I stället skall avregistreringsgrunden antecknas i registret; ärendet får därefter vila (med eller utan formell vilandeförklaring) i väntan på att hindret skall upphöra. Såvitt gäller det fall att lösnings- eller utlösningsrätt ännu kan utövas behöver denna väntan givetvis icke bli lång. Annorlunda kan det förhålla sig med väntan på inteckningsborgenärs samtycke.[68]

För avregistrering i och för överföring till utländskt register finns en särskild beslutsform med ursprung i SjpKonv och SkbKonv.[69] På sökandens begäran skall nämligen beslutas, att skepp eller skeppsbygge skall avregistreras den dag det registreras utomlands. Detta beslut antecknas i registret och när det – exempelvis genom direktmeddelande från den utländska registermyndigheten till Sjöfartsregistret[70] – bekräftats att utlandsregistrering ägt rum, verkställs avregistrering här i landet med verkan från den dag[71] då utlandsregistreringen företogs eller, rättare sagt, från den inskrivningsdag som inföll den kalenderdagen.

Där den konventionsbetingade beslutsordningen icke tillämpas kan likväl tidsmässig samordning med utländsk registrering vid behov[72] stundom åstadkommas under tiden närmast efter inskrivningsdagens utgång, eftersom det svenska beslutet tekniskt sett kan meddelas först då. Därvid medger 36 § SjöL att avregistreringen hänförs till den gångna inskrivningsdagen utan hinder av att det utländska beslutet meddelas eller bevisning därom förebringas först senare samma kalenderdag.[73]

7.2.3.5 Ansökan angående inskrivning av skeppsnamn

Ordningen för skeppsnamn ställer enligt 6 § SjöL originalitetskrav på varje skeppsnamn i skeppsregistret och skyddar särpräglat namnskick för skepp mot otillbörligt intrång genom registrering. Som en följd härav kan skeppsägare få behov av att i förväg reservera skeppsnamn för sitt eget bruk. Det sker genom inskrivning. Sådan inskrivning kan under givna förutsättningar avföras av Sjöfartsregistret självmant men kan också avföras på ansökan av rättsinnehavaren. Förfarandet regleras i 34 § tredje stycket SjöL.

[68]Jfr under 4.3.2.
[69]Jfr art. 3:2b resp. 10 andra stycket.
[70]Jfr art. 13 i SjpKonv.
[71]Jfr art. 3:2b i SjpKonv.
Det bör uppmärksammas att denna retroaktiva rättsverkan är knuten till kalenderdag och ej till inskrivningsdag.
[72]Hänsyn till utländsk beslutsordning kan göra tidsmässig samordning nödvändig. Och ifall ett för den svenska avregistreringen enligt 17 § SjöL nödvändigt borgenärssamtycke villkorats av sådan samordning, blir den påkallad också från svensk utgångspunkt.
[73]I praktiken betyder det dock före tjänstetidens slut; jfr Sjöprop III s. 33 (NJA II 1975 s. 229).

Ansökan om inskrivning av skeppsnamn och ansökan om att sådan inskrivning skall avföras skall göras skriftligen liksom andra ansökningar i registerärenden, och det för andra ansökningar lagliga alternativet att inge fångeshandling eller annan tjänlig handling har i praktiken intet utrymme här. Ansökan skall alltså avslås, om den icke gjorts skriftligen. Den skall vidare avslås, om sökanden icke gjort sitt behov av skeppsnamnet troligt,[74] om namnet icke tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i registret eller om det skulle gripa otillbörligt in i särpräglat namnskick som annan skeppsägare brukar. Den sistnämnda avslagsgrunden kan ej omedelbart utläsas av bestämmelserna i 15 § SjöL om inskrivning av skeppsnamn men följer av grunderna för 6 § samma lag.

Slutligen skall ansökan att inskrivning av skeppsnamn skall avföras föranleda avslag, ifall sökanden ej är den som vunnit inskrivning och ej heller kan härleda sin rätt från denne genom att han övertagit skepp för vilket namnet är avsett.

Vissa lättnader i kraven på namnskicket gäller övergångsvis; de behandlas i 16 kap.

7.2.4 Bifall

Sedan man genomgått de olika avslagsgrunder som kan vara tillämpliga på en anmälan eller ansökan i registerärende och icke funnit någon vara tillämplig, är man i princip framme vid att det slutliga beslutet skall bli bifall.

Registrering och inskrivning sker genom införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Där förs även in beslut om avregistrering och beslut att inskrivning skall avföras. Ofullbordat förvärv skrivs in utan att fångesmannens inskrivning avförs och det villkor varav förvärvets fullbordan beror skrivs in genom anmärkning att förvärvet innefattar ofullbordat fång. Båda parters rätt är alltså inskriven samtidigt.

På grundval av registrering, avregistrering och inskrivning utfärdas bevis såsom nationalitetscertifikat, registreringsbevis, avregistreringsbevis m.m.

[74]Se SjöLprop I s. 241 (NJA II 1975 s. 182 f).

7.3 *Inteckning*

Reglerna om inteckningsförfarandet återfinns i 11 kap. SjöL. Men de allmänna reglerna om inskrivningsförfarandet i 2 kap SjöL är principiellt också tillämpliga i inteckningsärenden.

7.3.1 Inteckningslegitimation

Rätt att söka inteckning i skepp eller skeppsbygge har endast den som är legitimerad på grund av inskrivning. Ägarbegreppet är formaliserat enligt 281 § SjöL och den inteckningslegitimerade ägaren behöver icke nödvändigtvis vara densamme som rätte ägaren. Men hans legitimation måste gälla hela egendomen, icke bara en andel däri. Legitimationen är knuten till inskrivningen på det sättet att, vid tillämpning av inteckningslagreglerna, den räknas som skepps eller skeppsbygges ägare för vars förvärv inskrivning senast sökts. Det innebär, att ej endast den som förvärvat egendomen genom fullbordat fång och sökt inskrivning för detta är inteckningslegitimerad, vilket är lätt att inse, utan också att den som sökt inskrivning för sitt ofullbordade förvärv av egendomen är ensam inteckningslegitimerad på grund av inskrivning. T.o.m. den som genom villkorad överlåtelse förvärvat hans rätt till egendomen övertar inteckningslegitimationen genom att söka inskrivning av sitt förvärv.[75] Denna legitimation upphör givetvis, ifall inskrivningen skulle avföras enligt 14 § tredje stycket SjöL.

Att en förvärvare är inteckningslegitimerad betyder icke nödvändigtvis, att han har rätt att utan vidare vinna inteckning i egendomen på egen hand. Är hans förvärv ofullbordat, fordras fångesmannens samtycke.[76] Och hans rådighet kan vara inskränkt genom förvärvsvillkor, som tar sikte just på det. Har hans inskrivningsansökan ännu icke bifallits, skall inteckningsärendet uppskjutas tills inskrivning kan beviljas för förvärvet.[77]

[75]Som exempel på en sådan förvärvskedja kan anföras att varvet A träffat beställningsavtal med utländske redaren B, innebärande ett ofullbordat fång för denne, och att B till den utländska banken C överlåter sin rätt enligt kontraktet med förbehåll att rätten skall återgå till honom när han till fullo betalt ett lån som banken lämnat honom för beställningen. För sitt förvärv på grundval av denna säkerhetsöverlåtelse kan banken söka inskrivning och därigenom vinna inteckningslegitimation; säkerhetsöverlåtelse behandlas inskrivningsrättsligt som ett ofullbordat fång (jfr under 3.3 ovan).

[76]I exemplet under not 75 måste både A och B samtycka för att C skall kunna inteckna bygget.

[77]Inteckning kan emellertid beviljas på hans ansökan *samma* inskrivningsdag som inskrivningsansökningen bifalls.

7.3.2 Inteckningsansökan

Inteckningsansökningen är, liksom legitimationen, formaliserad. Den skall enligt 282 § första stycket SjöL göras skriftligen och av legitimerad ägare. Ansökningen måste ange det skepp eller skeppsbygge som den avser och det belopp, angivet i tal och myntslag eller särskilda dragningsrätter enligt 369 § SjöL, som inteckningen skall lyda på.

7.3.3 Avslagskatalogen

Liksom registrerings- och inskrivningsförfarandet är inteckningsförfarandet upplagt så att tyngdpunkten ligger på de olika grunderna för avslag på inteckningsansökan och att det alltså endast motsättningsvis framgår när inteckning skall beviljas.

Avslagsgrunderna är katalogiserade i 283 § första stycket SjöL. De första avslagsgrunderna är av formell art. Inteckningsansökan, som ej uppfyller formkraven (*punkt 1*), skall avslås och samma öde drabbar ansökningen, ifall den går ut på att inteckning skall meddelas i egendom som ej är inteckningsbar, såsom andel i skepp eller flera skepp gemensamt (*punkt 2*).

Härnäst möter inteckningshinder i form av förvärvsvillkor (*punkt 3*). Ty om den inteckningslegitimerade ägarens förvärv är ofullbordat, är han materiellt behörig att förfoga över egendomen bara i förening med sin fångesman. Saknas dennes medgivande till ansökningen, skall den därför avslås. Sökandens rådighet över egendomen kan också vara inskränkt genom ett förvärvsvillkor, som icke betingar förvärvets fullbordan utan speciellt tar sikte på att inskränka förvärvarens rätt att inteckna[78] egendomen. Även i det fallet skall inteckningsansökningen avslås. För att förvärvsvillkor skall ha verkan av inteckningshinder fordras emellertid, att det införts i registret eller blir infört där samma inskrivningsdag som inteckningen sökts.

Inteckning får ej beviljas i skepp eller skeppsbygge, som skall avregistreras (*punkt 4*). Att egendomen tillsvidare förblir registrerad, emedan hinder mot avregistrering möter enligt 17 § SjöL, ändrar icke detta förhållande.

Såväl generalexekution som specialexekution utgör inteckningshinder (*punkterna 5 och 6*), om den föreligger den inskrivningsdag då inteckning söks.

[78]Pantsättningsförbud utgör ej hinder för inteckning men hindrar i stället – med reservation för fall som avses i 269 a § SjöL – verksam panträttsupplåtelse på grund av inteckningen; jfr 23, 268 och 269 §§ SjöL.

Konkurs medför omedelbar inskränkning i konkursgäldenärens rådighet över egendom, som hör till konkursboet. Det är nog att en av flera delägare i skepp eller skeppsbygge försätts i konkurs för att nyinteckningshinder skall inträda.[79] Men konkursens praktiska verkan av inteckningshinder är givetvis beroende av att det är känt att skepp eller skeppsbygge ingår i konkursboet och att Sjöfartsregistret informeras därom före utgången av den inskrivningsdag då inteckningen söktes. Hör egendomen ej till konkursboet, utgör konkursen emellertid icke något inteckningshinder.

Utmätning innefattar hinder mot nyinteckning, icke emedan konkurrens mellan exekutionen och inteckning skulle vara besvärande, ty 9 § FRL erbjuder en i och för sig god lösning,[80] utan för att SjpKonv icke tillåter att annan rätt än sjöpanträtt och retentionsrätt prioriteras framför panträtt på grund av inteckning såsom angivna lagrum gör.[81] Denna verkan har utmätningen från det att ärende angående anteckning om densamma tagits upp på inskrivningsdag.[82] Liksom utmätning – av samma skäl och på samma sätt – utgör betalningssäkring hinder mot nyinteckning.[83]

Med utmätning som hinder för nyinteckning jämställs kvarstad varom anteckningsärende tagits upp på inskrivningsdag (*punkt 6*).[84] Grunden för detta är att denna exekutiva säkerhetsåtgärd saknar förmånsrätt och alltså behöver skyddas mot den urholkning av säkerheten som nyinteckning skulle kunna medföra.[85] Det är endast med kronofogdemyndighetens tillstånd som kvarstadsbelagd egendom kan intecknas.[86] Eftersom kvarstads verkan av förfogandeförbud inträder med verkställigheten, kan det tänkas att nyinteckning utverkas i strid härmed; information om kvarstaden når kanske ej Sjöfartsregistret i tid. Sådan inteckning medför emellertid ingen rätt för ägaren att åberopa ägarhypotek mot den som vunnit kvarstaden och ej heller rätt för borgenär till vilken pantbrevet pantförskrivs att göra gällande panträtt i egendomen; panträtt kan visserligen i sådant fall etableras genom godtrosförvärv.[87]

[79]Om flera äger egendomen i succession, såsom då B förvärvat den genom ofullbordad överlåtelse från A, är det sökandens konkurs som är av omedelbart intresse under punkt 5. Huruvida hans fångesman A är i konkurs eller ej får i stället betydelse för prövningen av dennes medgivande till inteckningen enligt punkt 3.

[80]Lösningen innebär att utmätning prioriteras framför inteckning, som beviljas samma inskrivningsdag som – eller senare än – den på vilken anteckning om utmätningen tagits upp.

[81]Se art. 5:1.

[82]Jfr 4:30 UB.

[83]Lagen (1978:880) om betalningssäkring för skatter, tullar och avgifter ger betalningssäkring delvis samma rättsverkan som utmätning.

[84]Kvarstad innefattar förbud att förfoga över egendomen till skada för kvarstadssökanden; se 16:14 UB.

[85]Men det bör tillstås att just egenskapen av nyinteckningshinder skänker kvarstad en förmånsrättsliknande verkan.

[86]Se 16:14 UB.

[87]Dessa verkningar av överträdelse av kvarstads verkan av förfogandeförbud har behandlats i förarbetena; jfr SjöLprop I s. 287 f (NJA II 1975 s. 431).

Slutligen kompletteras utmätning som inteckningshinder av att även det fall att egendomen, andel däri eller villkorlig äganderätt därtill frångått sökanden genom exekutiv försäljning utgör inteckningshinder (*punkt 7*).

Talan om bättre rätt till egendomen utgör icke inteckningshinder. Om sökanden söker inskrivning av sitt förvärv av egendomen samtidigt som han söker inteckning, innebär rättegången emellertid obligatorisk grund för uppskov med hans inskrivningsansökan enligt 32 § andra stycket SjöL. I så fall uppskjuts också inteckningsärendet i väntan på inskrivningsärendets utgång. Det finns en särskild regel i 283 § andra stycket SjöL om detta. Om inteckning beviljas under pågående klanderprocess ger den i sig själv icke upphov till mer än ägarhypotek och det tillkommer rätte ägaren som sådan. Genom anteckning om klanderprocessen i registret utesluts också – med den reservation som 269 a § SjöL motiverar – godtrosförvärv av panträtt på grund av inteckningen.

7.3.4 Inteckning och pantbrev

Om hinder icke möter enligt avslagskatalogen och ärendet ej uppskjuts, skall inteckning beviljas. Då inteckning beviljas, sker det med iakttagande av dess av ansökningsdagen betingade företrädesrätt. Har flera inteckningar sökts samma dag, beviljas de med lika prioritet, om sökanden icke begär att viss inbördes ordning mellan dem fastställs; den fastställda företrädesordningen bestämmer också företrädesrätten för panträtt som upplåts på grund av inteckningen.

Om beviljad inteckning utfärdar Sjöfartsregistret bevis i form av pantbrev. Detta utfärdas enligt särskilda formulär, olika vid skeppsinteckning och skeppsbyggnadsinteckning.

Med pantbrevet följer särskilt utfärdade upplysningar om svensk rätt angående skeppshypotek resp. skeppsbyggnadshypotek. Pantbrevet representerar en abstrakt, till sitt företrädesläge av inteckningen bestämd del av egendomens förmögenhetsvärde. Det hanteras vid pantsättning som om det vore självständigt lösöre. Det är icke självständig bärare av pantfordringen men skall likväl återställas till pantgäldenären vid betalning. Detta följer av allmänna obligationsrättsliga grundsatser.

Pantbrev som förkommit kan dödas enligt 1927 års lag om dödande av förkommen handling. Sådan dödning går ej ut över inteckningen. Nytt pantbrev skall utfärdas, sedan dödningsbeslutet vunnit laga kraft.[88]

[88]Se 10 § andra stycket lagen (1927:85) om dödande av förekommen handling.

Det är tingsrätten i det intecknade skeppets hemort resp. den ort där bygget utförs som är behörig att döda pantbrevet. Skulle mer än en byggnadsplats vara angiven i skeppsbyggnadsregistret, kan det tänkas att också mer än en tingsrätt är behörig att döda sådant pantbrev. I så fall har sökanden valfrihet.

7.3.5 Inteckningsåtgärder

7.3.5.1 Inteckningsförnyelse

Som framgått under 6.8 är skeppsinteckning underkastad krav på förnyelse med tioårsintervall, om skeppet förlist eller förstörts eller ej hörts av under tre månader efter att ha försvunnit eller övergivits till sjöss. Förnyelse beviljas på begäran av skeppsägaren eller borgenären. Skeppsägaren legitimeras genom ansökan om inskrivning på samma sätt som när det gäller behörighet att söka inteckning. Av uppenbara skäl krävs icke att han ger in pantbrevet. Det krävs däremot av borgenären. Andra formella krav är ej uppställda för begäran om inteckningsförnyelse. Det är dock självklart att skeppsägarens framställning måste precisera vilket skepp och vilken inteckning som avses. Eljest kan ärendet icke handläggas.[89]

Materiella krav gäller ej för inteckningsförnyelse. Både skeppsägaren och borgenären har ovillkorlig rätt till åtgärden. Beslut om förnyelse förs in i skeppsregistret men framträder ej på pantbrevet.

7.3.5.2 Utbyte, sammanföring, nedsättning och dödning

De fastighetsrättsliga inteckningsåtgärderna utbyte, sammanföring, nedsättning och dödning har full motsvarighet i sjörätten men naturligtvis icke utsträckning och relax. Behörighet att söka inteckningsåtgärder av dessa slag tillkommer endast skeppsägaren, legitimerad såsom föreskrivs för inteckningsansökan. Borgenärens medgivande fordras och pantbrevet skall ges in i ärendet.

Utbyte sker i den formen att ett pantbrev ersätts med flera nya. I samband därmed fastställs på begäran viss inbördes företrädesordning mellan pantbreven. *Sammanföring* går ut på att av flera inteckningar – i samma myntslag och med inbördes lika eller omedelbart efter varandra följande rätt – bilda en enda inteckning; denna kan därvid ges lägre belopp än vad de sammanförda inteckningarna hade tillhopa. *Nedsättning* innebär, att inteckning skjuts tillbaka i företräde

[89]Detta är ett fall då avvisning måste kunna tillgripas med stöd av RB trots att i lagförarbetena uttalats att avvisning ej skall förekomma. Uttalandet får närmast ses som ett principuttalande.

så att den kommer efter en eller flera andra inteckningar som dessförinnan icke hade företräde framför den nedsatta inteckningen. *Dödning* av inteckning kan ske helt eller delvis.

För deldödning gäller en speciell teknik, som innebär, att pantbrevet först byts ut mot två nya pantbrev, av vilka det ena på det belopp vartill inteckningen skall dödas, och därefter dödas inteckningen till den del som svarar mot detta senare pantbrev medan den andra består. Detta sällsamma, av fastighetsrättslig förebild dikterade förfarande utspelar sig icke på flera inskrivningsdagar utan äger rum i en omgång samma dag.

Medan avregistrering för utlandsregistrering av skepp eller skeppsbygge enligt 35 § tredje stycket SjöL kan beslutas så att den får verkan från dagen för utlandsregistreringen,[90] finns ingen sådan beslutsordning för inteckningsdödning. Panträtten upphör ändå med avregistreringen av den intecknade skeppsegendomen.[91]

Ingen särskild inteckningsåtgärd står till buds för att ändra det mynt vari inteckning en gång beviljats. Under förarbetena ansågs det självklart, att sådan konvertering icke kunde få ske utan vidare.[92] Efterföljande inteckningars företräde skulle i så fall kunna försämras, omedelbart eller som följd av senare kursfluktuationer. Konvertering kan, i brist på särskild reglering, endast ske genom dödning och nyinteckning, vid behov i förening med nedsättning.

7.3.5.3 Registeranteckningar

En viktig anteckning rörande inteckning är den som anger pantbrevshavaren: *innehavsanteckningen*. Det är enligt SjpKonv[93] nödvändigt att antingen inteckningsborgenärens namn och adress eller också det förhållandet att hypoteket ställts till förmån för innehavaren av hypotekshandlingen kan utläsas av registret. Eljest är främmande konventionsstat icke skyldig att erkänna hypoteket.

Det senare ledet tillkom för att beakta det bl.a. svenska och finländska systemet med inteckning av innehavarskuldebrev. Sedan dess har den nya pantbrevskonstruktionen genomförts hos oss och konventionsregeln passar icke så väl för vår nya ordning. Lagstiftaren har emellertid sökt infria kravet genom att skeppsägaren – som ju har ägarhypotek, om pantbrevet är obelånat, och därför till nöds kan passera som "bénéficiaire" eller "person in whose favour the mortgage or 'hypothèque' has been effected" – skall antecknas som innehavare av pantbrevet, ifall ingen annan är antecknad som sådan. Denna ordning har för konsekvensens skull utsträckts till att på motsvarande sätt gälla även pantbrev på grund av skeppsbyggnadsinteckning.

[90]Se under 7.2.3.4 ovan.

[91]Det har dock visat sig vara praktiskt motiverat med en ordning för inteckningsdödning som svarar mot avregistrering enligt 35 § tredje stycket SjöL. Och banknäringen har under 1989 gjort framställning om lagstiftning i det syftet.

[92]Se SjöLprop I s. 188 och 273 (NJA II 1975 s. 405).

[93]Se art. I c.

Den vanliga ordningen innebär, att borgenären söker anteckning om sitt innehav av pantbrevet. För detta ändamål behöver han ej förete pantbrevet. Han antecknas normalt ändå. Ifall det finns anledning att räkna med att han ej innehar pantbrevet, skall han emellertid föreläggas att visa upp detta. Skulle annan förut vara antecknad som innehavare – vare sig i egenskap av ägare eller borgenär – underrättas denne om åtgärden och kan på så sätt reagera mot oberättigad innehavsanteckning. Den första innehavsanteckningen utgör emellertid icke i och för sig tillräcklig anledning till misstanke att sökanden ej innehar pantbrevet. Något ytterligare moment måste till för att denne skall åläggas att visa upp pantbrevet.

Utöver innehavsanteckningen känner SjöL två andra typer av registeranteckningar rörande inteckning, nämligen dels anteckning att *inteckningen förfallit* enligt 275 § SjöL, dels anteckning om inverkan på inteckningen av *exekutiv försäljning*, som ju utplånar inteckningen i den mån exekutivköparen ej tillåtits överta betalningsansvaret för fordran som är förenad med panträtt på grund av inteckningen.

8 Statsansvar för vissa rättsförluster

8.1 Grunden

Trots att den nya ordningen för registrering och inskrivning är väl tillrättalagd för att skepps- och skeppsbyggnadsregistren skall kunna troget återspegla materiell rätt är det klart, att registren likväl i en del lägen kan komma att brista i vederhäftighet med risk att rättsägare eller annan, som handlar i förlitan på att registerinnehållet är korrekt, lider skada. Det är sålunda icke säkert, att registrerings- och inskrivningsplikt genomgående infrias utan dröjsmål. Skyldighet att anmäla egendom för avregistrering kan försummas och inskrivningsrätt kanske ej utnyttjas. Inskrivet fång kan vara behäftat med dold rättslig brist. Handläggningsfel och tekniska fel kan förekomma. Då oriktig införing skall rättas, kan det vara oundvikligt att någon tillskyndas rättsförlust genom rättelsen.

Registrerings- och inskrivningsordningen kompletteras av regler om statsansvar för vissa rättsförluster, dvs. för vad som kallas ren förmögenhetsskada.[1] Dessa regler återfinns såväl i SkL som i SjöL. De innebär, att staten kan avkrävas ersättning utan hinder av att annan kan vara skyldig att utge skadestånd för samma förlust.

8.2 Handläggningsfel

Skadeståndsgrundande handläggningsfel kan tänkas förekomma dels hos Sjöfartsverket och dels hos Sjöfartsregistret. Sjöfartsverket utfärdar det s.k. fartygsbevis[2] som utgör grund för Sjöfartsregistrets bedömning av om egendom, som anmäls för registrering, kan registreras som skepp. Om beviset, som i sin tur grundar sig på mätningsförrättning utförd av skeppsmätare, innehåller oriktigt skeppsmått eller felaktig fartygsbeskrivning i övrigt, kan som skepp komma att registreras egendom vilken i stället bort vara införd i båtregistret eller icke vara registrerad alls. Eller också blir en i och för sig riktig registreringsanmälan – inskrivningsansökan däri inbegripen – med orätt avslagen på grund av att beviset är oriktigt. Och även på grundval av ett i och för sig riktigt fartygsbevis kan det möjligen tänkas att Sjöfartsregistret misstar sig på egendomens karaktär.

[1] Se 1:2 SkL.
[2] Se 16 § förordningen (1982:647) om skeppsmätning.

I fråga om egendom, som redan är införd i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret, kan olika handläggningsfel förekomma. Så kan exempelvis ett skepp under byggnad enligt beställning registreras med varvet ensamt inskrivet som ägare eller ett i realiteten ofullbordat skeppsförvärv skrivas in som fullbordat, i båda fall med risk för att förfoganden legitimt grundas på den felaktiga inskrivningen så att rättsägare därigenom tillskyndas skada. Ett rådighetsinkränkande förvärvsvillkor kan feltolkas eller helt enkelt förbises med motsvarande latenta skaderisk. Och avslag på berättigad inskrivningsansökan ställer rättsägaren utan rättsskydd och legitimation på grund av inskrivning, vartill han är berättigad, och det kan bli ödesdigert för honom.

Skulle handläggningsfel på detta sätt förekomma hos Sjöfartsverket eller Sjöfartsregistret, är det fråga om fel i myndighetsutövning för vilken staten principiellt svarar enligt 3:2 SkL.

Detta statsansvar är icke begränsat till ren handläggning av registerärenden, däri inbegripet utfärdande av nationalitetscertifikat, pantbrev och andra bevis på grundval av skepps- och skeppsbyggnadsregistren. Även annan verksamhet vid Sjöfartsregistret innefattar myndighetsutövning. En viktig del därav består i att tillhandagå allmänheten med upplysningar om register- och dagboksinnehåll som komplettering till registerutdrag. Ty sådana utdrag bevarar icke sin aktualitet längre än till utgången av inskrivningsdagen närmast efter den till vilken utdraget hänför sig. Det kan f.ö. vara så att tiden icke medger att registerutdrag inväntas. Med hänsyn till rättsverkningarna av registrering och inskrivning i förening med registrens publicitetsverkan är det därför nödvändigt för den berörda allmänheten att kunna vinna upplysning om de senaste registrerings- och inskrivningsförhållandena. Kravet på sådan upplysnings vederhäftighet måste visserligen i och för sig ställas högt med hänsyn just till det behov som skall tillgodoses. Men det hör till bilden att upplysning om registrens innehåll, som lämnas annorledes än genom registerutdrag, aldrig kan vila på fullt ut så betryggande underlag som ett formligt beslut i registerärende.[3]

[3] I fråga om standardregelns tillämplighet kan hänvisas till prop. 1975:5 s. 502 ff och 516 ff (NJA II 1972 s. 648 ff och 665 ff). Jfr SjöLprop I s. 599 (NJA II 1975 s. 451 f).

Den allmänna regeln i 6:1 SkL om jämkning av skadestånd när vållande på den skadelidandes sida medverkat till skadan är tillämplig också här. Utrymmet för dess tillämpning var tidigare begränsat av den särskilda s.k. passivitetsregeln i 3:4 SkL, enligt vilken den skadelidande var avskuren från rätt till ersättning för skada som han kunnat undvika genom att föra talan om rättelse eller göra bruk av särskilt rättsmedel. Sedan passivitetsregeln numera upphävts måste det finnas praktiskt utrymme att i stället tillämpa jämkningsregeln.

8.3 Tekniska fel

Skepps- och skeppsbyggnadsregistren förs maskinellt med stöd av bemyndigande i 2 § SjöL. Den anläggning vari införda uppgifter lagras är gemensam för flera myndigheter. Hos Sjöfartsregistret finns alltså ingen sådan maskin utan bara s.k. presentationsterminaler och terminalskrivare, som är anslutna därtill.

Det kan icke förutsättas, att den maskinella registreringen och inskrivningen genomgående skall fungera felfritt. Frånsett att fel naturligtvis kan begås vid användningen av terminalskrivare kan fel tänkas uppstå i skrivaren så att avvikelser uppstår mellan lagrade uppgifter och dem man för in på skrivaren. Detta kan också inträffa till följd av fel under överföringen från terminalskrivaren till registeranläggningen. I själva denna anläggning kan införda uppgifter till följd av mekanisk eller annan påverkan komma att lagras på ett sådant sätt att de avviker från de införda uppgifterna med följd att terminalerna kommer att redovisa utskrift eller bild som avviker från vad som förts in. Och fel kan uppstå i en eller flera presentationsterminaler så att dessa redovisar ett registerinnehåll som avviker från vad som förts in och lagrats i registeranläggningen.

Enligt 370 § andra stycket SjöL svarar staten principiellt för förlust till följd av tekniskt fel i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret vid användning av automatisk databehandling eller i anordning, som hos registermyndigheten eller annan statlig myndighet är ansluten till registret. Förlust kan uppstå genom att Sjöfartsregistret på grundval av egen terminalstyrd upplysning[4] om registerinnehållet kommer till

[4] Myndigheten har själv ingen annan kommunikation med registeranläggningen än terminal.

felaktigt beslut, emedan tekniskt fel i något av den maskinella behandlingens led ger upphov till en oriktig information eller genom att enskild person ingår rättshandling i förlitan på riktigheten av sådan felaktig information.

Om det i detta senare fall är så att det skadebringande tekniska felet hänför sig till en terminal, varifrån informationen hämtats, är det en förutsättning för statsansvaret att det är hos en statlig myndighet som terminalen var ansluten till registeranläggningen. Ty risken för fel i en terminal i enskilt bruk får den enskilde bära själv eller lägga på annan än staten. Däremot spelar det, till skillnad från vad fallet är i fastighetsrätten,[5] ingen roll hos vilken statlig myndighet terminalen fanns; sannolikheten för att enskilda skall hämta sina informationer om skepps- och skeppsbyggnadsregistrens innehåll hos andra statsmyndigheter än Sjöfartsregistret är emellertid ringa.

Statsansvaret förutsätter ej att fel eller försummelse på statens sida orsakat det tekniska felet. Därav skall emellertid icke slutas, att orsaken till felet är irrelevant. I förarbetena till lagen (1973:98) om inskrivningsregister, som tillhandahållit modellen till ansvarsregeln i 370 § andra stycket SjöL, har sålunda markerats tveksamhet för det fall att felet orsakats av någon utomstående.[6] Det har överlämnats åt rättstillämpningen att avgöra i vad mån ersättning då skall utgå och därvid antytts, att goda skäl talar för att staten svarar för registerinnehållet också i sådana fall. Detta har sin giltighet även för sjörättens del.

Jämkningsregeln i 6:1 SkL har motsvarighet i en specialregel i 370 § SjöL, där det heter att skadeståndet kan nedsättas eller helt falla bort efter skälighetsprövning, om den skadelidande utan skälig anledning underlåtit att vidta åtgärd för att bevara sin rätt eller på annat sätt medverkat till sin förlust genom eget vållande.

8.4 Rättelser

Att felaktig införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret rättas är nödvändigt. Och det kan tyvärr icke alltid ske utan att någon lider rättsförlust. Ty rättsägare kan ha grundat förfogande på den oriktiga införingen. En inteckningsborgenär har exempelvis lämnat försträck-

[5] Jfr 9 § lagen (1973:98) om inskrivningsregister.
[6] Se prop. 1973:13 s. 49 (NJA II 1973 s. 667).

ning mot säkerhet i form av pantbrev på grund av inteckning med företrädesrätt, som han kontrollerat i registret men som rätteligen var sämre. Rättelse av införingen kan då medföra att säkerheten sviktar för borgenären. Och den som förvärvat skepp av någon som skeppsregistret med orätt utpekade som skeppets ägare med rätt att förfoga över egendomen genom överlåtelse, kan ej ens om han var i god tro göra förvärvet gällande sedan inskrivningen rättats.[7] Därför gäller enligt 371 § SjöL, att rättsägare - varmed där avses ägare[8] eller inteckningsborgenär - som tillskyndas förlust genom rättelse av införing i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret skall gottgöras av statsmedel. Rättsägaren är dock icke berättigad till sådan ersättning, om han med hänsyn till felets beskaffenhet eller andra omständigheter bort inse att fel förelåg. Om jämkning enligt 6:1 SkL är det alltså icke tal i detta sammanhang.

Skulle det inträffa, att fel begås vid rättelse, kan därav vållad skada bli ersatt enligt reglerna om statsansvar för fel under myndighetsutövning.

8.5 Godtrosförvärv

Vid konkurrens mellan på ena sidan förvärv i god tro av skeppsegendom och på den andra sidan annan rätt till egendomen får det andra anspråket vika, om förvärvet är ett regelrätt godtrosförvärv enligt 20 § SjöL. Detsamma gäller, om med förvärv i god tro konkurrerar anspråk på grund av förvärvsvillkor som åsidosatts genom överlåtelsen. Undantag gäller endast på så sätt att regelrätt godtrosförvärv icke kommer till stånd, ifall det med förvärvet konkurrerande rättsanspråket ger sig till känna i registerärende samma inskrivningsdag som inskrivning söks för förvärvet. Däremot gäller ej, såsom i fastighetsrätten,[9] undantag för sådana fall då bristen i överlåtarens rätt är särskilt djupgående.

På samma sätt förhåller det sig med konkurrens mellan på ena sidan förvärv av panträtt på grund av inteckning och på den andra sidan annan rätt till skeppsegendomen eller anspråk enligt rådighetsinskränkning på grund av ett mot upplåtaren gällande villkor för hans eget förvärv. Inteckningsborgenärens förvärv står sig mot det konkurrerande rättsanspråket, om han gjort ett regelrätt godtrosförvärv enligt 269 § SjöL.

[7] Jfr Stark s. 279.
[8] Jfr under 7.1.6 (not 19).
[9] Se 18:3 JB; jfr 17 § SkbrL.

Den som sålunda får se sitt anspråk utplånat eller kränkt till följd av annans godtrosförvärv lider alltså rättsförlust. Denna förlust har han ansetts icke böra bära själv. Han är därför enligt 370 § första stycket SjöL berättigad till ersättning av statsmedel. Staten betalar sålunda priset för att rättsordningen hävdar skepps- och skeppsbyggnadsregistrens vederhäftighet på bekostnad av enskild rätt.

Den under 8.3 berörda regeln i 370 § tredje stycket SjöL att skadestånd kan nedsättas efter skälighet eller helt falla bort, om den skadelidande utan skälig anledning underlåtit att vidta åtgärd för att bevara sin rätt eller annorledes medverkat till sin förlust, gäller också när skadan beror av annans godtrosförvärv.

Det på lösörerättslig grund utbildade sjörättsliga godtrosförvärvet omfattar, till skillnad från det fastighetsrättsliga,[10] fall av tvesala. Reglerna i 370 § SjöL om ersättning av statsmedel till rätt ägare, som fått vika för konkurrerande förvärvare i god tro, gör intet undantag för tvesalufall trots att de går tillbaka på fastighetsrättslig förebild.[11] Den förste förvärvaren kan emellertid förebygga rättsförlust genom att söka inskrivning utan dröjsmål, något som f.ö. varje skeppsförvärvare har goda skäl att göra.[12] Dröjer han med det, riskerar han således icke bara rättsförlust utan också att enligt 370 § tredje stycket SjöL få skylla sig själv för den. Det praktiska utfallet av statsersättningsreglerna bör därför bli väsentligen detsamma i sjörätten som i fastighetsrätten.

Det är med det föregående icke sagt att varje rättsägare, som utan egen förskyllan lider förlust till följd av godtrosförvärv av skeppsegendom eller rätt därtill, skall gottgöras av statsmedel. Ersättningsreglerna är formade för de fall av godtrosförvärv som direkt åsyftas med 20 och 269 §§ SjöL. Att en kvarstads- eller utsökningsborgenär får vika för godtrosförvärv, erkänt med analogisk tillämpning av 20 § SjöL, behöver icke medföra en motsvarande analogisk tillämpning av 370 § SjöL. Lagförarbetena ger ingen antydan i den riktningen. För min del kan jag svårligen finna ett dylikt utslaget rättsanspråk så jämförligt med dem lagrummet tar sikte på att analogin skulle vara motiverad.

[10] Se 18 kap. jämfört med 17 kap. JB.
[11] Jfr SjöLprop I s. 296 f (NJA II 1975 s. 450 f).
Förhållandet har kritiskt uppmärksammats av Hessler s. 223.
[12] Jfr ovan under 5.2.

Och förlust till följd av pantborgenärs godtrosförvärv under de anspråk på god tro som 269 a § SjöL uttrycker har undantagits från dessa statsansvarsregler genom att referens till detta lagrum utelämnats i 370 § SjöL.[13]

Frågan om ersättning för förlust till följd av godtrosförvärv hör naturligt samman med frågan om sådant förvärv över huvud taget föreligger. Det är därför genom uttryckliga regler i 373 § SjöL sörjt för att sådant mål kumuleras med ersättningstalan som beror av målets utgång.

8.6 Statlig regressrätt

I de fall av statsansvar som avses i detta kapitel kan det tänkas att även annan än staten är skyldig att ersätta den förlust som lidits. För den händelse det är fel vid myndighetsutövning som givit upphov till förlusten, kan den ansvarige befattningshavaren avkrävas ersättning såvitt 4:1 SkL medger det. Detsamma kan gälla vid fall av förlust på grund av tekniskt fel. Och under fall då godtrosförvärv givit upphov till förlusten ryms jämte staten, dels en möjligen felande befattningshavare som exempelvis genom oriktig inskrivning bäddat för förlusten, dels enskild skadevållare som t.ex. dubbelföryttrat skeppsegendom.

I den mån sålunda någon finns, som är ansvarig för skadan, övertar staten enligt uttrycklig regel i 374 § SjöL den skadelidandes rätt mot honom. Det hör till bilden att 4:1 SkL kan åberopas även i regressomgången.

Staten företräds i ersättningsmålen av kammarkollegiet med stöd av bemyndigande enligt 372 § SjöL.[14]

[13] Se härom prop 1984/85:54 s. 18.
[14] Se 3 § 1 förordningen (1986:600) med instruktion för kammarkollegiet.

9 Legalpanträtt

9.1 Bakgrunden

Skepps- och skeppsbyggnadshypoteken utgör kreditsäkerhetsinstrument för investering i skeppsegendom. Sjöpanträtt tjänar skeppsdriftens kortsiktiga kreditsäkerhetsbehov och säkrar dessutom vissa andra fordringar som kan uppkomma i samband med driften. Retentionsrätt kan tjäna bägge dessa syften.

För att kunna fungera väl i sjöfarts- och skeppsbyggnadsnäringarnas tjänst bör de nationella formerna av kreditsäkerhet erkännas internationellt. Det första internationella fördraget i ämnet var 1926 års konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek. Den har haft ringa lycka i rättshistorien. Och sedan Danmark, Finland, Norge och Sverige frånträdde konventionen i mitten av 1960-talet, är det få betydande sjöfartsnationer, utom Frankrike och Italien, som är bundna av dess regler. Konventionen har numera avlösts av SjpKonv, som dock hittills vunnit ännu mindre anslutning.[1]

9.2 Sjöpanträtt

9.2.1 Rättigheten

Från och med sjösättningen kan enligt 250 § SjöL så gott som alla skepp, som sådana eller som byggen, bli föremål för sjöpanträtt.[2] Undantag gäller enligt oskriven lag för statsskepp vilka – såsom statsegendom eller på grund av befraktning eller tvångsupplåtelse – används uteslutande för statsändamål som ej innefattar affärsdrift. Ty som en följd av suveräna staters allmänt erkända immunitet mot exekution i sådana skepp anses dessa ej kunna ådra sig sjöpanträtt;[3] de är också undantagna från SjpKonvs tillämplighet.[4] Däremot utplånas icke redan uppkommen sjöpanträtt av att skeppet kommer i

[1] Danmark, Norge, Sverige, Marocko och Syrien – men icke Finland – hade intill 1990 antagit konventionen. Att denna från början rönt svagt internationellt intresse föranledde Comité Maritime International till översyn av densamma (se CMI 1985) för fortsatt behandling av mellanstatliga organisationer. Översynen gav resultatet att endast få ändringar var behövliga, men det fortsatta internationella revisionsarbetet kan väntas bli tidsödande.

[2] Vid successiv sjösättning, då t.ex. sektioner av skeppet kommer i sjön vid skilda tillfällen, kan alltså sjöpanträtt uppstå redan när den första sektionen blir vattenburen. Panträtten kommer då att omfatta hela bygget med tillbehör och allt. Det bör dock ej förbises, att sektioner, som är under tillverkning annorstädes än där sjösättningen äger rum, endast blir föremål för panträtten i den mån de enligt 4 § SjöL utgör skeppsbyggnadstillbehör; jfr under 1.3.2.

[3] Se 1926 års internationella konvention om statsfartygs fri- och rättigheter (art. 3). Jfr SjöLprop I s. 163, Tiberg I s. 85 f, Røed i AfS Bind 1 s. 83 ff samt lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m.

[4] Se art. 12:2.

exekutionsrättsligt fredad statsdrift. Panträtten undertrycks visserligen då men kan göras gällande igen, om skeppet återgår i annan drift.[5]

Sjöpanträtt är enligt 244 § SjöL förenad med vissa sjöfordringar. Rättigheten stiftas ex lege genom fordringens uppkomst och är således oberoende av upplåtelse, besittning, registrering eller inskrivning. Antingen är en fordran sjöpantberättigad och då behövs – utöver vad som krävts för fordringens tillkomst – ingen särskild rättshandling för att panträtt skall stiftas. Eller också är fordringen icke någon sjöpantfordran och i så fall hjälper intet pantavtal; ingen panträtt uppkommer därav.

Sjöpanträtt består utan hinder av nationalitetsskifte eller omregistrering[6] och står sig utan vidare mot ny ägare, f.ö. vare sig denne känner till rättigheten eller ej.[7] Rättigheten utgör alltså en fullgången panträtt och hör som sådan till typen tyst legalpanträtt.

Att sjöpanträtt såsom legalpanträtt icke kan stiftas genom upplåtelse eller eljest genom avtal, hindrar ej att avtal om att sjöpanträtt icke skall uppstå kan vara fullt verksamt. Undantag måste visserligen av rättspolitiskt tungt vägande skäl göras för sjöpanträtt för lönefordran.[8] Och enligt min mening ligger det nära till hands att ta samma grepp på frågan huruvida passagerare genom förbehåll i befordringsavtalet kan berövas sjöpanträtt för anspråk på ersättning för personskada; grunderna för 1973 års sjölagändringar rörande passagerarbefordran kan sägas tala för det.[9] Men i övrigt torde intet hindra att en presumtiv sjöpantborgenär på förhand avstår från sjöpanträtt vartill han eljest skulle bli berättigad. Och efter sjöpantfordringens uppkomst kan naturligtvis varje borgenär avstå från att göra sin panträtt gällande.

Det är i första hand genom redaren i hans egenskap av driftsherre som sjöpanträtt stiftas i skepp. Men modern sjöfart känner många driftsformer. Redaren kan delegera driften eller vissa driftsfunktioner till andra. Han kan sålunda överlåta åtskilligt till avdelningschefer och linjeagenter. Han kan anlita självständiga medhjälpare för lastning och lossning eller för att driva restauration eller annat ombord. Och han kan bortfrakta skeppet på sådana villkor att han därmed också

[5] Jfr preskriptionsreglerna i 248 § SjöL.

[6] Se 246 § SjöL. Här bortses från möjligheten att skifte av nationalitetsflagg kan äventyra sjöpanträttens bestånd genom att skeppets nya hemlands lag ej erkänner panträtten i fråga; tillämpas då den lagen vid exekution i skeppet – något som dock ej är självklart, eftersom lagvalet beror på de normer lex fori har för ändamålet – blir sjöpanträtten utplånad genom försäljningen utan att pantborgenären får betalt.

[7] Jfr ovan under 5.2.2.2.

[8] Se SjöLprop I s. 162. Jfr Sandström s. 34 f, Lund i NDS 1949 s. 397 ff och NDS 1929 s. 201 (NH).

[9] Se prop. 1973:137 bl.a. s. 48 ff och 144 f (NJA II 1975 s. 130 och 351 f); jfr prop 1982/83:159 s. 96 f (NJA II 1983 s. 281 ff).

avhänder sig driftsfunktioner, t.o.m. så att befraktaren träder i hans ställe som redare. Sjöpanträtt uppstår oberoende av dessa varierande driftsformer. Med nyssnämnt undantag för suveräna stater kan nämligen enligt 244 § tredje stycket SjöL var och en, som helt eller delvis handhar skepps drift i redarens ställe, såsom gäldenär i sjöfordringsförhållande belasta skeppet med sjöpanträtt. Detta gäller naturligtvis så mycket mera skeppsägaren själv, om han ej är redare.

För uppkomsten av sjöpanträtt fordras i princip ej att det förfogande över skeppet som gav upphov till pantfordringen var rättsenligt på det sättet att gäldenären kunde härleda sin förfoganderätt från skeppsägaren. Det ligger i sakens natur när det gäller utomobligatoriska sjöpantfordringar. Konventioner ger – till skillnad från 1926 års sjöpanträttskonvention[10] – ingen regel om godtrosförvärv av sjöpanträtt. I brist på en sådan utgångspunkt i den nya konventionen har det antagits, att eljest giltig sjöpanträtt endast bör underkännas om det skulle strida mot allmänna rättsgrundsatser att med vetskap om omständigheterna vid (den på kontraktsförhållande grundade) sjöpantfordringens tillkomst göra panträtten gällande i skeppet.[11] En följd härav måste bli att de s.k. non-lien-klausuler varigenom en redare söker förebygga att t.ex. den som befraktat hans skepp på tid belastar skeppet med sjöpanträtt, diskutabla redan enligt förutvarande ordning,[12] på det hela taget blir verksamma endast mellan parterna.

Sjöpanträtt realiseras genom att borgenären med stöd av exekutionstitel vinner utmätning och exekutiv försäljning av egendomen för sin fordran. Borgenären kan också realisera sin rätt genom att bevaka den då egendomen skall säljas exekutivt på initiativ av annan borgenär eller under konkurs eller, efter skeppets kondemnation, på begäran av ägaren enligt 10 § SjöL. Därvid får han utdelning även för ränta och rättegångskostnader.[13]

Sjöpanträtt omfattar stundom flera pantobjekt. Det kan exempelvis vara fallet, om borgenärens fordran avser lön för bärgning av skeppet jämte last eller för bärgning av såväl skeppet (exempelvis en pråm) som en jämte detta havererad bogserare. Kravet på bärgarlön är då förenat med sjöpanträtt i all den bärgade egendomen vem den än tillhör. Varje pant häftar enligt 255 § första stycket SjöL för bärgarlönens hela belopp (primärt solidariskt ansvar). Det innebär, att borge-

[10] Se art. 13.
[11] Se SjöLprop I s. 164, 166 och 264 f (NJA II 1975 s. 370).
[12] Se Sandström s. 340 f och Falkanger s. 327 ff.
[13] Jfr 2 § FRL, 10:12 UB och SjöLprop I s. 335 (NJA II 1975 s. 372).

nären kan söka full betalning ur vilken av panterna han vill; tillhör dessa skilda ägare, får därefter utjämning ske mellan dem. Skulle sådan pantrealisation leda till att borgenären ur en av panterna får betalt för större del av bärgarlönen än som belöper på den panten, räknat efter det inbördes förhållandet mellan panternas värden vid tiden för sjöpanträttens uppkommst (dvs. efter slutförd bärgning), kan enligt 255 § andra stycket SjöL den pantens ägare i regressomgången åberopa den rätt till den andra panten som borgenären hade; han inträder alltså i dennes sjöpanträtt.

Om den realiserade panten häftade särskilt för annan sjöpantfordran med sämre rätt och denna sjöpanträtt trängs undan genom pantrealisationen, inträder enligt 255 § andra stycket SjöL denne sjöpantborgenär också i den förres rätt till övriga panter och det med företräde framför den realiserade pantens ägare. En sådan konkurrenssituation kan tänkas, ifall exempelvis – efter gemensam bärgning av skepp och last – bärgaren söker full betalning ur skeppet och därigenom undantränger ombordanställds krav på lön.[14] Den undanträngde borgenären skall naturligtvis därvid icke få mer utdelning än som kunnat utgå ur skeppet, ifall bärgaren nöjt sig med att söka betalning ur skeppet endast för den del av bärgarlönen som slutligen skulle bäras av detta. Succession i annan borgenärs sjöpanträtt kan bara göras gällande inom ramen för den överskottsbetalning som den gemensamma panten fått kännas vid.

9.2.2 Sjöpantfordringarna

De fordringar som är förenade med sjöpanträtt är förtecknade i en katalog på fem punkter i 244 § första stycket SjöL.

Punkt 1 tar upp fordran på lön och annan gottgörelse, som ombordanställd har rätt till på grund av sin anställning på skeppet; detta svarar mot det s.k. löneprivilegiet iland.[15] Lön inbegriper skatt. Och med annan gottgörelse avses bl.a. sådan löneförmån som utgår genom att redaren, med eller utan löneavdrag, betalar försäkring eller liknande åt den enskilde ombordanställde.[16] För att lönekravet skall

[14] Se 245 § andra stycket SjöL.
Det är icke säkert, att varje gemensam bärgning av skepp och last ger bärgaren sjöpanträtt för bärgarlön i skepp och last gemensamt. Om skeppsägaren och lastägaren icke svarar solidariskt för bärgarlönen, kan skilda panträtter föreligga; jfr Braekhus s. 87 ff.

[15] Se 12, 13 och 15 §§ FRL.

[16] Se NDS 1978 s. 426, 1979 s. 380 och 1981 s. 32 samt NJA 1988 s. 283; av det sistnämnda framgår dessutom att sådana rena socialavgifter som finansierar det svenska lagreglerade pensionssystemet faller utom ramen för "annan gottgörelse". Jfr RH 1989:57. I NDS 1984 s. 51 bedömdes saken annorledes.

säkras genom sjöpanträtt i skeppet måste det ha sin grund i anställning ombord på detta. Eljest finns icke något identifierbart pantobjekt. Den som ej är anställd för tjänst på visst skepp utan är rederianställd åtnjuter alltså icke sjöpanträtt för sin fordran på lön och gottgörelse på grund av anställningsförhållandet annat än till den del den må avse tjänst på visst skepp. På andra sidan har redan under 9.2.1 utretts, att det icke behöver vara redaren som är arbetsgivare för att lönekravet skall vara förenat med sjöpanträtt i skeppet. Det är nog att borgenären var anställd ombord, t.ex. hos restauratör som arrenderar restaurangrörelse där.

Punkt 2 avser lotsavgifter, hamnavgifter, kanalavgifter och andra vattenvägsavgifter. Förutsättningen för att avgiften skall säkras genom sjöpanträtt i skepp är dock att den hänför sig till just detta skepp. Man kan alltså ej åberopa sjöpanträtt i annat, samme redare tillhörigt skepp för avgiftskravet. Sådana anspråk mot systerskepp är eljest tillåtna på sina håll utomlands.[17]

Under *punkterna 3 och 4* hör fordringar på ersättning för skada, som uppstått i omedelbart samband med skeppets drift. Anspråk på ersättning för *atomskada* är undantagna här. I fråga om ersättning för egendomsskada gäller dessutom den betydelsefulla begränsningen att kravet skall vara rent utomobligatoriskt så att det icke ens kan grundas på avtalsförhållande. Därigenom skiljs i konventionsenlig ordning ut last- och resgodsskadekrav från kretsen av sjöpantfordringar. Tekniken har emellertid sin begränsning. Om exempelvis skeppet Alfa stöter samman med skeppet Beta eller med kaj och därvid skadar last eller resgods ombord på Beta eller på kajen, kan alltså dessa skadelidande ha sjöpanträtt i Alfa för sina ersättningsanspråk mot detta skepps redare medan den som till följd av sammanstötningen lidit last- eller resgodsskada ombord på skeppet Alfa icke har sjöpanträtt i detta skepp för sitt krav på skadestånd. Däremot kan han ha sjöpanträtt i skeppet Beta.

Med skepps drift förstås ej endast dess navigering och handhavande utan, liksom vanligen annorstädes i SjöL,[18] hela dess ändamålsenliga användning som skepp. Därav följer både att ersättning för skador som vållas vid skeppssammanstötning härrör av skeppsdriften och att sådana skador som orsakas under lastning och lossning, ombord- och ilandstigning, samt båttransporter mellan skepp och land[19] i och för

[17] Jfr art. 3:1 i 1952 års internationella konvention om kvarstad på högsjögående fartyg. Den konventionen erkänns tills vidare ej av de nordiska länderna; jfr SOU 1965:18 s. 94, (texten intagen som bilaga 4).

[18] Se bl.a. 10 och 301 §§. Jfr även motiven till den sistnämnda NJA II 1967 s. 84 samt SjöLprop III s. 27.

[19] Sådan för- eller eftertransport kan dock utgöra självständigt befordringsled och hör då icke omedelbart till skeppets drift; jfr SjöLprop I s. 334 (NJA II 1975 s. 371).

sig väl kan ha det nödvändiga sambandet med driften. Däremot föreligger intet omedelbart sådant samband, när skada inträffar under uppehåll i biljettkö iland eller vid besök på rederiets kontor. En viss ledning för prövning av gränsfall torde stå att vinna vid jämförelse med reglerna i 10 kap. SjöL om redaransvarets begränsning. Ty SjpKonvs författare hade den ungefärliga innebörden av art. 1 i 1957 års internationella konvention i det ämnet för ögonen, när SjpKonvs formulering "in direct connection with the operation of the vessel" valdes.[20] Och 1976 års internationella konvention i samma ämne, som avlöst 1957 års konvention för vårt vidkommande, har motsvarande formulering.[21]

Under *punkt 5* är sammanförda fordringar på bärgarlön och haveribidrag samt fordran på ersättning för avlägsnande av vrak.

Att anspråk mot vrakägare på ersättning för avlägsnande av vraket sålunda skall vara förenat med sjöpanträtt i detta är tydligt nog. Det torde däremot vara uteslutet att den som på grund av myndighets uppdrag, och icke på vrakägarens, skaffat undan vraket kan utöva sjöpanträtt i vraket för sitt anspråk *mot myndigheten* på ersättning för fullgjort uppdrag. I förarbetena har, utöver detta fall, diskuterats huruvida sådant anspråk mot annan redare, som till följd av skeppssammanstötning är ansvarig för avlägsnandet av vraket, skulle kunna vara förenat med sjöpanträtt i dennes skepp.[22] Föredragande statsrådet anförde följande i anslutning till 244 § SjöL.

Att sjöpanträtt uppstår i det fartyg vars redare ådragit sig ansvar för att vraket avlägsnas har under remissbehandlingen kritiserats som en alltför utsträckt tolkning av konventionen medan det i stället hävdats att den som på myndighetens uppdrag skaffar undan vraket bör ha sjöpanträtt i detta. I det första fallet är det möjligen av intresse att även vrakägaren kan tänkas ha rätt att göra gällande sjöpanträtt i den ansvarige redarens fartyg, nämligen enligt punkt 4 för sin fordran på skadestånd för kollisionsskada. Detta behöver dock inte hindra att myndigheten gör gällande sjöpanträtt i samma fartyg för ett annat anspråk, nämligen fordran på ersättning för att myndigheten låtit avlägsna vraket i redarens ställe. Denne antas ju i exemplet rätteligen svara för detta, emedan hans fartyg föranlett behovet att undanskaffa vraket. Såvitt jag förstår kan detta speciella problem lämnas öppet för rättstillämpningen. I det andra fallet rör det sig om en fordran mot en helt annan (myndigheten) är någon av dem som kan ådra fartyget sjöpanträtt ---. Sådan rätt är alltså konventionsenligt utesluten på den grund som här avses, trots att fordringen rättspolitiskt kunnat förtjäna beaktande.

[20] Se SvJT 1968 s. 61 f.
[21] Se artikel 2:1.
[22] Se SjöLprop I s. 334 f (NJA II 1975 s. 371 f).

Annan fordran än sådan som är angiven i 244 § första stycket SjöL ger icke sjöpanträtt enligt svensk lag.

Övergår sjöpantfordran till annan, består panträtten enligt 256 § SjöL i den nye borgenärens hand.

9.2.3 Förmånsrätt och företräde

Sjöpanträtt har bästa förmånsrätt. Det följer av 4 § 1 och 9 § första stycket FRL och har sin grund i SjpKonv.[23] Detta gäller de sjöpanträtter som konventionsenligt är föreskrivna i SjöL. Konventionen medger, att även annan sjöpanträtt erkänns men i så fall med betydligt sämre förmånsrätt, nämligen först efter hypoteken. Sådant erkännande är förutsatt av den svenska rättsordningen.[24]

Enligt 245 § SjöL är huvudregeln om sjöpanträtters inbördes företräde den att de konkurrerar efter nummerordning och under samma nummer med lika rätt. Konkurrens med lika rätt innebär, att borgenärerna får utdelning i proportion till fordringsbeloppen.[25] Huvudregeln har två undantag. Enligt det ena har fordringar på bärgarlön, bidrag i gemensamt haveri och ersättning för avlägsnande av vrak, som är upptagna under nummer 5 i 244 § första stycket SjöL, företräde framför sådana fordringar under numrena 1–4 som uppkommit före dem. Och det andra undantaget innebär, att av dessa fordringar (på bärgarlön, haveribidrag och ersättning för avlägsnande av vrak) yngre fordran skall gå före äldre. Att dessa fordringar sålunda fått specialföreträde, dels i förhållande till principiellt bättre prioriterade fordringar, dels i förhållande till äldre fordringar under samma nummer, är uttryck för uppfattningen att de härrör av åtgärder som typiskt sett bevarar panten till fördel för alla borgenärer.

Att fordran på bl.a. bärgarlön sålunda bryter företrädet efter nummerordning kan återverka också på möjligheten att följa huvudregeln om lika rätt under samma nummer. Ty om exempelvis fordran på bärgarlön konkurrerar med fordringar på sjömanslön, som avser tid såväl före som efter bärgningen, skall sjömanslön för tiden före bärgningen betalas efter bärgarlönen men denna i sin tur stå tillbaka för sjömanslön för tiden efter bärgningen. Lika rätt under samma nummer kan icke tillämpas i detta fall. Regeln om sådan lika rätt är därför subsidiär till regeln om specialföreträde för fordran på bl.a. bärgarlön.[26]

[23] Se art. 5:1. Angående visst undantag för det fall att egendomen säljs exekutivt under konkurs och den dragit särskilda kostnader se ULprop s. 63 ff och 112 ff; jfr UBkom s. 303 f. Uttryckligt stöd för detta saknas i SjpKonv men det harmonierar med grunderna för den föreskrift i art. 11:2 som gör kostnaderna för exekutionsförfarandet ersättningsgilla framför andra.

[24] Jfr 259 § andra stycket SjöL.

[25] Se 1 § FRL.

[26] Se 245 § tredje stycket första punkten SjöL. Jfr SjöLprop I s. 336, 578 f och 618 (NJA II 1975 s. 373 ff) där flera andra lösningar också diskuteras.

Ett bärgningsföretag eller ett gemensamt haveri kan på detta sätt interpunktera en rättighetssekvens med ungefär samma verkan som anknytningen till viss resa hade enligt äldre rätt.[27]

9.2.4 Panträttens upphörande

Sjöpanträtt upphör genom att fordringen infrias. Utom detta normala sätt för panträttens upphörande känner SjöL två sätt och BrB ett: preskription, exekution och förverkande[28] men inga andra. Dessa tre fall skall nu behandlas var för sig.

9.2.4.1 Preskription

Medan annan panträtt i princip ej är underkastad preskription[29] gäller enligt 248 § SjöL, med grund i SjpKonv, att sjöpanträtt utslocknar ett år från fordringens uppkomst. Sjöpanträtt är sålunda en kortlivad rättighet. Dess bestånd kan icke heller utsträckas till tiden vare sig genom partsöverenskommelse – vilket f.ö. skulle strida mot rättighetens konstruktion som legalpanträtt[30] – eller annorledes. Men om laga hinder skulle möta mot att egendomen beläggs med kvarstad eller tas i mät för sjöpantfordringen, t.ex. genom att skeppet kommer i icke-kommersiell statsdrift och sålunda blir fredat för exekution, upphör preskriptionstiden att löpa så länge hindret består. Rent praktiska svårigheter eller hinder mot att rättigheten görs gällande saknar däremot betydelse i sammanhanget.

Preskription av sjöpanträtt bryts konventionsenligt genom kvarstad eller utmätning[31] som åtföljs av exekutiv försäljning. Sjöpantborgenären har för ändamålet tillagts privilegiet att använda kvarstad uteslutande som medel att förebygga rättighetens preskription. Till skillnad från andra borgenärer behöver han icke – som 15:1 RB förutsätter – visa att motparten kan befaras komma att aktivt undandra sig att infria hans fordran. Det är nog att han gör sannolikt att han har en fordran med sjöpanträtt i skeppet, vilken – enligt vad lagförarbetena räknar som underförstått i 15:1 RB – är förfallen eller blir det innan dom faller i tvisten.[32]

[27] Se 269 § SjöL i dess före 1973 års sjölagändringar gällande lydelse.
[28] Se 36:4 BrB.
[29] Se dock den ordning för utsläckning av panträtt på grund av inteckning som regleras i 275 § SjöL.
[30] Rättigheten kan ju icke stiftas enbart genom avtal.
[31] Jfr art. 8 i SjpKonv. Den engelska texten nämner bara kvarstad ("arrest") – något som torde bero på förbiseende – men den franska texten, med samma vitsord som den engelska, använder uttrycket "saisie" och det täcker såväl "saisie conservatoire" (kvarstad) som "saisie exécutoire" (utmätning).
[32] Privilegiet infördes 1988 efter viss förebild i norsk och dansk rätt. Se prop 1987/88:77. Lagstiftningen utlöstes av ett rättsfall; se NJA 1986 s. 450, jfr SvJT 1986 s. 376.

Den avgörande tidpunkten för preskriptionsavbrottet är den då kvarstaden eller utmätningen säkerställdes eller, om åtgärden säkerställts provisoriskt enligt 6:12 och 16:13 UB, den då beslutet om kvarstad eller utmätning meddelades. Denna rättsverkan är emellertid betingad av att exekutiv försäljning verkligen följer på kvarstaden eller utmätningen. Blir ingen sådan försäljning av, faller kvarstadens eller utmätningens preskriptionsavbrytande verkan bort.[33]

Med utmätning och därav föranledd exekutiv försäljning likställer SjöL sådan exekutiv försäljning som äger rum i konkurs eller på begäran av ägaren efter kondemnation enligt 10 § SjöL. Detta saknar visserligen uttryckligt stöd i SjpKonv men har synts naturligt med hänsyn till att försäljningen dock äger rum i samma ordning som efter formlig utmätning; konkursen innefattar ju f.ö. generalexekution. En svårighet har här varit att bestämma ett moment i exekutionen som svarar mot det då utmätning är säkerställd. Lagstiftaren har stannat för att det skall vara då försäljning begärts och skeppet tagits ur drift. Detta behöver icke ha skett i svensk hamn.[34] Det är alltså nog att driften avbrutits med anledning av begäran om försäljning. Att exekutiv försäljning därefter ej kan äga rum förrän egendomen på det ena eller andra sättet förts till svenskt område är en annan sak.

Kravet på driftsavbrott kan ej efterlevas vid exekutiv försäljning i konkurs av skepp under byggnad. Det är visserligen föga troligt, att detta skall bli ett praktiskt problem, men såvitt jag förstår får man i förekommande fall helt enkelt avstå från att tillämpa kravet och räkna preskriptionsavbrottet från dagen för begäran om försäljning; jag förutsätter då att skeppet är under byggnad i bokstavlig mening utan att faktiskt uppträda som färdigt skepp.

9.2.4.2 Exekution

Det är en av SjpKonv påbjuden,[35] i 249 § SjöL föreskriven ordning att sjöpanträtt upphör genom pantens exekutiva försäljning. Detta är naturligt nog med hänsyn till att sådan försäljning innefattar pantrealisation. Panträtten upphör även om köpeskillingen mot förmodan ej skulle räcka till betalning av pantfordringen eller om fordringen ej var känd och därför över huvud taget icke blivit beaktad vid exekutionen.

För att exekutiv försäljning skall utplåna sjöpanträtt gäller konventionsenligt, att skeppet eller skeppsbygget skall ha befunnit sig inom exekutionsstatens juristdiktionsområde vid försäljningstillfället. Det är enligt svensk rätt en förutsättning för försäljning.[36] Men på ett eller annat håll utomlands kan det tänkas att utmätt skepp säljs exekutivt även om det icke befinner sig inom exekutionsstatens territorium.[37]

[33] Sjöpantborgenären är vid exekutiv försäljning under konkurs kompenserad för risken att förfarandet läggs ned på så sätt att han genom s.k. anslutning kan förhindra att det sker; se 10:5 UB.
[34] Se 248 § andra stycket SjöL. Jfr ULprop s. 218 ff och 236 samt UBkom s. 296.
[35] Se art. 11.
[36] Se ULprop s. 38. Jfr numera 8:8 KL.
[37] Det måste dock vara mycket sällsynt att det sker i fråga om andra än i exekutionsstaten hemmahörande skepp.

Vidare måste den exekutiva försäljningen uppenbarligen också ha varit laglig, bedömd enligt exekutionsstatens lag. För svensk del betyder det bl.a., att registrerat skepp eller skeppsbygge måste ha sålts på exekutiv auktion, ty underhandsförsäljning av sådan egendom är ej tillåten.[38] Auktionen måste också ha vunnit laga kraft och köpeskillingen ha erlagts. Härutöver skall SjpKonvs speciella krav på exekutiv försäljning ha iakttagits. Därmed syftas på konventionens förskrift att bl.a. sjöpantborgenär, vars fordran anmälts till exekutionsmyndigheten, skall underrättas om försäljning minst trettio dagar i förväg.[39]

Såvitt det kommer an på svensk rätt erkänns exekutiv försäljning med verkan att sjöpanträtt i egendomen utplånas utan hänsyn till om försäljningen ägt rum i konventionsstat eller ej. God konventionsenlig ordning är alltså godtagen ordning varhelst den iakttagits.

9.2.4.3 Förverkande

Sjöpanträtt upphör slutligen också, ifall den såsom "särskild rätt" förklaras förverkad med tillämpning av 36:4 BrB samtidigt med att panten förklaras förverkad till kronan på grund av brott vid vilket den kommit till användning som hjälpmedel. Jag hänvisar till framställningen om skepps- och skeppsbyggnadshypotek under 6.8.

9.3 Retentionsrätt

9.3.1 Rättigheten

Retentionsrätt i skepp eller skeppsbygge finns av flera slag.[40] Föremålet för denna framställning – koncentrerad till 1973–75 års sjösakrättsliga lagändringar – är närmast retentionsrätt enligt 247 § SjöL. Som skall framgå i det följande förtjänar denna rättighet väl att behandlas under rubriken legalpanträtt. Det får ses som en eftergift åt traditionen att den är betecknad retentionsrätt.

Den reglering av retentionsrätt som numera föreligger i 247 § SjöL har sin förankring i SjpKonv[41] och innefattar en utvidgning av den retentionsrätt för fordran på grund av arbetsbeting som oskriven svensk lag redan tidigare tillerkänt bl.a. skeppsvarv i deras egenskap av "hantverkare". Denna utvidgning hänger samman med att den nya

[38] Jfr nedan i 10 kap.
[39] Se 10:7 UB.
Konventionskravets innebörd diskuteras i 11 kap.
[40] Som exempel kan anföras bärgares rätt enligt 232 § SjöL, byggnads- eller reparationsvarvs rätt enligt 247 § SjöL och sådan retentionsrätt som kan åberopas av den vilken har skepp i sin vård och förvaring (jfr SjöLprop I s. 584/ NJA II 1975 s. 384 och 12:8 HB).
Se vidare Rodhe II § 30 d.
[41] Se art. 6:2, där f.ö. uppmärksammats att rättigheten kan förtjäna beteckningen panträtt lika väl som beteckningen retentionsrätt.

ordningen för registrering av och inskrivning av rätt till skepp under byggnad räknar med att den fulla äganderätten kan bli lagd i beställarens hand redan för tiden före leveransen så att varvet därigenom frånhänder sig rätt att häva beställningsköpet samt behålla skeppet som sitt och utan vidare t.ex. förfoga över det genom försäljning för egen räkning.[42] Och denna beställarens rätt kan enligt 19 och 22 §§ SjöL vinna sakrättsskydd på grund av inskrivning så att beställaren i princip blir legitimerad att förfoga över egendomen, främst genom inteckning och panträttsupplåtelse på grund av inteckning. Lagstiftaren har då funnit det nödvändigt för den inbördes balansen mellan skeppsbyggnadsavtalets parter att – till förstärkning av varvets köprättsliga befogenhet att vid behov innehålla sin prestation, en befogenhet som bäst beskrivs såsom en *detentionsrätt*[43] – förse varvet med en som begränsad sakrätt utformad, välprioriterad retentionsrätt. Syftet är att varvet säkert skall kunna både hålla skeppet inne för att framtvinga beställarprestation och framgångsrikt konkurrera med beställarens borgenärer om betalning ur egendomen. Retentionsrätten måste ses mot denna bakgrund.

Retentionsrätt enligt 247 § SjöL är följaktligen en mot var och en gällande rätt att hålla annan tillhörigt skepp eller skepp under byggnad[44] kvar för att framtvinga och vid behov säkra betalning för fordran på grund av tillverkning, ombyggnad eller reparation. Det är i denna sakrättsliga gestalt som rättigheten har sin egentliga funktion att fylla. Det utesluter emellertid ej att den vid tillverkning enligt beställningsköp kan göras gällande mellan parterna redan innan beställaren vunnit sakrättsskydd för sitt förvärv. Men det är icke säkert att den i så fall lägger något till den detentionsrätt varvet ändock vanligen har.

Medan sjöpanträtt kan häfta vid skepp först från och med sjösättningen kan retentionsrätt utövas så snart något finns som är värt att hålla inne, vare sig egendomen kommit i sjön eller ej. Ingen gräns behöver alltså här dras mellan skepp och skepp under byggnad.

[42] Jfr under 3.1.2 och 5.2.2.

[43] Se t.ex. 10 § KöpL. Jfr SjöLprop I s. 169 och 268 (NJA II 1975 s. 381) Rodhe I s. 163 ff och II s. 182 samt Tiberg I s. 229.

[44] När varvet är bevarat vid villkorlig äganderätt till skeppet har det intet rättsligt betingat behov av retentionsrätt i den begränsade sakrättens form. Jfr SjöLprop I s. 584 f (NJA II 1975 s. 384).

Retentionsrätt bör också kunna utövas i icke-kommersiella statsskepp utan hinder av egendomens principiella immunitet mot exekution.[45] Rättigheten utgör en sakrättsligt betingad förstärkning av eljest erkända obligationsrättsliga befogenheter och kan i och för sig göras gällande utan exekutiva ingrepp. Och det internationella fördraget om statsfartygs fri- och rättigheter[46] torde ej avse att förebygga enskild rättsutövning. Det är emellertid icke sagt att alla de befogenheter som kan vara förenade med retentionsrätt skall kunna praktiseras i statsegendom av förevarande slag. Ty realisation genom försäljning ligger till sina praktiska konsekvenser betänkligt nära exekution. Och exempelvis återställande av rättsstridigt rubbad besittning skulle troligen ej kunna företas handräckningsvägen.

För att retentionsrätt skall stiftas behövs ingen upplåtelse.[47] Rättigheten uppkommer i omedelbar kraft av 247 § SjöL såsom ett accessorium till fordringsrätten. Och den kan i själva verket lika litet som sjöpanträtt stiftas genom avtal.[48] Däremot står det parterna fritt att genom avtal verksamt förhindra att retentionsrätt uppkommer där så eljest skolat ske.

Det är påfallande, att retentionsrätt enligt 247 § SjöL icke gäller för säljares krav på utestående köpeskilling med mindre det är fråga om beställningsköp. Analogisk utvidgning till fall av vanligt köp skulle säkerligen strida mot SjpKonv. Den säljare som vid leverans av skepp till utlänning redan utverkat avregistrering av skeppet i och för leveransen har därigenom frånhänt sig möjlighet att häva köpet och behålla skeppet ifall leveranslikvid uteblir. Skeppet kan ju ej avregistreras förrän köparen blivit ägare och skeppet därigenom mist sin svenska nationalitet, något som i sin tur förutsätter att köparens förvärv är fullbordat. Och som jag utvecklat under 3.1.2 kan köparens förvärv icke vara fullbordat, om säljaren är bevarad vid hävningsrätt. I den mån säljaren behöver påtryckningsmedel mot köparen för att i detta läge få ut leveranslikvid får han alltså i första hand lita till sin rätt enligt 10 § KöpL att leverera endast mot likvid. Denna rätt är icke någon egentlig retentionsrätt. Men den kan avtalsvis förstärkas till dylik, låt vara att rättigheten då – liksom varje annan retentionsrätt utom den 247 § SjöL reglerar – måste stå tillbaka för konventionsenliga rättigheter. Det ligger enligt min mening nära till hand att underförstå avtal om retentionsrätt för skeppssäljare, ifall skeppet skall levereras avregistrerat och mot utestående likvid.

[45] Se Tiberg I s. 233 f, Hjerner i Festskrift till Nial s. 296 ff och NDS 1950 s. 181. Jfr NJA 1965 s. 145.
[46] Se not 3 ovan.
[47] Jfr Undén II s. 242 ff.
[48] Se SjöLprop I s. 270 (NJA II 1975 s. 383). Jfr under 9.3.3 nedan.

Till skillnad från sjöpanträtt men i likhet med handpanträtt kräver retentionsrätt, för sin uppkomst såväl som för sitt bestånd, att rättsägaren har besittning till egendomen; så länge besittningen består torde rättigheten var okränkbar.[49] Besittningskravet är likväl icke så mycket förestavat av de publicitetshänsyn som delvis ligger bakom det panträttsliga besittningskravet, även om det också fyller den funktionen. Här är det i stället i första hand fråga om att tvinga fram en prestation av skeppets ägare genom att denne nödgas undvara skeppet.[50] Det måste därför stå i retinentens makt att hindra att skeppet kommer i ägarens besittning. Bäst sker det naturligtvis, om varvet självt har och behåller besittningen till egendomen. Men såvitt jag förstår måste detta krav också kunna tillgodoses genom att tredje man innehar skeppet för retinentens räkning under sådana förhållanden att han icke får utan dennes medgivande lämna ut detsamma till ägaren eller annan.[51]

Besittningskravet innebär också, att retentionsrätten icke består sedan retinentens (omedelbara eller medelbara) besittning till egendomen upphört. Det betyder visserligen ej, att en rättsstridig besittningsrubbning skulle bringa retentionsrätten till upphörande. Ty rättsstridigt rubbad besittning kan återställas i laga ordning och då måste retentionsrätten vara bevarad.[52] Men det betyder, att retinenten icke kan ge upp besittningen utan att samtidigt ge upp sin retentionsrätt. Ger han skeppet ifrån sig utan att få betalt innebär det ju också att han, i varje fall in dubio, lämnar kredit och således icke längre behöver sitt laga påtryckningsmedel. Däremot upphör icke retentionsrätten med besittningen, när egendomen tas om hand som ett led i exekution i densamma.

Retentionsrätt hindrar ej att egendomen tas i anspråk för annan gäld. Det är den allmänna regeln i svensk rätt, vilken f.ö. också är förutsatt i SjpKonv.[53] Men retentionsrätten respekteras i så fall. Enligt 8:11 UB behöver retinenten ej avstå från sin rätt utan att han får betalt för sin fordran. Han kan sålunda hindra exekutiv försäljning för pris som ej förslår till sådan betalning. Den makten har han emellertid icke, när utmätningsfordringen enligt FRL är förenad med

[49] Jfr under 5.2.2.2 ovan om godtrosförvärv på grund av inskrivning.
[50] Därmed är icke sagt att samma motiv icke skulle göra sig gällande också i fråga om handpanträtt.
[51] Jfr Tiberg I s. 235 f. Angående tidig svensk rättstillämpning se NJA 1922 s. 360 och 1933 s. 632.
[52] Se SjöLprop I s. 170 (NJA II 1975 s. 381). Jfr Tiberg I s. 237 ff. Försök av ägaren att rättstridigt rubba retinentens besittning bör denne kunna möta med det våld nöden kräver och vid behov kunna förebygga på lämpligt sätt. Jfr Tiberg I s. 235 ff.
[53] Se art. 6.

lika rätt som eller bättre rätt än hans egen. Han får alltså vika för utsökningsborgenär, som kan åberopa sjöpantfordran enligt 244 § SjöL och får då konkurrera om utdelning av köpeskillingen i vanlig ordning.[54]

Skulle utsökningsborgenärens fordran vara förenad med annan, främmande sjöpanträtt, är retinenten däremot icke tvungen att vika. Sådan sjöpanträtt skall nämligen stå tillbaka för såväl retentionsrätt enligt 247 § SjöL som för panträtt på grund av inteckning.[55]

Retentionsrätt enligt 247 § SjöL realiseras – i den mån ej annat överenskommits – genom försäljning i den ordning som föreskrivs i 1985 års lag om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats;[56] lagrummet hänvisar till nämnda lag också i fråga om de fall – närmast nybyggnadsfall – i vilka denna eljest icke skulle ha varit tillämplig av sig själv. Att egendomen besväras av sjöpanträtt (känd eller okänd) eller panträtt på grund av inteckning hindrar icke realisationen. Varken sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning påverkas ju av sådan försäljning. Men förekomsten av en intecknings-borgenär komplicerar försäljningen. Ty borgenärens medverkan kan i regel ej undvaras vare sig pantfordringen likvideras i samband med realisationen eller går i avräkning på köpeskillingen. Däremot utgör det hinder mot realisation att rättegång pågår om fråga varav realisationsbefogenheten beror, t.ex. retentionsfordringens bestånd. Genom realisationen säljer retinenten egendomen på gäldenärens-ägarens vägnar och han är redovisningsskyldig gentemot denne för överskott. Köparen härleder sin rätt direkt från gäldenären-ägaren och retinenten måste vara berättigad att utfärda fångeshandling på dennes vägnar.

Retentionsrätt kan vidare realiseras genom att borgenären med stöd av exekutionstitel vinner utmätning och exekutiv försäljning av egendomen för sin fordran eller genom att han bevakar den i samband med exekution i egendomen[57] på annan borgenärs initiativ, i retentionsgäldenärens konkurs med tillämpning av 8:10 KL[58] eller vid exekutiv försäljning som avses i 10 § SjöL.

[54] Att retinenten emellertid kan lösa ut utsökningsborgenären framgår av 10:4 UB.

[55] Se 259 § andra stycket SjöL och art. 6:1 i SjpKonv.

[56] 1985 års lag är dispositiv utom i relationen näringsidkare-konsument, i vilken den är tvingande till den senares förmån; se lagens 2 §.

[57] Jfr därvid 8:11 UB.

[58] Jfr 1:5 andra stycket KL.

9.3.2 Retentionsfordringen

Den fordran för vilken retentionsrätt utövas skall, som det brukar heta, vara *konnex* med besittningen. Den måste med andra ord grunda sig på det reparations- eller byggnadsavtal enligt vilket varvet har skeppet i sin besittning. Den som reparerat ett skepp åt en redare kan alltså ej, ifall han än en gång får skeppet i besittning men då för annan reparation, hålla egendomen inne för att tvinga fram betalning för den första reparationen.[59] Ej heller kan ett varv, som levererat ett skepp till en beställare, göra gällande retentionsrätt i skeppet för fordran på köpeskilling, om varvet senare får in skeppet för reparation.[60] Än mindre kan naturligtvis retentionsrätten utövas i annat retentionsgäldenären tillhörigt skepp, som kommer i varvets besittning.

Att fordringen skall grunda sig på det rättsförhållande enligt vilket besittningen etablerats betyder, som redan framgått, att ränta och andra biförpliktelser täcks av rättigheten. Om varvet ådrar sig kostnader för förvaring och underhåll under skeppsägarens dröjsmål med att ta tillbaka reparerat skepp, täcks det alltså av den retentionsrätt som gäller för reparationsersättningskravet. Och om varvet nödgas häva ett beställningsköp på grund av kontraktsbrott på beställarens sida och därigenom befria sig från skyldighet att fullfölja tillverkningen,[61] kan det utöva retentionsrätt i det beställaren tillhöriga skeppet till säkerhet för sin fordran på skadestånd av denne.[62]

Gäldenär i fordringsförhållandet är i allmänhet skeppsägaren, redaren eller beställaren och det hör till bilden att befälhavare på svenska skepp har ställningsfullmakt enligt 64 § SjöL, som ger dem viss behörighet att träffa t.ex. reparationsavtal på redarens vägnar, låt vara att redaren numera oftast styr själv med sådant. Träffas avtalet av någon, som icke var berättigad att förfoga över egendomen på det sättet, kan varvet enligt stadgad praxis likväl förvärva retentionsrätt i god tro[63] eller i vissa fall t.o.m. utan god tro.[64]

[59] Jfr NJA 1924 s. 581 och 1985 s. 205.

[60] Skulle den ursprungliga besittningen ha rubbats rättsstridigt, kan däremot den tidigare retentionsrätten återupplivas genom det senare besittningstagandet. Jfr Tiberg I s. 238.

[61] Kan också överlåtelsen hävas, så behåller varvet skeppet som sitt till följd av hävningen och retentionsrätt enligt 247 § SjöL varken har varit eller blir aktuell då; jfr SjöLprop I s. 584 f (NJA II 1975 s. 384).

[62] Se SjöLprop I s. 170; jfr NJA II 1950 s. 304 och 309 f.

[63] Se NJA 1936 s. 650 och 1948 s. 10. Jfr SOU 1965:14 s. 77 ff och Hessler s. 141.

Något formaliserat krav på legitimation hos den från vilken retinenten härleder sin rätt är ej uppställt. De former i vilka skeppsdriften bedrivs motiverar ej heller att vare sig besittnings- eller inskrivningsförhållandena generellt tillmäts betydelse för retinentens goda tro.

[64] Se NJA II 1950 s. 307 f, SOU 1965:14 s. 80, Hessler s. 141 och Tiberg I s. 232 f.

Om retentionsfordringen upphör eller efterges, så utsläcks därmed också den till fordringen accessoriska retentionsrätten. Medger retinenten anstånd med betalning helt eller delvis, kan han i regel icke utöva retentionsrätt för att tvinga fram betalning av fordran som sålunda ej är förfallen. Det behöver visserligen ej alltid vara nödvändigt, att retentionsfordringen är förfallen till betalning för att rättigheten skall kunna utövas. I exempelvis de lägen som 61 § KöpL förutsätter (anteciperad betalningsmora) är varvet nämligen – såvitt paragrafen är direkt eller analogiskt tillämplig eller annan regel av motsvarande innebörd gäller – ändock berättigat att hålla egendomen inne tills säkerhet ställs för köpeskillingen. Och varvet bör enligt min mening då kunna utöva sin retentionsrätt enligt 247 § SjöL på motsvarande sätt. I så fall torde varvet, som köplagrummet föreskriver, få godta annan betryggande säkerhet för köpeskillingen, t.ex. i form av bankgaranti. Men eljest är det icke regel att retentionsrätt måste uppges mot annan säkerhet än retentionsföremålet.[65]

9.3.3 Förmånsrätt

Retentionsrätt enligt 247 § SjöL har näst bästa förmånsrätt. Det följer av 4 § 2 och 9 § första stycket FRL. Rättigheten är den enda som jämte sjöpanträtt på det sättet satts före skepps- och skeppsbyggnadshypoteken.[66] Den som har retentionsrätt för fordran på bärgarlön eller för ersättning för förvaring eller uppläggning får stå tillbaka för hypoteksborgenärerna.[67] Denna ordning har sin grund i SjpKonv, som icke tillåter att annan rättighet än retentionsrätt för skeppsreparation eller skeppsbyggnad går före hypoteket.[68] Men det är icke något konventionskrav att retentionsrätten skall prioriteras på hypotekets bekostnad. Konventionsstaterna har full frihet att låta rättigheten gå efter hypoteket.[69] Uppenbarligen skulle emellertid varvets retentionsrätt i nybygge icke kunna väl fylla sin rättspolitiska funktion, om rättigheten kunde urholkas genom att beställaren intecknade egendomen;[70] eftersom ägarhypotek gäller, skulle denne i så fall ej ens behöva belåna

[65] Se Rodhe, Obligationsrätt, Sthlm 1956 s. 409 och NDS 1949 s. 290. Jfr Tiberg I s. 235.
[66] Jfr dock not 23 ovan.
[67] Där sådant krav utgör biförpliktelse till annan retentionsfordran kan det komma i ett annat läge; jfr under 9.3.2. Och för fordran på bärgarlön åtnjuts dessutom sjöpanträtt.
[68] Se art. 5:1.
[69] Se art. 6:2.
[70] Visserligen skulle varvet kunna skydda sig genom förvärvsvillkor som avses i 37 § andra stycket SjöL; jfr under 3.1.6.

pantbrevet för att underminera retentionsrätten. Och reparation eller ombyggnad är typiskt sett åtgärder, som är ägnade att bevara egendomen till gagn för alla borgenärer.[71] Det är bl.a. dessa synpunkter som dikterat ställningstagandet.[72] Det rådde f.ö. nordisk enighet om detta under lagstiftningsarbetet.

Retentionsrättens förmånsrätt återverkar, som framgått under 9.3.1, på själva rättighetskonstruktionen. Ty det kan, med hänsyn till förbudet i 10:7 HB mot handpantsättning av skepp och skeppsbyggen, icke komma i fråga att tillåta att retentionsrätt stiftas genom avtal till förfång för den som har säkerhet i form av skepps- eller skeppsbyggnadshypotek.[73]

9.3.4 Retentionsrättens upphörande

Retentionsrätt upphör på ett naturligt sätt, om retentionsfordringen infrias eller eljest upphör, samt som förut berörts[74] ifall besittningen uppges. Realiseras rättigheten genom egendomens försäljning enligt 1985 års lag om näringsidkares rätt att sälja saker som inte har hämtats eller i annan, mellan parterna överenskommen, ordning måste den naturligtvis också upphöra. Det gäller vare sig realisationen ger full betalning för retentionsfordringen eller ej. Härutöver upphör retentionsrätt genom egendomens exekutiva försäljning eller rättighetens förverkande.

Att retentionsrätt skall upphöra som en följd av exekutiv försäljning av skepp, är en av SjpKonv påbjuden ordning[75] som lagstiftaren av naturliga skäl utvidgat till skepp under byggnad. Försäljningen har denna verkan, om egendomen befann sig i exekutionsstaten vid försäljningstillfället (vilket för svensk del är nödvändigt), om försäljningen skett i laga ordning i övrigt samt om konventionens krav på förhandsunderrättelser till berörda rättsägare iakttagits, allt förutsatt att auktionen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts.[76] Det är en egendomlighet att SjpKonv icke räknar retinenten till dem som skall underrättas.[77] Men enligt svensk lag skall han underrättas.[78] Och det får man nog räkna med som i allmänhet föreskriven ordning också

[71] Jfr de överväganden som föranlett specialföreträde för sjöpanträtt för fordran på bärgarlön m.m. och som berörts under 9.2.3.
[72] Se SjöLprop I s. 170 ff och 269 f (NJA II 1975 s. 382 f). Jfr under 6.6 ovan.
[73] Se SjöLprop I s. 171 och 270 (NJA II 1975 s. 381 och 383).
[74] Se under 9.3.1.
[75] Se art. 11.
[76] Jfr 11 kap.
[77] Se art. 10.
[78] Se 10:7 UB.

utomlands. Försäljningen lär likväl icke gå retinenten omärkligt förbi, eftersom han har besittning till egendomen i varje fall då exekutionen säkerställs. Är villkoren infriade, skall försäljningen utplåna rättigheten vare sig egendomen sålts i Sverige eller utomlands och oavsett om exekutionsstaten är konventionsstat eller ej. Här gäller samma regel som i fråga om sjöpanträtt.[79]

Att retentionsrätt upphör, när egendomen förklaras förverkad till kronan enligt 36:4 BrB förutsätter, liksom när det gäller panträtt, att rättigheten blir föremål för särskild förverkandeförklaring enligt lagrummet i samband med att egendomen förklaras förverkad till staten.

9.4 Surrogation och försäkringsskydd

Panträtt omfattar i allmänhet vad som trätt i stället för skadad eller förlorad pant. Sålunda gäller surrogationsprincipen för panträtt på grund av skepps- och skeppsbyggnadsinteckning enligt uttrycklig regel i 263 § SjöL; principen infördes där genom 1973 års sjölagändringar. Och borgenären är dessutom medförsäkrad (förmånstagare) enligt 54 § FAL.[80]

De surrogat som närmast är aktuella är försäkringsersättning och annan ersättning för skeppsskada, t.ex. haveribidrag eller skadestånd på grund av sammanstötning. Surrogation och försäkringsskydd har ett intimt samband inbördes. De fyller, ehuru på skilda sätt,[81] samma rättspolitiska syfte. Båda skydden kan nog uteslutas genom försäkringsvillkoren. Men där borgenären är medförsäkrad kan han ofta hävda självständigt ersättningsanspråk och där han är pantborgenär har han självständig rätt till sådan ersättning som faller ut.[82]

I fråga om *sjöpanträtt* gällde förut en viss surrogationsrätt med stöd av 1926 års sjöpanträttskonvention.[83] Men SjpKonv innehåller inga regler om detta och det har därför ansetts vara med konventionssyftet bäst förenligt att frånkänna sjöpantborgenär surrogationsrätt;[84] konventionsförfattarna anses ha sökt undvika panträtt i rättighet. Det har också åberopats, att sjöpanträtts egenskap av tyst panträtt gör den svår för utomstående att konstatera. Därför skulle det komplicera

[79] Jfr 249 § SjöL.
[80] Jfr under 6.7.
[81] Se Fogelklou i AfS Bind 2 s. 1 ff, vartill refererats i SjöLprop I s. 289 (NJA II 1975 s. 398 f). Jfr ovan under 6.7.
[82] Jfr SjöLprop I s. 289 f (NJA II 1975 s. 399) och Hellner s. 319 f. Det bör ej förbises att ägaren kan beröva borgenären surrogatet genom att helt enkelt underlåta att försäkra egendomen.
[83] Jfr bl.a. 268 § SjöL i dess före 1976 gällande lydelse.
[84] Se SjöLprop I s. 191 f och 290 (NJA II 1975 s. 399).

skaderegleringar, om okända presumtiva sjöpantborgenärers rätt måste beaktas. Enligt 257 § första stycket SjöL gäller sjöpanträtt följaktligen ej i ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på egendomen.

Att surrogationsrätt frånkänts sjöpantborgenär har på samma skäl föranlett, att denne också uteslutits från den krets intressenter till vars förmån försäkring gäller enligt 54 § FAL.

Det måste erkännas, att frånvaron av surrogationsrätt är principiellt otillfredsställande när det gäller så skyddsvärda intressen som t.ex. de ombordanställdas lönekrav representerar. Att erkänna surrogationsrätt för sådan sjöpanträtt borde i och för sig ej ha behövt bereda oöverkomliga svårigheter. Lösningen är olycklig också i den mån den går ut över passagerares skadeståndskrav. Ståndpunkten har emellertid intagits i nordisk enighet och det praktiska behovet av sådan enighet avgjorde saken för den svenske lagstiftaren.[85]

Retentionsrätt ansågs redan före 1973 års sjölagändringar vara förenad med surrogationsrätt.[86] Uppenbarligen kan de betänkligheter som åberopats i fråga om sjöpanträtt alls icke göras gällande mot retinentens surrogation. Han har följaktligen enligt 257 § andra stycket SjöL rätt till betalning ur ersättning som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på egendomen. Han är också medförsäkrad enligt 54 § FAL.

Försäkringsskydd enligt FAL är icke så viktigt. Ty lagens 54 § är i allmänhet ersatt med andra villkor, som försäkringsbranschen tillämpar. Sålunda ger både SjFPL och AKV inteckningsborgenär rätt till försäkringsersättning, låt vara ej bättre än försäkringstagaren.[87] Däremot är varken sjöpantborgenären eller retinenten beaktad och därav kan nog slutas att ingendera ansetts skola åtnjuta försäkringsskydd.[88] Av retentionsrätt betingad rätt till betalning ur försäkringsersättning och annan skadeersättning är sålunda, jämförd med försäkringsskydd enligt 54 § FAL, praktiskt betydelsefull, åtminstone så länge skadeståndsrätten intar hittillsvarande restriktiva hållning till frågan i vad mån s.k. tredjemansskada skall vara ersättningsgill.

9.5 Tillämpligheten

De svenska lagreglerna om sjöpanträtt i skeppsegendom tillämpas i egenskap av lex fori, närhelst sådan rättighet som de själva styr görs gällande inför svensk myndighet. Det gäller oberoende av egendomens nationalitet eller registrering. På samma sätt tillämpas lagreglerna när retentionsrätt av det slag som 247 § SjöL reglerar åberopas

[85] Se SjöLprop I s. 290 (NJA II 1975 s. 399).
[86] Jfr NJA 1942 s. 575.
[87] Se § 92 i planen och 45 i villkoren.
[88] Jfr SOU 1970:74 s. 124. Hellner har emellertid ansett slutsatsen oviss (s. 445) och Tiberg (I s. 92 f) har kommit till motsatt uppfattning. I SjöLprop I hålls frågan öppen; se s. 288 (NJA II 1975 s. 398).

inför svensk myndighet. Denna ordning är föreskriven i 259 § SjöL och går närmast tillbaka på art. 12:1 i SjpKonv.

Enligt nyssnämnda lagrum kan annan (utländsk) legalpanträtt också erkännas. Det sker med tillämpning av registreringslandets lag. Rättigheten skall emellertid då stå tillbaka för sjöpanträtt och retentionsrätt enligt de svenska lagreglerna, varmed åsyftas rättigheter enligt 244 och 247 §§ SjöL. Och den får i övrigt icke ges bättre rätt än den svenska legalpanträtt som den närmast motsvarar. Detta medför, att utrymmet för att här i landet erkänna främmande legalpanträtt är begränsat till utlandsregistrerad skeppsegendom; i sådan får främmande legalpanträtter på den andra sidan erkännas även om egendomen skulle vara helt eller delvis svenskägd.[89]

Att främmande legalpanträtt icke får erkännas med bättre rätt än motsvarande svenska rättighet innebär, att de svenska rättsreglerna om surrogation och försäkringsskydd kan tillgripas mot sådan rättighet i korrigeringssyfte.

När främmande legalpanträtt sålunda skall jämföras med svensk rättighet av motsvarande slag, bör avseende icke fästas vid om den framträder under annan beteckning än panträtt. Innefattar den full materiell motsvarighet, skall den emellertid icke behandlas som främmande rättighet utan bedömas enligt svensk lag.

Legalpanträtt enligt sjörättsliga regler erkänns enligt 259 § SjöL endast i egendom, som faller inom fartygsbegreppet. Begreppsbestämningen sker med tillämpning av svensk lag såvitt gäller svenska skepp och skepp under byggnad här i landet. När det gäller utländsk, närmast utomlands registrerad egendom, prövas denna fråga med tillämpning av registreringslandets lag. Detta lagval har anbefallts under förarbetena till de exekutionsrättsliga lagändringar som ansluter till 1973 års sjölagändringar.[90] Sedan man den vägen nått fram till att egendomen utgör fartyg, tillämpas i övrigt de svenska lagreglerna såsom föreskrivs i 259 § SjöL.

En speciell komplikation möter, om den utländska egendomen är registrerad enligt de för fartyg gällande reglerna utan att ens enligt registreringslandets lag vara fartyg. En sådan ordning kan vara etablerad i det landet exempelvis i syfte att på sjöburna redskap kunna tillämpa sjörättsliga registrerings- och inskrivningsregler.[91] En strikt tillämpning

[89] Att vi kan vara nödsakade att erkänna ett svenskägt skepps utländska nationalitet, bekräftad genom registrering utomlands, har berörts under 1.2.2. Jag återkommer därtill i 14 kap.

[90] Se ULprop s. 45 f och 85 f.

[91] Enligt § 33 i den norska SjöL kan sjöburna redskap av vissa uppräknade slag införas i skeppsregister vare sig de utgör "skip" eller ej.

av de svenska lagreglerna på frågan om uppkomsten av legalpanträtt i egendomen skulle då medföra, att sådan rättighet ej erkändes här enligt sjörättsliga regler medan däremot inskriven rätt till egendomen sannolikt respekterades.[92] Man kan komma till rätta med det genom att analogiskt tillämpa de svenska, för fartyg avsedda legalpanträttsreglerna på egendomen.

Långtifrån alla de länder som är engagerade i sjöburen handel tillämpar lex fori på legalpanträtt i skeppsegendom. För sådan panträtts uppkomst och bestånd tillämpas utomlands ofta flagglagen (ev. i form av registreringsstatens lag), stundom med reservation för att rättighet som åberopas måste vara känd för lex fori. Den lag som reglerar fordringsförhållandet, ofta lex causae, är ett annat vanligt lagval och även lex rei sitae tillämpas. Följaktligen kan de svenska lagreglerna i ämnet väl tänkas bli tillämpade även under främmande jurisdiktion, trots att de själva hyllar principen lex fori.

[92] Det är nämligen icke troligt, att den i fråga om fartyg allmänt tillämpade grundsatsen att erkänna äganderätt och panträtt, som inskrivits enligt registreringsstatens lag, skulle sättas åt sidan enbart för det att egendomen i fråga strängt taget faller utom fartygsbegreppet. För vår del skulle analogisk tillämpning av 24 och 278–280 §§ SjöL ligga nära till hands. Jfr under 10.6.

10 Skeppsexekution m.m.

En sakrättslig framställning kan icke förbigå exekutionsrätten, ty först under exekution visar det sig vad sakrätt egentligen är värd. Jag skall därför beträda även detta område men i stort sett begränsa mig till vad jag anser att förståelse av de sjösakrättsliga lagreglerna kräver.

10.1 Exekutionsobjekten

I princip kan all skeppsegendom tas i mät men vissa undantag gäller. Sålunda är s.k. icke-kommersiella statsskepp fredade mot exekution, vare sig de är statsägda, befraktade eller rekvirerade för statsbruk; det väsentliga är att den statliga användningen ej innefattar affärsdrift.[1] Vidare är den allmänna exekutionsrättsliga principen att egendom skall vara överlåtbar för att kunna utmätas[2] tillämplig också på skeppsegendom. Ifall exekutionsgäldenärens förvärv av egendomen är förenat med förbud att förfoga över den genom överlåtelse, kan det alltså medföra att egendomen blir immun mot utmätning i hans bo. Det krävs därvid att det är fråga om ett sakrättsligt verksamt förvärvsvillkor;[3] när det gäller skeppsegendom kan sådan verkan säkerställas genom att villkoret antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret enligt 37 § andra stycket SjöL.[4] Är gäldenärens förvärv grundat på oneröst fång, anses villkoret dessutom böra vara uppställt i överlåtarens intresse för att immunisera mot exekution.[5] Till dessa undantag kommer så den i sammanhanget övervägande teoretiska möjligheten att egendomen fredas enligt reglerna om gäldenärens s.k. beneficium.[6]

Skepp och skepp under byggnad torde exekutionsvägen vanligen tas i anspråk för fordran, som är förenad med pant- eller retentionsrätt, och i så fall är egendomen icke fredad från exekution[7] med mindre den utgör icke-kommersiellt statsskepp.

[1] Se ovan under 6.1 och 9.2.1. Jfr i svensk praxis NJA 1942 s. 65 och 342.
Immunitet torde i fråga om statsskepp under byggnad inträda senast vid sjösättningen, eftersom denna sätter flera för färdiga skepp avsedda sakrättsliga regler i tillämpning. Jfr 12 och 250 §§ SjöL.

[2] Se 5:5 UB.

[3] Jfr Hessler s. 463 ff, Hassler s. 146 f och Olivecrona I s. 65 ff.

[4] Jfr 23, 268 och 269 §§ SjöL.

[5] Att detta kräver kritisk analys kan slutas av NJA 1974 s. 376; där var det visserligen äganderättsförbehåll snarare än förfogandeförbud som påstods.

[6] Jfr 5:1 UB, som till undantagen från utmätning räknar bl.a. arbetsredskap till skäligt värde.

[7] Jfr 5:13 UB.

Ett speciellt problem föreligger däri att skepp eller skepp under byggnad, som sålts på avbetalning under äganderättsförbehåll, enligt praxis[8] icke torde vara åtkomligt för utmätning för säljarens fordran på köpeskilling med mindre denne helt avstår från sitt äganderättsförbehåll och att varken egendomen eller köparens villkorliga äganderätt därtill kan tas i anspråk för sådan fordran när konsumentkreditlagen (23 §) eller lagen om avbetalningsköp mellan näringsidkare m.fl. (19 §) är tillämpliga.

Skepp och skepp under byggnad följer exekutionsrättsligt speciella regler, om – såsom torde vara regel – egendomen är registrerad.[9] Andel i och villkorlig äganderätt till skepp eller skepp under byggnad eller andel däri behandlas som rättighet.[10] Det är därvid alltså överlåtarens resp. förvärvarens avtalsenliga rätt till egendomen, och därmed förenade anspråk gentemot den andre, som omfattas av utmätningen.[11] Skulle inskrivning ej ha sökts för förvärvet – och detta följaktligen icke vara borgenärsskyddat – kan egendomen utan vidare utmätas hos överlåtaren.[12] Den kan också utmätas hos förvärvaren, varvid kronofogdemyndigheten enligt 4:31 UB äger söka inskrivning på förvärvarens vägnar.

Till exekutionsobjekten hör slutligen i detta sammanhang pantbrev eller, strängt taget, ägarhypotek på grund av inteckning i skepp eller skepp under byggnad. Att pantbrev ej kan överlåtas utesluter alltså icke det; exekution i pantbrev avviker tekniskt sett från annan exekution. Däremot kan ett mot gäldenären gällande pantsättningsförbud utgöra hinder mot exekution i pantbrev.[13]

Exekution i skepp eller skepp under byggnad omfattar hela egendomen med tillbehör och allt. Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör är icke självständiga lösören och kan därför ej utmätas särskilt.[14]

Skeppsegendom som ägs i partrederi erbjuder speciella problem i detta sammanhang, eftersom i regel varken skepp eller andra rederitillgångar är åtkomliga för exekution annorledes än via delägarnas andelar.[15] Ur lagförarbetena kan citeras följande uttalande av fördragande statsrådet.[16]

[8] Se NJA 1945 s. 160. Jfr Olivecrona I s. 73, Hessler s. 190 och P.H. Lindblom i SvJT 1973 s. 561 ff.

[9] I fråga om oregistrerade skepp och skeppsbyggen tillämpas samma exekutionsrättsliga regler som gäller för båtar och båtbyggen; jfr nedan under 13.8 Registreras egendomen under exekutionens gång, får förfarandet rättas därefter; jfr ULprop s. 40 f och 81 f.

[10] Enligt 8:8 UB skall dock andelsutmätning kunna utvecklas till utmätning och försäljning av hela egendomen. Ägs denna i partrederi, är emellertid redarna skyddade mot dylik exekutiv utveckling, ty lagrummet förutsätter att samäganderättslagen är tillämplig på det gemensamma ägandet.

[11] Jfr Gregow II s. 235.

[12] Jfr ovan under 5.2.2.1.

[13] Jfr nedan under 10.5.

[14] Se 4:6 UB.

[15] Här bortses från fordran som är förenad med pant- eller retentionsrätt i skeppet.

[16] Se SjöLprop I s. 257 (NJA II 1975 s. 236).

Det har både i doktrinen och under remissbehandlingen yppats tvekan rörande den rättsliga behandlingen av sådana partrederiets tillgångar som ej utgörs av fartyget, dvs. driftstillskott, intjänt frakt, inventarier och annat, som visserligen i regel är obetydligt jämfört med fartyget. Tveksamheten hänför sig till spörsmålet om sådana tillgångar eventuellt utgör någon rederiets självständiga förmögenhet över vilken kan förfogas särskilt. Som jag har antytt i det föregående anser jag att så ej är förhållandet. Rederitillgångarna är samfällda och underkastade samma regler vare sig de utgörs av fartyg eller av driftsmedel. Ett motsatt betraktelsesätt skulle kunna leda till erkännande av en partrederiets självständiga förmögenhetsmassa. Och det är enligt min mening oförenligt med grunderna för partrederiet såsom bolagsform. Den som förvärvar andel i fartyg tillhörigt partrederi förvärvar alltså samtidigt en rätt till partredarnas övriga samfällda egendom, en rätt som får sin begränsning av att han enligt lagen är bunden av vad hans medredare beslutat före hans inträde i gemenskapen. Han torde inte kunna göra anspråk på att få förfoga fritt över denna rätt till samfälld egendom.

Följden av detta synsätt är att sådan rätt till samfälld egendom i partrederi också är fredad för omedelbar utmätning.[17] I stället omfattas den, såsom accessorium till delägarens andel i skeppet, av utmätning i andelen.

Från samma ställe i förarbetena citeras vidare.

Vad beträffar problemet med verkställighet mot partrederi förhåller det sig så att dom mot samtliga partredare kan verkställas i fartyget i stället för i andelarna bara om delägarna och deras ansvar för gälden är desamma vid verkställigheten som när domen föll. Att domen – i så fall med bortseende från att partrederiet ej är juridisk person – formellt meddelats mot partrederiet, eventuellt företrätt av huvudredaren, kan i och för sig inte förbättra exekutionsborgenärens läge. Har någon av delägarna därefter betalt sin andel av gälden, är verkställighet i fartyget utesluten och kan alltså endast ske i återstående andelar och i övriga andelsägares enskilda tillgångar i övrigt. Det följer av den delade ansvarigheten. Och skulle någon andel ha övergått till annan innan verkställighet sker, är den andelen fredad för exekution emedan den nye redaren inte svarar för sådana partrederiets förbindelser som ingåtts före hans inträde som partredare. Däremot förblir den som sålunda överlåtit sin andel ansvarig för sådan gäld med sina övriga tillgångar. Men att verkställighet kan riktas mot dessa tillgångar löser uppenbarligen inte det problem som möter här. Detta skulle givetvis undanröjas, om nytillträdande partredare ålades samma ansvarighet mot tredje man för rederiförbindelser som fångesmannen eller åtminstone fick svara för sådana förbindelser med sin andel i fartyget. Men det skulle i realiteten innebära att fordringar mot partrederi utrustades med en sakrättslig verkan, som inte skulle kunna förenas med de regler om sakrättsskydd på grund av inskrivning som jag förordat i det föregående och som skall gälla även i fråga om förvärv av skeppsandelar. Denna svårighet skulle visserligen lösas genom att rederifordringar förenades med legalpanträtt i partredarnas resp. andelar. Men det skulle väcka spörsmål om inte legalpanträtt i fartyg borde tillerkännas motsvarande fordran mot ensamredare. Konsekvenserna av en sådan ordning skulle uppenbarligen bli vittgående och svåra att överblicka. Jag är inte beredd att ta ett sådant steg och förordar därför, att det inte görs någon ändring i nuvarande regler om nytillträdande partredares ansvarighet för rederiets förbindelser.

[17] Detta har bekräftats i rättspraxis; se NJA 1974 s. 176. Jfr Karlgren III s. 177 och 182.

Till bilden hör att den allmänna regel i 8:8 UB, som medger att andelsutmätning utvidgas till exekutiv försäljning av helheten, ej är tillämplig på egendomsgemenskap i sådant bolag som partrederi.[18] Den förutsätter nämligen att 1904 års samäganderättslag gäller för egendomsgemenskapen. Och den egendomsgemenskap som bär upp partrederiet regleras av SjöL; endast i tekniken för upplösning av partrederi har utrymme beretts för formlig tillämpning av samäganderättslagen.[19]

Här må erinras om de svårigheter som den praktiska tillämpningen av reglerna om exekution i partrederiägt skepp kan möta, ifall – som tydligen förekommer – domstolen ej klart anger vilka partredare som, i egenskap av parter i målet, är underkastade domen utan meddelar dom mot *partrederiet*[20] *(eller partredarna) för ett visst skepp,* eventuellt företrätt av huvudredare. Ty med hänsyn till verkningarna av eventuell andelsövergång i partrederiet efter gäldens uppkomst kan det ställa exekutionsmyndigheten inför kravet att pröva såväl vilka som i egenskap av partredare träffas av domens betalningsförpliktelse som förpliktelsens beskaffenhet av solidarisk eller proratarisk och dess fördelning mellan nämnda redare. En dom som lämnar dessa förhållanden öppna för prövning i exekutionsledet förtjänar enligt min mening att betecknas som mörk och ofullständig.

I vad mån främmande fartyg (och fartyg under byggnad utomlands) kan bli föremål för exekution i Sverige skall behandlas under 14.6.

10.2 Kvarstad på skeppsegendom

10.2.1 Innebörd och verkan

Kvarstad är en provisorisk exekutiv åtgärd genom vilken viss egendom skall bevaras som tillgänglig för realisation av fordringsanspråk hos gäldenären eller av anspråk på bättre rätt till egendomen. Kvarstad till säkerhet för anspråk på bättre rätt torde vara ovanlig; i det följande bortser jag på det hela taget från sådan. Men det är icke ovanligt att kvarstad läggs på skepp till säkerhet för fordringsanspråk, särskilt för fordran som är förenad med panträtt. Ty kvarstaden – med det driftsstopp den drar med sig och den begränsning av ägarens rättsliga rådighet över egendomen som den dessutom innebär – är ett verksamt påtryckningsmedel mot en betalningsovillig skeppsägare. Betalning eller säkerhet brukar presteras utan dröjsmål, om borgenären lyckas utverka kvarstad på skeppet.

[18] Jfr UBkom s. 250 f.
[19] Se 56 § SjöL.
[20] Jfr läran om partrederiets formella partsbehörighet i process som den presenteras av bl.a. Söderlund s. 321 f. För min del avvisar jag denna lära. Se Festskrift till Knut Rodhe s. 373 ff.

På sina håll utomlands gäller, att fordringsanspråket måste avse just det skepp som kvarstadsyrkandet avser eller ett systerskepp och vara en s.k. sjöfordran.[21] Hos oss har detta tills vidare ingen motsvarighet.[22] Varje fordran mot skepps ägare kan i princip säkras genom kvarstad på egendomen. Men i praktiken rör det sig vanligen om fordringar med sjöpanträtt eller panträtt på grund av inteckning i skeppet.

Kvarstad kan utverkas såväl i som utom rättegång angående det anspråk som skall säkerställas.[23] Kvarstadsbeslutet kan – med en i litteraturen prövad terminologi[24] – vara antingen abstrakt, genom att omfatta så mycket av gäldenärens lösa egendom som svarar mot borgenärens fordran, eller också konkret, genom att avse viss angiven egendom. Det senare är icke sällan fallet när kvarstad läggs på skepp men det saknar uttryckligt stöd i lagtext.[25]

Kvarstad utgör principiellt hinder dels mot att gäldenären överlåter den berörda egendomen, dels mot att han annorledes[26] förfogar över den till förfång för kvarstadsborgenären;[27] däremot utgör den icke hinder mot att egendomen eller pantbrev däri utmäts för annan borgenärs fordran.[28] Kvarstaden innefattar vidare hinder mot nyinteckning, räknat från det att ärende angående anteckning om åtgärden tagits upp på inskrivningdag.[29] Skulle inteckning beviljas innan underrättelse om kvarstaden nått Sjöfartsregistret, blir panträttsupplåtelse på grund av inteckningen i princip utan verkan; endast om borgenären var i god tro uppkommer panträtt på grund av sådan upplåtelse.[30] Än mindre kan ägarhypotek på grund av sådan inteckning göras gällande i strid med kvarstadssyftet.[31]

[21] Se liknande regler i art. 1 och 3 i 1952 års internationella konvention om kvarstad på havsgående fartyg.

[22] Kvarstadskonventionen bedömdes på sin tid icke som antaglig för de nordiska sjölagstiftarna (jfr SOU 1965:18 s. 91 ff) och ledde icke till lagstiftning här i Norden.

[23] Se 15:1 RB.

[24] Se Olivecrona I s. 193.

[25] Lagberedningen har icke desto mindre ansett konkret kvarstad till säkerhet för fordringsanspråk motiverad i vissa lägen. Se UXIII s. 131 f; jfr UBkom s. 660 f. Det sker då som en eftergift åt en av praktiska skäl motiverad praxis och bör med öppna ögon erkännas som en sådan.

Att förklara det med att kvarstaden, då den praktiseras till säkerhet för pantfordran (begränsad sakrätt), egentligen avser bättre rätt torde emellertid icke vara riktigt, ehuru uttalande av Gärde m.fl. (s. 155) kunde tydas därhän; jfr Tiberg I (s. 264 f). Ty som framgår bl.a. av UBM (s. 478) åsyftas med "bättre rätt" i formen begränsad sakrätt t.ex. krav att av tredje man få ut lösöre för att utöva panträtt däri eller nyttjanderätt därtill. Jfr Hassler s. 320.

[26] Se 16:14 UB; jfr UBM s. 469.

[27] Både kvarstad för fordran och kvarstad för bättre rätt har verkan av förfogandeförbud. Se 16:14 och 16 UB i jfr UBM s. 464 f och 478 f.

[28] Se 16:14 andra stycket och 4:29 andra stycket UB.

Kvarstad verkar visserligen till säkerhet för alla gäldenärens borgenärer genom att bevara egendomen som tillgänglig för utmätning hos honom. Därför kan det sägas, att övriga borgenärer icke har behov av att utverka kvarstad på samma egendom också för sina fordringsanspråk. Emellertid kan den borgenär som vunnit kvarstaden av någon anledning låta den falla och då har de övriga borgenärerna ingen säkerhet för att kunna exekvera sina anspråk i den (förut kvarstadsbelagda) egendomen. Därför torde det vara riktigt att tillåta även annan borgenär att utverka kvarstad i den kvarstadsbelagda egendomen så att ny kvarstad lagras på den föregående (successiv kvarstad). Jfr 16:15 UB.

[29] Se 283 § första stycket 6 SjöL.

[30] Möjligheten av godtrosförvärv i detta läge följer av grunderna för 269 § SjöL; jfr SjöLprop I s. 287 f (NJA II 1975 s. 431).

[31] Se SjöLprop I s. 287 (NJA II 1975 s. 431).

Kvarstaden, som i sig själv icke ger borgenären förmånsrätt enligt FRL, hindrar ej att panträtt upplåts i egendomen på grund av inteckning, som beviljats före handräckningen. Denna ordning går ytterst tillbaka på att pantbrev vid tiden för 1976 års sjölagändringar kunde utmätas och exekutivt pantförskrivas med borgenärstillägg och allt.[32] Den har icke rubbats av att 264 § SjöL efter 1985 års sjölagändringar ej ger rätt till borgenärstillägg på grund av exekutiv pantförskrivning. Den risk kvarstadsborgenären sålunda kan stå inför kan han emellertid själv få undanröjd genom att utverka kvarstad även på tillgängliga pantbrev.[33] Eljest kan kronofogdemyndigheten ta pantbrevet i förvar enligt 6:5 UB.[34]

Det hade enligt min mening varit bättre, om ordningen med borgenärstillägg till pantbrevsbeloppet hade utelämnats i sjörätten. Men fastighetsrättens mönsterbildande effekt var för stark för att en sådan fundamental avvikelse skulle godtas.[35]

Sjöpanträtt kan också uppstå i egendomen under kvarstaden. Ty det är t.ex. långtifrån givet, att besättningen avmönstras på grund av kvarstaden och lönekrav kan alltså löpa upp under tiden, vilka säkras genom sjöpanträtt. Och är skeppet under reparation, så kan varvet göra retentionsrätt gällande enligt 247 § SjöL utan hinder av kvarstaden. Även annan retentionsrätt måste f.ö. kunna uppkomma under kvarstaden.

Det förfogandeförbud som kvarstad innefattar behöver ej tolkas så att kvarstadsstridigt förfogande över huvud taget icke skulle kunna göras gällande annat än där det givit upphov till godtrosförvärv.[36] Frågan har diskuterats i doktrinen.[37] Såvitt jag kan finna bär kvarstadssyftet icke längre än till att förvärvet måste undertryckas medan kvarstaden består.[38] Det bör enligt min mening kunna göras gällande fullt ut sedan kvarstaden hävts.[39]

Skulle kvarstaden avlösas omedelbart av utmätning, t.ex. för kvarstadsborgenärens fordran, bör sålunda ett förvärv på grund av kvarstadsstridig överlåtelse ändock kunna göras gällande, sedan kvarstaden upphört.[40] Ty förvärvarens rätt blir genom utmätningen inskränkt till sådant anspråk på utdelning av köpeskillingen som tillkommer ägaren; faller utmätningen, blir hans rätt mer substantiell.

[32] Se SjöLprop I s. 620 (där föredragande statsrådet visserligen närmast uppehåller sig vid läget under utmätning); jfr s. 594 (NJA II 1975 s. 421).
[33] Jfr nedan under 10:5.
[34] Jfr 16:13 UB.
[35] Pantbrevsutredningen övervägde ifall tillägget kunde avskaffas men fann det icke görligt. Se SOU 1982:57 s. 129 ff.
[36] Även godtrosförvärv på grund av överlåtelse är möjligt under kvarstad; jfr under 5.2.2.1.
[37] Se Olivecrona I s. 194, Hassler s. 380, Tiberg I s. 269, Dillén i SvJT 1946 s. 324 f och Karlgren i SvJT 1956 s. 250.
[38] Jfr 4:29 och 16:14 UB samt UBM s. 470.
[39] Jfr under 5.2.2.1.
[40] Jfr 33 § första stycket 7 SjöL, som ej upptar utmätning såsom hinder för förvärvsinskrivning.

Däremot kan panträttsförvärv på grund av kvarstadsstridig panträttsupplåtelse (dvs. upplåtelse av panträtt på grund av en under kvarstaden, men innan ärende angående anteckning om densamma kunnat tas upp på inskrivningsdag, beviljad inteckning) icke gärna hävdas när kvarstaden direkt avlösts av utmätning för kvarstadsfordringen. Ty utmätningen innefattar lika mycket hinder mot nyinteckning som kvarstaden gjorde; se 283 § första stycket 6 SjöL. Och 9 § FRL skipar ingen rättvisa i detta läge. Därför bör sådant panträttsförvärv endast kunna göras gällande av borgenär, som var i god tro.

Som förut antytts bevarar kvarstaden den kvarstadbelagda egendomen som en gäldenärens tillgång. Egendomen blir till följd av kvarstaden tillgänglig icke bara för kvarstadsborgenärens anspråk utan också för anspråk av gäldenärens övriga borgenärer; kvarstaden verkar sålunda generellt. Ett uttryck för detta ger 33 § första stycket 7 SjöL, som reser hinder mot att någon, som före eller under kvarstaden förvärvat egendomen av gäldenären, vinner skydd mot överlåtarens borgenärer för sitt förvärv.[41] Kvarstadsborgenären har alltså icke på grund av kvarstaden bättre rätt till egendomen än de övriga borgenärerna.[42] En speciell rättsverkan av kvarstad är att åtgärden, fullföljd genom utmätning och exekutiv försäljning av egendomen, bryter preskription av sjöpanträtt enligt 248 § SjöL.

Kvarstadens rättsverkningar inträder genom beslutet,[43] låt vara att den enligt 33 och 283 §§ SjöL hindrar förvärvsinskrivning resp. nyinteckning först från det att ärende angående anteckning om beslutet tagits upp på inskrivningsdag. Sjöfartsregistret skall ofördröjligen underrättas genom telemeddelande.[44] För det fall att kvarstad utomlands lagts på svenskt skepp, är det genom föreskrift i 69 § SjöL lagt på befälhavaren att sörja för att Sjöfartsregistret underrättas.

10.2.2 Beslut och verkställighet m.m.

Kvarstad söks under rättegång hos den domstol där rättegången är och utom rättegång hos den domstol som allmänna forumregler för tvistemål utpekar.[45]

[41] Se 19 § SjöL.

[42] Det kunde han emellertid väl ha fått enligt min mening; jfr utläggningen i UBM s. 464 ff samt 16:14 och 15 UB. Lagstiftaren har ju icke dragit sig för att ge kvarstadsborgenären ett förmånsrättsliknande skydd genom kvarstadens karaktär av nyinteckningsförbud. Jfr SvJT 1956 s. 250 not 20. Men vidare skydd än så fick kvarstadsborgenären alltså ej; jfr UBprop s. 809 f.

[43] Se 16:14 UB; jfr UBkom s. 564.

[44] Se 4 § förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol att lämna underrättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse samt 15:4 UF.

[45] Se 15:5 RB.

Sökanden skall visa sannolika skäl för sin talan och det skall vara skäl att befara att egendomen undandras exekution för borgenärens anspråk. Sjöpantborgenär är dock genom 248 § SjöL tillerkänd privilegiet att utverka kvarstad även utan att det är risk att motparten undandrar sig att betala, ett privilegium som han behöver för att säkert kunna bryta preskription av sjöpanträtten. I regel måste borgenären också ställa säkerhet för den skada som genom åtgärden kan tillskyndas motparten.[46] Beslut kan i brådskande fall meddelas interimistiskt men eljest först efter kommunikation med motparten.[47]

Såvitt gäller svenska skepp kan kvarstadsbeslutet träffas utan hinder av att skeppet ej är tillgängligt för omedelbar kvarstad.[48]

Kvarstad på skepp säkerställs i allmänhet, med föreskriven tillämpning av reglerna om utmätning,[49] genom att befälhavaren underrättas och beslutet anslås ombord. Därutöver vidtas efter omständigheterna behövliga praktiska åtgärder för att hindra att skeppet seglar bort. Skeppshandlingarna tas om hand och styrinrättningen förseglas. Vakthållning kan ordnas och berörda tullmyndigheter, som har befogenhet att hindra avgång, skall vid behov underrättas om kvarstaden.[50] Vad som här sagts gäller i tillämpliga delar också vid kvarstad på skepp under byggnad.[51] Egendomen måste följaktligen vara tillgänglig på svenskt område för att kvarstaden skall kunna säkerställas.

Kvarstad på andel i eller villkorlig äganderätt till skepp eller skeppsbygge eller till andel däri verkställs enligt reglerna för utmätning av rättighet.[52] Sålunda kan handling, som bevisar andelsinnehavet eller det villkorliga förvärvet av egendomen, tas om hand och s.k. sekundogäldenär eller annan förpliktigad enligt 6:3 UB meddelas förbud att prestera till annan än den som till följd av exekutionen kan komma att överta den utmätta egendomen.

[46] Se 15:5 RB.
[47] Se 15:5 RB.
[48] 4:7 och 16:13 UB; jfr UBkom s. 562.
[49] Se 16:13 UB.
[50] Se 6:22 och 15:3 UF.
[51] Se 1:9 UB.
[52] Se under 10.1 ovan.

Kvarstad skall hävas, utom då sökanden återkallar sin begäran, då åtgärden icke vidare är motiverad. Det är bl.a. fallet, om gäldenären ställer betryggande säkerhet för borgenärens krav.[53] Om hävning av kvarstaden skall Sjöfartsregistret ofördröjligen underrättas av domstolen och kronofogdemyndigheten resp. av befälhavaren vid utlandsexekution.[54] Registeranteckningen om kvarstaden blockerar nämligen möjligheterna till omsättning eller nyinteckning av egendomen.

10.3 Utmätning av skeppsegendom

10.3.1 Innebörd och verkan

Utmätning är det första steget i exekution och förutsätter att borgenären kan åberopa en exekutionstitel. Som exekutionstitlar räknas bl.a. svensk dom eller skiljedom eller lagsökningsutslag men även utländska domar m.m. kan åberopas i viss utsträckning. Det finns en hel flora författningar i detta ämne.[55]

Utmätning är förenad med förmånsrätt och kan till sin rättsliga karaktär liknas vid en legal tvångspanträtt i den utmätta egendomen; i vissa lägen konverteras den utan vidare till panträtt.[56] I konsekvens med det utgör utmätning icke hinder vare sig mot att egendomen utmäts också för annan borgenärs fordran[57] eller mot att gäldenären förfogar över den utmätta egendomen genom överlåtelse såvitt det kan ske utan skada för borgenären.[58] Det senare innebär, att gäldenären genom frivillig överlåtelse kan skaffa medel till att betala exekutionsfordringen, något som naturligtvis förtjänar rättsordningens stöd. Det förvärv som en sådan frivillig överlåtelse ger upphov till kan inskrivas utan hinder av utmätningen,[59] ty först efter fullbordan genom exekutiv försäljning utgör exekutionen inskrivningshinder.[60] Frivilligförvärvaren får emellertid icke bättre rätt till den utmätta egendomen än gäldenären hade; undantag bör visserligen gälla för fall av godtrosförvärv i den mån sådant erkänns enligt grunderna för 20 § SjöL.[61]

[53] Se 15:8 RB
[54] Se 4 § förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol att lämna underrättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse, 15:4 UF och 69 § SjöL.
[55] Se UBM s. 149 f; jfr UBkom s. 70 f.
[56] Se 4:30 UB.
[57] Jfr 6:11 UB och 9 § fjärde stycket FRL.
[58] Se 4:29 UB.
[59] Se 33 § första stycket 7 SjöL, där utmätningen eljest skulle ha tagits med bland grunderna för avslag på ansökan om inskrivning av förvärv.
[60] Se 33 § första stycket 8 SjöL.
[61] Se ovan under 5.2.2.2.

Det är icke särskilt praktiskt att räkna med godtrosförvärv på grund av överlåtelse vid utmätning under svensk jurisdiktion, eftersom utmätningen snabbt antecknas i registret och tredje man därigenom försätts ur god tro enligt 23 § SjöL. Däremot kan, trots föreskrifterna i 69 § SjöL, underrättelse om utlandsexekution tänkas dröja eller utebli. I så fall kan det på andra sidan vara osäkert om godtrosförvärv under svensk rätt blir erkänt i exekutionsstaten.[62]

Det sakrättsskydd som den nyssnämnde förvärvaren vinner på grund av inskrivning för sitt reguljära fång från exekutionsgäldenären gäller icke mot exekutionsborgenären – vars utmätning alltså i och för sig kan fortsätta till exekutiv försäljning – men blir dock verksamt mot exekutionsgäldenärens övriga borgenärer i den mån de icke bryter igenom skyddet med stöd av pant- eller retentionsrätt.

Utmätning hindrar vidare ej, att panträtt upplåts i den utmätta egendomen med användning av pantbrev på grund av inteckning, som förelåg redan vid utmätningen.[63] Det är en följd av att pantbrevet kan tas i mät för annan fordran än exekutionsfordringen även under utmätning och därvid pantförskrivas i exekutiv ordning.[64] Däremot hindrar utmätning nyinteckning.[65] Detta går tillbaka på SjpKonv, som icke tillåter att annan rättighet än sjöpanträtt och retentionsrätt (av de slag som konventionen reglerar) ges företräde framför panträtt på grund av inteckning.[66] Likväl kan nyinteckning faktiskt tänkas förekomma under utmätning, t.ex. vid utlandsexekution. Då löses konkurrensen enligt 9 § FRL så att utmätningen vinner företräde, ifall ärende angående anteckning om utmätningen tagits upp samma inskrivningsdag som inteckningen söktes eller senare.[67]

Liksom när det gäller kvarstad kan sjöpanträtt och retentionsrätt uppkomma i egendomen utan rättsligt hinder av att denna är utmätt. Det är en annan sak att verkställighet av utmätningen kan utgöra faktiskt hinder mot att sådan rättighet stiftas i egendomen. Sjöpanträtt, som uppstått före utmätningen, påverkas endast såtillvida av utmätningen som denna bryter preskription av rättigheten enligt 248 § SjöL, förutsatt att exekutionen fullföljs till försäljning. Men sjöpantborgenären har s.k. anslutningsrätt, som ger honom viss favör om och när det kommer till exekutiv försäljning.[68] Jag återkommer till det under 10.4.2.

[62] Jfr under 5.2.2.2 och i 11 kap.
[63] Se 4:29 UB.
[64] Se 4:2 och 9:14 UB.
Borgenär som söker betalning ur skeppsegendom bör därför, i eget välförstått intresse, söka kombinera utmätningen med utmätning av tillgängliga pantbrev.
[65] Se 283 § första stycket 6 SjöL.
[66] I fastighetsrätten utgör utmätning ej hinder mot nyinteckning med mindre det rör sig om andelsutmänting. Konkurrens mellan utmätning av fastigheten och nyinteckning i densamma löses helt av 9 § FRL.
[67] Jfr under 7.3.3.
[68] Se 10:5 UB.

Retentionsrätt i egendomen utgör ej hinder mot att denna utmäts för annan borgenärs fordran. Men om exekutionsfordringen ej har bättre rätt än retentionsfordringen, så kan egendomen icke säljas utan att retinenten får betalt.[69]

Rättsverkan av utmätning inträder genom beslutet och detta sammanfaller hos oss i regel med beslutets verkställighet; s.k. distansutmätning medför dock att verkställigheten fördröjs i förhållande till beslutet. Om utmätning i Sverige underrättas Sjöfartsregistret av kronofogdemyndigheten genom telemeddelande. Vid utmätning utomlands skall skeppsbefälhavaren enligt 69 § SjöL ofördröjligen underrätta Sjöfartsregistret. Alla utmätningar antecknas i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret.[70]

10.3.2 Beslut och verkställighet m.m.

Utmätning söks där egendomen befinner sig. Utmätning av skepp kan också sökas på ort som skeppet väntas anlöpa eller på dess hemort.[71] Svenskregistrerade skepp kan här i landet utmätas på distans var de än befinner sig i världen.[72] Distansutmätning har motiverats med att svensk exekutionstitel på så sätt alltid kan åberopas för utmätning av svenskregistrerat skepp; det är särskilt skattefordran – för vilken utländsk exekutionstitel icke kan påräknas – som framhållits i sammanhanget.[73]

Enligt UXI var distantutmätningen förenad med rätt för kronofogdemyndigheten att beordra skeppet hem till Sverige för försäljning men remisskritik ledde till att förslaget icke genomfördes i den delen.[74]

Distansutmätning övergår i vanlig utmätning när skeppet blir tillgängligt för verkställighet. Blir det icke tillgängligt, består utmätningen tillsvidare. För det fall att den då skulle utsättas för konkurrens av exekution utomlands, är det så ordnat att den svenska utmätningen utan vidare konverteras till legalpanträtt;[75] som sådan kan den nämligen tänkas vinna erkännande i den utländska exekutionen.

[69] Se 8:11 UB.
[70] Se 38 § första stycket 4 SjöL.
[71] Se 4:8 UB.
[72] Se 4:7 UB och UBkom s. 120 f. Jfr fråga om främmande fartyg under 14.6.
[73] Se ULprop s 47 f.
[74] Se ULprop s. 50 ff och 88.
[75] Se not 72. i Jfr under 5.2.2.1.

Ifall domstol fastställt förfallen fordran till betalning ur skepp eller skeppsbygge, anses egendomen omedelbart utmätt och skall behandlas som sådan.[76] Utmätningen blir dock ej säkerställd förrän försäljning begärts, med mindre det särskilt yrkas.[77]

Utmätning verkställs i regel genom fysiskt omhändertagande i form av anslag och genom underrättelse till skeppsbefälhavaren.[78] Omhändertagandet kan men behöver icke medföra driftsstopp för skepp. Det är under lagförarbetena[79] betonat att driften kan få fortsätta. Sådan fortsatt drift är såtillvida till exekutionsborgenärens fördel som gäldenären därigenom kan få medel till att betala hans fordran utan att exekutionen drivs till försäljning av egendomen; sådan betalning eller avbetalning bör t.o.m. kunna föreskrivas som villkor för den fortsatta driften. Men samtidigt rymmer detta naturligtvis vissa risker. Skeppet kan ju undandras svensk exekutiv försäljning, vilken förutsätter att egendomen finns tillgänglig här i landet.[80] Driften ger också i sig själv upphov till ökad rättslig belastning på skeppet i form av sjöpanträtt t.ex. för sjömanslöner. Därtill kommer risken för haveri eller i värsta fall förlisning. Det är således rimligt, att såsom är förutsatt i lagförarbetena[81] fortsatt drift icke skall tillåtas utan exekutionsborgenärens samtycke.

Utmätning av andel i skepp eller skeppsbygge eller av villkorlig äganderätt till sådan egendom verkställs med tillämpning av reglerna om utmätning av rättighet.[82] Utmätning upphör när den fullföjts genom exekutiv försäljning. Detsamma gäller, ifall föreskrivna försäljningsförsök slagit slint eller om gäldenären före försäljningen betalar exekutionsfordringen. Det är sörjt för att kronofogdemyndigheten eller, vid utlandsexekution, skeppsbefälhavaren underrättar Sjöfartsregistret om att utmätningen upphört.[83] Förhållandet skall antecknas i registret.[84]

[76] Se 4:27 UB; jfr UBkom s. 160. Om underrättelse till Sjöfartsregistret se 1 § förordningen (1981:967) om skyldighet för domstol att lämna underrättelser om vissa beslut av exekutiv betydelse.
[77] Se 6:1 UB.
[78] Jfr under 10.2 ovan.
[79] Se ULprop s. 58 ff och 91.
[80] Se ULprop s. 48 och 87 f. Jfr 249 § SjöL samt art. 11:1 a i SjpKonv. Jfr även 8:8 KL.
[81] Se ULprop s. 58.
[82] Se under 10.1 ovan.
[83] Se 69 § SjöL.
[84] Se 38 § första stycket 5 SjöL.

10.4 Exekutiv försäljning av skeppsegendom

10.4.1 Försäljningsformerna

Utmätning är inriktad på försäljning av den utmätta egendomen;[85] tvångsförvaltning förekommer ej.[86] Varken skepps- eller skeppsbyggnadstillbehör kan säljas för sig.[87] Lagen sätter en frist av fyra månader inom vilken registrerade skepp och skeppsbyggen i princip bör säljas, och annan skeppsegendom skall – som annan lös egendom – säljas utan dröjsmål.[88] Exekutiv försäljning kan även företas under konkurs och, på skeppsägares begäran enligt 10 § SjöL, efter skepps kondemnation.

I regel sker exekutiv försäljning på offentlig auktion, och såvitt gäller registrerade skepp och skeppsbyggen gäller den försäljningsordningen utan undantag.[89] Det är närmast SjpKonvs krav på förhandsunderrättelse till rättsägarna om tid och plats för försäljningen som rest hinder mot underhandsförsäljning i dessa fall.[90] Däremot kan andel i och villkorlig äganderätt till skepp eller skeppsbyggen säljas exekutivt under hand och detsamma gäller oregistrerade skepp och skeppsbyggen. Förutsättning för det är att högre pris därigenom sannolikt kan uppnås och att sådan försäljning även i övrigt är ändamålsenlig.[91] Ett fall då det typiskt sett kan vara olämpligt med underhandsförsäljning är då oklarhet råder i fråga om egendomens belastning med sjöpanträtt; för sådant fall gör lagen uttryckligt undantag.[92]

10.4.2 Registrerad skeppsegendom

Som redan nämnts skall registrerade skepp och skeppsbyggen i regel säljas exekutivt inom fyra månader efter utmätningen. Såväl exekutionsborgenären som egendomens ägare kan utverka anstånd med försäljningen, den senare dock endast med borgenärens medgivande eller med stöd av särskilda skäl.[93] Skulle egendomen ha utmätts på distans,[94] är distansen naturligtvis ett faktiskt hinder mot exekutiv

[85] I fråga om pantbrev gäller en speciell ordning; se under 10.5.
[86] Jfr ULprop s. 58 f och 91.
[87] Motsvarighet till reglerna i 12 kap. UB om försäljning av fastighetstillbehör finns ej i fråga om skeppsegendom.
[88] Se 10:3 resp. 8:3 UB. Det senare lagrummet gäller dock ej i allmänna mål.
[89] Se 10:1 UB.
[90] Se bl.a. art. 10. Jfr ULprop s. 91 f.
[91] Se 9:8 UB.
[92] Se 9:8 UB.
[93] Se 8:3 UB. Jfr ULprop s. 102 f.
[94] Jfr under 10.3.2.

försäljning, eftersom det är en nödvändig rättslig förutsättning för försäljningen att egendomen finns tillgänglig för kronofogdemyndigheten inom Sveriges gränser.[95] Att den finns tillgänglig är nödvändigt också för att myndigheten skall kunna bereda köparen tillträde till egendomen. Det kan vidare vara av intresse för parterna att skjuta på försäljningen exempelvis för att kunna dra fördel av väntad ökning av efterfrågan på den typ av tonnage egendomen representerar eller av ett lönsamt certeparti. Därvid bör emellertid icke förbises, att andra rättsägare kan ha beaktansvärt intresse av att exekutionen icke drar ut på tiden.

Auktionen är omgärdad med en rad föreskrifter i syfte att tillgodose sakägarnas intressen.[96] Den skall kungöras såväl i Post och Inrikes Tidningar som i ortspress. Där det är lämpligt kungörs auktionen också i fackpress och det kan ske både här i landet och utomlands. Kända borgenärer med pant- eller retentionsrätt i egendomen skall underrättas genom särskilda meddelanden minst trettio dagar i förväg. Sakägarna skall beredas tillfälle att yttra sig över anmälda anspråk och de villkor som skall gälla för försäljningen.

Borgenär eller annan, vars rätt kan vara beroende av försäljningen, *har rätt att lösa ut* sökanden och därigenom avstyra försäljningen, ifall denna eljest skulle komma olägligt.[97] Det kan t.ex. gälla en inteckningsborgenär, som icke vill ha betalt i förtid, eller en tidsbefraktare, som vill undgå att ett för honom lönsamt certeparti utplånas genom att skeppet säljs exekutivt.[98] Och omvänt kan vissa borgenärer ha intresse av att försäljningen verkligen kommer till stånd, såsom en sjöpantborgenär vars panträtt eljest skulle preskriberas.[99] Därför finns det tillika regler om *anslutningsrätt,*[100] som emellertid normalt bara kan utövas i exekution under konkurs. Genom att utöva sådan rätt kan därtill berättigad borgenär utverka att egendomen säljs såsom utmätt för hans fordran och därigenom med en för försäljningen gynnsam verkan sänka det lägsta pris som måste betalas för egendomen.[101] Det kan utnyttjas också av konkursförvaltaren såvitt gäller

[95] Jfr under 10.3.2.
[96] Se närmast 10:4 och följ. §§ UB.
[97] Se 10:4 UB.
[98] Svensk rätt känner ingen möjlighet att sälja skepp exekutivt med bevarat certeparti, ehuru detta i och för sig vore tillåtet enligt SjpKonv; jfr art. 11. Exempel på en motsatt, konventionsbetingad ordning utgör lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg (se 6 § andra stycket).
[99] Se 248 § SjöL.
[100] Se 10:5 UB.
[101] Jfr 10:13 UB.

fordran på arvode och annan kostnad för egendomens förvaltning; sådana kostnader skall nämligen utgå ur egendomen med bästa rätt.[102] Sjöpantborgenär har, till skillnad från andra borgenärer, anslutningsrätt även vid utmätning av skeppsegendom som ej hör till konkursbo.

Kronofogdemyndigheten skall upprätta en *sakägarförteckning* upptagande både ostridiga och tvistiga anspråk; uppenbart obefogade anspråk kan dock lämnas därhän.[103] Fordringarna tas upp i den ordning vari de gäller enligt lag.

Med avvikelse från SjpKonvs bokstav[104] men icke från dess syfte gäller, att kostnaderna för förfarandet tas upp närmast före exekutionsfordringen, vilket innebär att de kanske icke kommer främst i sakägarförteckningen. *Täckningsprincipen* leder emellertid till att försäljningen normalt icke sker utan att dessa kostnader täcks av köpeskillingen och eljest tillgängliga medel.

Är panträtt för fordran beroende av att sökt inteckning beviljas, skall fordringen tas upp med den prioritet som den får ifall inteckning beviljas. Denna speciella regel har liten praktisk betydelse. Ty både utmätning och konkurs utgör nyinteckningshinder och fallet torde därför på det hela taget aktualiseras endast vid exekutiv försäljning enligt 10 § SjöL.

Anmäld fordran för vilken pantbrev utgör säkerhet tas upp i sakägarförteckningen med föreskrivet borgenärstillägg. Ägarhypotek tas upp utan sådant tillägg. Har pantfordran ej anmälts och kan ägaren icke visa pantbrevet, tas pantbrevets belopp upp i förteckningen med tio procents tillägg. Varje fordran tas upp med det belopp vartill den beräknas uppgå den dag då sammanträde för fördelning av köpeskilling skall äga rum; sådan sammanträdesdag fastställs redan då auktionen kungörs.[105] Även villkorliga fordringar beaktas. Jag erinrar här om framställningen i avsnitt 6.4. Summan av de fordringar som har bättre förmånsrätt än exekutionsfordringen jämte kostnaderna för förfarandet utgör det belopp (*skyddsbeloppet*) som normalt måste vara täckt av köpeskillingen och eljest tillgängliga medel för att inrop skall kunna godtas såsom lägsta bud.[106] Ifall samtliga berörda sakägare medger det, kan inrop godtas trots att det ligger under lägsta budet.[107]

Utöver att köpeskillingen skall täcka skyddsbeloppet gäller som försäljningsvillkor bl.a. att köpeskillingen skall betalas kontant i den mån ej inteckningsborgenär tillåter avräkning för hans pantfordran och alltså låter köparen överta betalningsansvaret för denna gäld.[108]

[102] Se ULprop s. 63 ff och 114 ff samt 14:2 och 18 KL.
[103] Se ULprop s. 115 f.
[104] Se art. 11:2.
[105] Se 10:6 UB.
[106] Se 10:13 och 14 UB.
[107] Se 10:19 UB. Jfr ULprop s. 126.
[108] Se 10:15 UB.

Egendomen ropas ut i s.k. uppslag, vilket innebär att bud och överbud får ges varefter högsta bud klubbfästs.

Inrop, som representerar det lägsta bud för vilket försäljning lagligen får ske, kan men behöver icke godtas. Är det sannolikt att avsevärt högre pris kan uppnås, skall kronofogdemyndigheten icke godta inropet. Dock skall det likväl godtas, ifall samtliga sakägare är ense om att så bör ske. Misslyckat försäljningsförsök skall avlösas av nytt sådant. Men efter två försök kan kronofogdemyndigheten i regel avvisa begäran om ytterligare försök.

När inrop godtagits, skall köparen betala en sjättedel av köpeskillingen i handpenning eller ställa säkerhet för handpenningen; som säkerhet kan godtas fordran, som är förenad med panträtt på grund av inteckning i egendomen. Vad som återstår oguldet av köpeskillingen skall betalas senast vid sammanträdet för fördelning av densamma i den mån ej intecknat belopp avräknats från köpeskillingen med anledning av att köparen övertagit ansvaret för pantfordringen. Därefter får köparen tillträda egendomen. Brister han i betalning, är handpenningen i princip förverkad och tas då i stället i anspråk för att täcka skyddsbeloppet vid ny auktion. Hålls ingen ny sådan, används handpenningen till betalning av exekutionskostnader och ev. överskott återlämnas.

Fördelning mellan sakägarna sker vid särskilt sammanträde för detta ändamål och regleras i första hand av dem själva. Är samtliga borgenärer och gäldenären överens om fördelningen, gäller det. Eljest prövar kronofogdemyndigheten fördelningen. Sakägarförteckningen ligger då till grund för dess utslag i den mån det icke utretts vid sammanträdet att fordran understiger där angivet belopp. För sent bevakad fordran får utdelning endast av ev. överskott.

Är frågan om fordrans giltighet beroende på särskild prövning eller avgjord genom beslut, som icke vunnit laga kraft, skall medel avsättas för fordringen ifall denna är beroende av rättegång. Är fordringen eljest tvistig, kan borgenären av kronofogdemyndigheten hänvisas till rättegång vid äventyr att han förlorar sin rätt. Även i sådant fall skall medel avsättas för den tvistiga fordringen.

Det är uppenbart, att tvist om fordran inför domstol kan fördröja köpeskillingsfördelningen högst betydligt. Därför finns möjlighet för kronofogdemyndigheten att själv pröva tvisten. Det sker då i en i förhållande till domstolsrättegång förenklad ordning. Meningen är, att denna utväg skall tillgripas då det skulle vara förenat med betydande olägenhet för parterna att fördelningen anstår tills tvisten avgjorts. Som ytterligare förutsättning gäller, att kronofogdemyndig-

hetens förenklade prövning också skall framstå som ändamålsenlig. Angår tvisten flera borgenärer, kanske dessutom någon med hemvist utomlands, eller rör den en betydande del av det belopp som skall fördelas, torde prövning genom kronofogdemyndighetens försorg ligga nära till hands, särskilt om sakägarna själva önskar sådan prövning.[109] Prövar kronofogdemyndigheten tvisten, skall den avgöras samtidigt med fördelningen. Denna anstår alltså ej i väntan på att hans beslut vinner laga kraft utan grundas omedelbart på detta.[110]

Att fördelningen beslutats, innebär ej att utbetalning också sker. Ty innan den exekutiva försäljningen vunnit laga kraft får ingen utan köparens medgivande lyfta betalning ur köpeskillingen annorledes än mot säkerhet. Krav på sådan säkerhet gäller också tills själva fördelningen vunnit laga kraft.

10.4.3 Andel m.m.

Utmätning av andel i skepp eller skeppsbygge och villkorlig äganderätt till sådan egendom eller andel däri skall i princip fullföljas genom försäljning utan dröjsmål. Anstånd kan beviljas på begäran av borgenären eller gäldenären, i det senare fallet med borgenärens medgivande eller med stöd av särskilda skäl.

Försäljningen kan, som förut sagts, ske på auktion eller under hand. Underhandsförsäljning[111] bör väljas, om det är sannolikt att därigenom kan uppnås avsevärt högre köpeskilling än vid auktion och sådan försäljning även i övrigt är ändamålsenlig. Prövning huruvida förutsättningarna för underhandsförsäljning föreligger skall således ex officio föregå kronofogdemyndighetens val av försäljningsform. Berörda rättsägare skall höras innan underhandsförsäljning beslutas.

Underhandsförsäljning skall föregås av anbudsförfarande men kronofogdemyndigheten kan, med samtliga berörda rättsägares samtycke, sälja egendomen utan sådant förfarande.[112] Anbud inhämtas genom kungörelse och annonsering eller på annat lämpligt sätt.

Skall egendomen säljas på auktion, gäller föreskrifter om kungörelseförfarande.[113] Egendomen ropas liksom skepp eller skeppsbygge ut i uppslag. Inrop får icke godtas, om det är sannolikt att avsevärt högre pris kan uppnås, med mindre samtliga berörda sakägare medger det.

[109] Se ULprop s. 97 f.
[110] Se ULprop s. 97.
[111] Underhandsförsäljning infördes genom 1967 års utsökningsrättsliga lagstiftning; jfr NJA II 1967 s. 292 ff.
[112] Se NJA II 1967 s. 293 och UBkom s. 274; jfr Gregow I s. 167.
[113] Se 9:2 UB.

Vare sig försäljningen skett under hand eller på auktion skall köparen genast betala köpeskillingen. Kronofogdemyndigheten kan dock ge anstånd och i så fall skall handpenning lämnas, som förslår till kostnaderna för försäljningen m.m.[114] Medges ej anstånd, är försäljningen giltig endast om köparen betalar genast. Ifall anstånd väl medges men köparen icke betalar inom fastställd tid, blir köpet också ogiltigt. I så fall tas handpenningen i anspråk för att täcka kostnaderna för den misslyckade försäljningen. Därefter görs ett nytt försäljningsförsök. Uppnås därvid icke lika gott pris som vid det första, används den förut lämnade handpenningen till att också täcka mellanskillnaden i den mån den förslår till det. Skulle det bli något över, återbetalas det till den förste inroparen.

10.4.4 Försäljningens rättsverkan

Den som ropat in och därefter i behörig ordning betalt exekutivt utbjuden skeppsegendom är, sedan försäljningen vunnit laga kraft, skyddad i sitt förvärv gentemot exekutionsgäldenärens borgenärer. Någon regel därom finns visserligen icke i 19 § SjöL, men det ligger i sakens natur att det förhåller sig så. Exekutionen är ju liksom konkurs ett lagstadgat sätt för borgenärerna att komma till sin rätt.[115] Borgenärerna får alltså hålla sig till köpeskillingen. Men fortsatt rätt till sålt skepp eller skepp under byggnad kan naturligtvis göras gällande av inteckningsborgenär, vars fordran gått i avräkning på köpeskillingen och vars panträtt därför besvärar egendomen även i exekutivköparens hand.[116]

Exekutivköparen är också skyddad mot andra konkurrerande rättsanspråk på egendomen. För det första är han enligt sakens naur skyddad i sin rätt till skepp eller skepp under byggnad, om exekutionen ägde rum för en fordran som var förenad med giltig pant- eller retentionsrätt i egendomen. Ty när utsökningsborgenärens rätt kunde göras gällande mot var och en, måste exekutivköparens rätt ha motsvarande styrka.[117] För det andra kan exekutivköparen göra sin rätt gällande i konkurrens med annan som gjort ett icke sakrättsskyddat förvärv av skeppsegendomen.[118] Och för det tredje finns uttryckli-

[114] Se NJA II 1967 s. 289 f; minst 25% av köpeskillingen skall det vara enligt 9:20 UF.
[115] Jfr SjöLprop I s. 245 (NJA II 1975 s. 191 f); jfr NJA 1985 s. 159.
[116] Se 276 § SjöL.
[117] Jfr under 7.2.3.1 vid not 43.
[118] Se 33 § första stycket 8 SjöL.

ga regler i 14 kap. UB om exekutivköparens skydd i övrigt. De innebär, att om gäldenärens åtkomst var inskriven vid försäljningstillfället,[119] och det måste den i regel vara, så är köparen tryggad mot andra med bättre rätt till egendomen än gäldenären hade och mot konkurrerande förvärvare, som härleder sin rätt från denne. Exekutivköparen behöver icke ha varit i god tro för att vara skyddad.[120] Men frånvaron av krav på god tro betyder icke, att en sviklig köpare – t.ex. om han i egenskap av utsökningsborgenär anvisat egendomen till utmätning – kan åberopa sig på 14 kap. UB. Det är nämligen underförstått, att en sådan köpare icke skall kunna vinna skydd enligt detta lagrum.[121]

Att exekutivförvärvet sålunda åtnjuter starkare skydd än frivilligförvärvet är rimligt med hänsyn till att försäljningen sker i lagstadgad ordning under myndighets medverkan. En köpare bör under sådana förhållanden kunna lita på att försäljningen är och förblir giltig, sedan besvärstiden väl gått ut. Till motiven för denna ordning hör också att skeppsomsättningen är internationell och därför har särskilda anspråk på trygghet. Det vore knappast särskilt praktiskt att, efter nyregistrering utomlands och kanske fortsatt omsättning där av ett på exekutiv auktion hos oss förvärvat skepp, räkna med att framgångsrikt föra talan om återgång av köpet över nationsgräns.

Förutsättningen av inskrivning av exekutionsgäldenärens åtkomst måste som sagt i regel vara för handen. Dessförutan kan egendomen icke säljas exekutivt för dennes gäld, åtminstone icke förbehållslöst. Det följer av 19 och 22 §§ SjöL.[122] Endast om hans åtkomst grundas på bolagsskifte eller annat universalfång är egendomen reservationslöst tillgänglig för hans borgenärer utan att han sökt och vunnit inskrivning. Emellertid äger kronofogdemyndigheten enligt 4:31 UB söka inskrivning av gäldenärens förvärv på dennes vägnar. Och det får han anses i regel vara skyldig att göra.[123] En annan sak är att exekutivköparen i sin tur har rätt till inskrivning av exekutivförvärvet oavsett om exekutionsgäldenärens fång är inskrivet eller ej.[124]

Om exekutivköparen slår ut konkurrerande rättsägare genom exstinktion enligt 14 kap. UB, kan denne enligt samma kapitel vinna gottgörelse av statsmedel för sin förlust. Sådan ersättning följer i övrigt samma regler som gäller för rättsägares förlust på grund av godtrosförvärv. Jag erinrar om framställningen under 8.1, 8.5 och 8.6.

[119] Se UXI s. 105 och ULprop s. 78.
[120] Jfr 20 § tredje stycket SjöL.
[121] Se ULprop s. 78 och 99.
[122] Jfr under 5.2.2.1 och 7.3.2.1 ovan.
[123] Se UBprop s. 485; jfr UBkom s. 172.
[124] Se 33 § första stycket 4 SjöL.

10.5 Exekution i pantbrev

I den mån pantbrev ej utgör säkerhet för fordran kan det enligt 4:2 UB tas i mät hos skeppets eller skeppsbyggets ägare. Det är i princip dennes rätt att förfoga över pantbrevet genom pantförskrivning som tas i anspråk och som utgör exekutionsobjektet,[125] låt vara att enligt 264 § tredje stycket SjöL borgenärstillägg ej utgår på exekutivt pantförskrivet pantbrev. Därav kan slutas, att pantbrevet icke kan tas i mät hos honom förrän han sökt inskrivning för sitt förvärv;[126] i varje fall kan exekutionen ej fullföljas dessförinnan. Vidare kan slutas, att ett mot ägaren på grund av förvärvsvillkor gällande förbud att pantsätta skeppet eller skeppsbygget utgör hinder mot att pantbrevet tas i mät, åtminstone om denna rådighetsinskränkning antecknats i skepps- eller skeppsbyggnadsregistret enligt 37 § andra stycket SjöL.[127]

Däremot saknar det som förut sagts betydelse att pantbrev som sådana icke kan överlåtas utan bara är avsedda för pantsättningsändamål. Skulle ägaren ha genom överlåtelse frånhänt sig egendomen eller andel däri, är hans borgenärer enligt 19 § SjöL icke bundna av rättshandlingen förrän förvärvaren sökt inskrivning. De kan alltså dessförinnan vinna utmätning av egendomen som sådan. I konsekvensens namn måste de såvitt jag förstår med samma rätt kunna ta pantbrevet i anspråk genom utmätning trots att överlåtaren icke längre själv kan förfoga över detta för egen del. Att det är ägarens rätt att förfoga över pantbrevet som är utmätningens föremål, blir tydligen icke mer än en huvudregel då det gäller skeppsegendom.

Att pantförskrivet pantbrev ej täcks fullt ut av fullbordad pantfordran, innebär ej utan vidare att det också ger utrymme för utmätning. Så är visserligen fallet då pantbrevet utgör pant för rent framtida gäld. Och detsamma gäller då pantfordringen väl är villkorligt uppkommen men det står gäldenären-upplåtaren fritt att låta den gå i fullbordan eller ej. Men om fordringen i stället är villkorad så som utmärker regressfordran på grund av borgen innan borgensförbindelsen behövt infrias, måste pantbrevet tillsvidare vara oåtkomligt för ägarens övriga borgenärer. På samma sätt måste det förhålla sig då pantbrevet utgör säkerhet för tredje mans gäld, i vilket fall det torde vara irrelevant om fordringen är villkorad på det ena eller andra sättet. Jag erinrar om framställningen under 6.4.

[125] Se prop 1971:179 s. 62.
[126] Se 262 § SjöL.
[127] Jfr Hesslers framställning s. 463 ff.

Pantbrevsutmätning säkerställs genom att kronofogdemyndigheten tar pantbrevet i förvar eller, om det innehas av tredje man, meddelar denne förbud att lämna ut detsamma utan myndighetens tillstånd.[128] Sedan detta skett, är utmätningen fullbordad.

Skulle tvist råda huruvida någon rätt till pantbrev finns att utmäta, kan kronofogdemyndigheten hänvisa parterna till rättegång.[129] I så fall hänvisas tvisten till den domstol till vilken kronofogdemyndighetens tjänstgöringsområde hör.[130] Denna domstol behöver icke vara sjörättsdomstol. Om tvisten förts till domstol spontant, alltså utan kronofogdemyndighets hänvisning, skulle emellertid reglerna om sjörättsforum ha blivit tillämpliga.[131]

Utmätning av pantbrev kan ej fullföljas genom exekutiv försäljning. Eftersom brevet ej är överlåtbart skulle det ändock icke ha något värde i en presumtiv köpares hand; först genom pantförskrivning får det förmögenhetsvärde för annan än egendomens ägare. I stället får exekutionen söka sig endera av två anvisade vägar.[132]

Den ena vägen mynnar ut i en formlig pantförskrivning av pantbrevet till exekutionsborgenären. Kronofogdemyndigheten utfärdar bevis till honom om pantförskrivningen och överlämnar dessutom pantbrevet. Finns detta hos tredje man, underrättas i stället denne om pantförskrivningen och meddelas förbud att lämna ut pantbrevet till skada för borgenären. Denna väg beträder myndigheten självmant, ifall exekutionsborgenären ej i behörig ordning yrkar att den andra skall väljas.

Den andra vägen innebär, att pantbrevsutmätningen förvandlas till utmätning av egendomen själv. Det sker genom att kronofogdemyndigheten meddelar beslut om att egendomen tas i anspråk. Därefter fullföljs den utmätningen i vanlig ordning. För att denna väg skall beträdas fordras att exkutionsborgenären framställer yrkande därom senast inom en månad från beslutet om utmätning av pantbrevet. Eljest mynnar denna alltså bara ut i exekutiv pantförskrivning.

Exekutionsborgenären ställs genom pantbrevsutmätningen nära nog i samma situation som om han varit regelrätt inteckningsborgenär. Antingen nöjer han sig med att pantbrevet pantförskrivs till honom och han har då vunnit den förmånsrätt till betalning som detta ger men behöver icke genast realisera sin rätt i egendomen. Eller också

[128] Se 6:2 UB.
[129] Se 4:23 UB.
[130] Se 2:24 UB.
[131] Se 336 § SjöL.
[132] Se 9:14 och 15 UB.

föredrar han att utan omgång skrida till fullbordad exekution i egendomen och då har han lika fullt rätt till betalning ur egendomen som om pantbrevet varit pantförskrivet till honom från början.[133] Men borgenärstillägg får han, som sagt, ej åtnjuta.

Eftersom pantbrev kan utmätas, måste utmätningen också kunna säkras genom kvarstad på pantbrevet.

10.6 Tillämpligheten

Lagreglerna om skeppsexekution är tillämpliga vid all exekution i skeppsegendom, som äger rum här i landet, vare sig den är registrerad här eller utomlands.[134] Detta gäller såväl kvarstad och utmätning som exekutiv försäljning och verkan därav.[135] Tillämpligheten är en självklarhet när det gäller skeppsegendom, som är registrerad här i landet. Frågan är mer komplicerad när det gäller utlandsregistrerad egendom.

Utomlands kan till början andra fartygsbegrepp gälla. Denna fråga avgörs med tillämpning av registreringsstatens lag.[136] Är egendomen registrerad som fartyg (eller fartyg under byggnad), är det tydligt att våra regler om skeppsexekution kan bli tillämpliga. Det återstår emellertid i så fall att avgöra om fartyget exekutionsrättsligt skall behandlas på samma sätt som skepp eller ej. Detta avgörs av dess behandling i registreringsstaten. Är det där föremål för privaträttslig inskrivning – innefattande inskrivning av äganderätt och panträtt eller motsvarande rättighet eller åtminstone endera – skall de för skepp gällande exekutionsreglerna tillämpas.[137] Detsamma bör, med analogisk tillämpning av 24 och 278–280 §§ SjöL, gälla för den händelse egendomen skulle vara registrerad enligt de för fartyg gällande reglerna utan att egentligen vara fartyg. Detta förekommer t.ex. i Norge i fråga om vissa sjöburna arbetsredskap, t.ex. oljeborrplattformar.[138]

Ehuru den exekutiva försäljningens rättsverkan alltså, så långt det beror av svensk rätt, gäller vid försäljning här i landet av utlandsregistrerad egendom, kan i förekommande fall rätte ägarens därav betingade förlust ej ersättas av svenska statsmedel. Ty 14:6 UB, där statsansvaret lagfästs, avser bara svenskregistrerad egendom.[139]

[133] Se prop 1971:179 s. 48. Jfr ULprop s. 44 och 84.
[134] Se 1:8 UB. Om möjligheterna att ingripa exekutivt mot främmande fartyg se under 14.6.
[135] Se ULprop s. 237 f; jfr s. 228 ff där tillämpligheten av reglerna om verkan av exekutiv försäljning diskuteras utförligt och med vitt skilda meningar företrädda. Jfr också under 14.6.
[136] Se ULprop s. 85 f.
[137] Se 1:8 UB; jfr ULprop s. 86.
[138] Se § 33 i den norska SjöL.
[139] Jfr ULprop s. 79, 229 och 238.

11 Utlandsexekution

Att svenska skepp står under svensk juristdiktion både inom och utom svenskt sjöterritorium[1] hindrar ej att främmande kuststat kan hävda folkrättsligt vedertagna, konkurrerande juristdiktionsanspråk. Det är sålunda erkänt, att kuststat kan utöva *exekutionsrättslig jurisdiktion* inom sitt sjöterritorium. Den inskränkningen anses därvid visserligen gälla, att skepp under s.k. oskadlig genomfart i territorialhavet ej är åtkomligt för exekution för andra förpliktelser än det ådragit sig vid genomfarten av kuststatens sjöterritorium.[2] Därtill kommer, att vissa statsskepp åtnjuter exekutionsrättslig immunitet.[3] Men eljest torde kuststatens exekutionsrättsliga befogenheter för närvarande ej vara underkastade allmänt vedertagna begränsningar; ytterligare begränsningar kan dock följa av särskilda fördrag.[4]

Kuststatens exekutionsrättsliga jurisdiktion utövas under de förutsättningar och i den ordning som dess egen lagstiftning föreskriver; därvid torde inskriven rätt till skepp materiellt behandlas enligt registreringsstatens lag, åtminstone så långt den låter sig förenas med vad lex fori betraktar som procedurregler. Lex fori torde också göra anspråk på att i vart fall i princip bestämma rättsverkan av exekutionen.[5] Det finns alltså möjligheter till konflikt med flagg- eller registreringsstatens lag, som eljest är naturligt sakrättsstatut.

För vår del skiljer SjöL icke på sådan *kvarstad och utmätning* som äger rum här i landet och sådan som äger rum utomlands; det är emellertid som jag ser det en underförstådd självklarhet att utlandsexekution, vilken överskrider gränsen för folkrättslig vedertagna jurisdiktionsanspråk, varken behöver eller skall erkännas av svensk myndighet.

[1] Här behandlas endast skepp. I den mån skepp under byggnad exempelvis i samband med teknisk provtur skulle råka bli förmål för exekution utomlands kan de för skepp gällande grundsatserna förmodas bli tillämpade; jag bortser då för korthets skull från de komplikationer som skulle bli följden, om den främmande staten skulle behandla bygget som skepp av utländsk beställares nationalitet (tänkbart för den händelse varvet frånhänt sig äganderätten till denne).

[2] Se art. 20:2 i 1958 års internationella konvention angående territorialhavet och tilläggszonen (införd bl.a. i SOU 1965:1 s. 106 ff). En allmän utvidgning av nationella gränser för sjöterritorier – som av allt att döma är förestående – kan komma att till bilden föra även en viss rätt till *fri* genomfart och sådan rätt kan naturligtvis tänkas dra med sig vissa krav på fullständig immunitet mot kuststatens jurisdiktionsanspråk i dess vidgade sjöterritorium; det är ännu för tidigt att sia om hur det folkrättsliga läget skall gestalta sig i så fall.

[3] Se 1926 års internationella konvention om statsfartygs fri- och rättigheter. Jfr lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m.

[4] Bland sådana kan nämnas 1952 års internationella konvention om kvarstad på havsgående fartyg. Jfr SOU 1965:18 s. 91 ff och 184 ff.

[5] Se bl.a. Reuterskiöld s. 138.

Det är sörjt för att såvitt möjligt all utlandsexekution kommer till Sjöfartsregistrets kännedom[6] och blir antecknad i registret. Vi förbehåller oss sålunda att, åtminstone medan exekutionen pågår, dra de inskrivningsrättsliga – och därmed sakrättsliga – slutsatserna enligt svensk lag. Kvarstad utgör alltså hinder mot förvärvsinskrivning och nyinteckning även om den äger rum utomlands. Och utmätning utomlands hindrar icke förvärvsinskrivning men däremot nyinteckning.

Det kan naturligtvis tänkas vara svårt att ta ställning till om en av utländsk myndighet företagen tvångsåtgärd innefattar vad vi menar med kvarstad resp. utmätning eller kanske något annat, som faller utom ramen för vårt inskrivningsrättsligt betingade intresse. Att kräva någon kvalificerad juridisk analys av den skeppsbefälhavare som står inför frågan om han skall agera enligt 69 § SjöL kan emellertid icke komma i fråga. Han bör i första hand kunna gå på den beteckning åtgärden har enligt den utländska myndigheten, t.ex. "arrest"/"saisie conservatoire" (kvarstad) eller "seizure"/"saisie exécutoire" (utmätning) och i övrigt som relevanta exekutiva åtgärder rapportera vad som för honom tydligt framträder som sådana genom att de syftar till att säkerställa eller realisera borgenärsanspråk i skeppet. Sjöfartsregistret bör i sin tur utan officialprövning kunna anteckna som kvarstad resp. utmätning vad som ger sig ut för att vara det men i övrigt skaffa sig sådan information om innehållet i den främmande rätten att en realitetsanalys blir möjlig. Och naturligtvis står det rättsägare fritt att angripa anteckningsbeslutet med påstående att det är materiellt obefogat.

Vårt grepp på utlandsexekution innebär, att vi för enkelhets skull hos varje tänkbar främmande exekutionsstat förutsätter väsentligen samma materiella rättsverkningar av kvarstad och utmätning som vi själva har. Men vi måste räkna med möjligheten att i enskilda fall bli korrigerade med hänvisning till lex fori. Särskilt riskerar nog eventuella panträttsupplåtelser under kvarstad eller utmätning sådan korrigering. Ty våra grundsatser på området är varken internationellt välkända eller lättillgängliga för främmande statsmyndigheter. Och den främmande staten räknar kanske med omedelbar och okränkbar verkan av kvarstad och utmätning så att t.ex. godtrosförvärv av panträtt på grund av kvarstadsstridigt tillkommen inteckning – enligt svensk rätt tänkbar så länge kvarstaden ej anmälts för anteckning i registret – ej erkänns där. Eller borgenärstillägg kanske icke av den främmande exekutionsmyndigheten tilldelas borgenär till vilken under utmätning upplåtits panträtt på grund av tidigare beviljad inteckning.[7] Men även överlåtelse av utomlands utmätt svenskt skepp

[6] Vid exekution i Sverige är det exekutionsmyndighetens sak att genast rapportera åtgärden till Sjöfartsregistret. Vid utlandsexekution är sådan plikt lagd på befälhavaren genom föreskrift i 69 § SjöL.

[7] Jfr under 10.3.1 vid not 62.

– med eller utan risk att utmätningen slås ut genom godtrosförvärv på grund av inskrivning – kan tänkas bli underkänd i den främmande exekutionsstaten med hänvisning till lex fori.

När utlandsexekution fullbordats genom *exekutiv försäljning* av egendomen, återstår frågan om försäljningens rättsverkan för svensk rätts del. Såvitt gäller rättigheter i skeppet finner vi svaret i 249 och 276 §§ SjöL, enligt vilka lagrum försäljningen – sedan den vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts – i princip medför att skeppet övergår gravationsfritt i köparens hand, förutsatt att den skett i laga ordning under exekutionsstatens rätt och i överensstämmelse med SjpKonvs krav. Panträtt på grund av inteckning kan visserligen bevara sin giltighet i den mån köparen tillåtits överta pantfordringen och fått avräkna densamma på köpeskillingen.

Kravet att försäljningen skall ha skett i konventionsenlig ordning bör icke läsas så att SjpKonvs materiella regler måste ha iakttagits. Sådana anspråk kan endast upprätthållas gentemot konventionsstat. Och de nyssnämnda lagrummen skiljer icke mellan konventionsstater och andra. Vad som åsyftas är formkravet att försäljningen skall ha föregåtts av underrättelser till rättsägare och registermyndighet i en ordning som motsvarar föreskrifterna i konventionens art. 10.[8]

Det saknas visserligen icke tecken i konventionsförarbetena som tyder på att man på sina håll tänkt sig att även på exekutiv försäljning i icke-konventionsstat borde ställas kravet att konventionens materiella regler iakttagits.[9] Men samtidigt framgår det otvetydigt att man var medveten om de praktiska olägenheterna av en sådan ordning.[10] Det första erkännandet av exekutiv försäljning kommer ju genom att köparen vinner inskrivning av sitt förvärv eller, om hans nationalitet föranleder det, avregistrering av skeppet.[11] Och sådant skall icke behöva anstå tills man får se utfallet av köpeskillingsfördelning. Sant är att det är möjligt att ta slutlig ställning till erkännandet efter det att inskrivning eller avregistrering företagits.[12] Men då kan problemet lätt nog ha reducerats till ett intressant men uteslutande teoretiskt spörsmål.

Enligt min mening ger avfattningen av konventionens art. 11:3 tillräckligt stöd för att icke läsa den avgörande föreskriften om erkännande – art. 11:1 b – så att den syftar på konventionens materiella regelkomplex. Konventionstexter ägnar sig visserligen sällan för sträng bokstavstolkning, men en tillbakablick på de utkast som föregått den slutliga texten – de s.k. Oxford Draft, Portofino Draft, Antwerp Draft och New York Draft[13] – syns mig bekräfta, att artikeltexten därvidlag icke fått sin lydelse vare sig aningslöst eller genom förbiseende.

[8] Jfr SjöLprop 1 s. 339 f (NJA II 1975 s. 387).
[9] Se bl.a. CMI New York 1965 s. 200.
[10] Se bl.a. CMI New York 1965 s. 592 ff.
[11] Se art. 11:3 i SjpKonv.
[12] Jfr 18 § andra stycket SjöL.
[13] Se CMI New York 1965 s. 174, 259, 354 resp. 649. Jfr Dipl. Konf. 1967 s. 165 ff.

En exekutiv försäljning av svenskregistrerad skeppsegendom, vilken infriar de i 249 och 276 §§ SjöL uppställda kraven för erkännande här i landet, kan förutsättas på samma sätt som svensk exekutiv försäljning utan vidare ge exekutivköparen skydd mot exekutionsgäldenärens berörda borgenärer; dessa får hålla sig till köpeskillingen. I den mån detta, mot all rimlig förmodan, icke skulle vara ståndpunkten i exekutionsstatens rättsordning torde det för vår del vara riktigt att – i så fall med analogisk tillämpning av 19 § SjöL – vid behov subsidiärt tillägga efterföljande inskrivning här i landet eller avregistrering ur svenskt register sådan verkan.[14]

Även frågan i vad mån exekutivköparen åtnjuter omsättningsskydd på grund av den exekutiva försäljningen torde i första hand få avgöras enligt exekutionsstatens lag. Men 1973 års förarbeten till nuvarande regel i 14:3 UB räknade med att svensk lag kunde bli analogiskt tillämpligt på exekutiv försäljning utomlands. Därom uttalades till statsrådsprotokollet följande.[15]

Frågan om förslagets bestämmelser om de sakrättsliga verkningarna kan bli analogt tillämpliga när svenskregistrerat skepp sålts exekutivt utomlands torde inte kunna ges något allmängiltigt svar utan måste bli beroende på förhållandena i det särskilda fallet, främst vad exekutionslandets lag föreskriver rörande verkan av exekutiv försäljning företagen av dess myndigheter. Frågan bör därför lämpligen kunna överlämnas till domstolarna för avgörande.

Såvitt jag förstår bör emellertid sådan analogisk tillämpning av 14:3 UB – låt vara motiverad med hänsyn till skepps- och skeppsbyggnadsregistrens långtgående vitsord – tillgripas först i brist på klart svar i exekutionsstatens lag.

[14] Jfr under 5.2.2.1 in fine.
[15] Se ULprop s. 238.

12 Rättskonkurrens i skeppsegendom

12.1 Inledning

Jag har i det föregående flerstädes berört olika fall av rättskonkurrens i skeppsegendom, låt vara att hela floran icke behandlats. En kort översikt av de systematiskt och praktiskt viktigaste konkurrensfallen är föremålet för framställningen i detta kapitel som emellertid begränsas till konkurrens under den svenska rättsordningen.

12.2 Äganderättsanspråk

12.2.1 Äganderätt i borgenärskonkurrens

Den som förvärvat skeppsegendom genom överlåtelse från annan är enligt 19 § SjöL skyddad mot överlåtarens borgenärer först sedan han sökt inskrivning för sitt fång; det gäller vare sig fånget är fullbordat eller ofullbordat. Förvärvarens egna borgenärer kan icke förbehållslöst göra anspråk på egendomen förrän dennes förvärv sålunda vunnit sakrättsskydd.

Borgenär vars fordran säkras genom pant- eller retentionsrätt i skepp eller skeppsbygge har tillgång till egendomen i vems ägo den vara må och vem pant- eller retentionsgäldenären än är. Motsvarande gäller den som vunnit utmätning av egendomen. Borgenär som vunnit kvarstad på egendomen blockerar fortsatt omsättning. Kvarstaden hindrar nämligen ny ägares inskrivning och bevarar sålunda egendomen som gäldenärens tillgång till förmån för hela dennes borgenärskollektiv.

Exekutivförvärv är naturligtvis oberoende av inskrivning för skydd mot gäldenärens borgenärer; dessa skall ju tillgodoses ur köpeskillingen.

12.2.2 Konkurrerande äganderättsanspråk

Den som förvärvar skeppsegendom kan utsättas för anspråk på bättre rätt av någon, som före honom förvärvat egendomen från samme överlåtare, eller av någon, som kan åberopa en rättslig brist i överlåtarens fång eller i tidigare led i förvärvskedjan. Överlåtarens förfoganderätt över egendomen kan också vara inskränkt genom ett mot honom gällande villkor för hans eget förvärv. I dessa fall segrar normalt det bättre anspråket. Förvärvarens anspråk vilar ju på

bräcklig grund. Men det kan likväl hävdas framgångsrikt, om överlåtaren var legitimerad genom egen inskrivning och förvärvaren litat på denna legitimation samt, alltjämt i god tro, sökt inskrivning för förvärvet innan det bättre rättsanspråket hunnit manifestera sig i form av konkurrerande inskrivningsansökan eller ärende om anteckning i registret. Grunderna för denna ordning kan åberopas till stöd för förvärv i god tro av kvarstadsbelagd skeppsegendom så länge ärende om anteckning av kvarstaden icke tagits upp på inskrivningsdag. Och motsvarande analogi får man räkna med för det fall att egendomen var utmätt.

Den som köpt egendomen vid exekutiv försäljning är enligt 14:3 UB tryggad utan att ha varit i god tro men kravet att fångesmannen (exekutionsgäldenären) skall ha varit legitimerad genom inskrivning vid försäljningen upprätthålls även här. Har exekutivförvärvaren förfarit svikligt, t.ex. genom att han i egenskap av utsökningsborgenär anvisat egendomen till utmätning, skall han dock icke kunna hävda sitt fång med framgång.

Exekutiv försäljning till realisation av pant- eller retentionsrätt gäller även utan att exekutionsgäldenärens fång var inskrivet.

12.2.3 Äganderätt i konkurrens med begränsad sakrätt

I konkurrens med sjöpanträtt står sig äganderätt slätt. Ty sjöpantborgenären är på det hela taget oberoende av äganderättsförhållandena. Möjligen kan det tänkas att det någon gång skulle strida mot tro och heder att göra sjöpanträtt gällande i egendomen med vetskap exempelvis om att ägaren rättsstridigt var berövad rådigheten över egendomen när pantfordringen uppstod; detta kan emellertid bara tänkas då fordringen vilar på kontraktsmässig grund.

Icke heller i förhållande till retentionsrätt står äganderätt stark. Retentionsrätt kan förvärvas i god tro men också dessförutan.[1]

I förhållande till panträtt på grund av inteckning är äganderätten något mer konkurrenskraftig. Den viker i princip endast för godtrosförvärv på grund av inskrivning och kan därför hävdas genom att inskrivning söks utan dröjsmål. En sådan ägare nödgas visserligen stå tillbaka för den borgenär som dessförinnan i god tro tagit pantbrev som säkerhet för exempelvis framtida fordran.[2]

[1] Jfr NJA II 1950 s. 308 och Hessler s. 141.
[2] Se under 6.3.2 ovan.

12.2.4 Äganderätt i konkurrens med exekution

Äganderättsförvärv undertrycks av kvarstad på egendomen och kan icke skrivas in så länge kvarstaden består; med analogisk tillämpning av 20 § SjöL kan dock godtrosförvärv av kvarstadsbelagd egendom hävdas. Utmätning hindrar ej äganderättsförvärv, ej heller att sådant förvärv blir inskrivet. Men förvärvaren får icke bättre rätt än exekutionsgäldenären med mindre han kan åberopa grunderna för 20 § SjöL.

Med förvärv vid exekutiv försäljning, som vunnit laga kraft, kan annat äganderättsanspråk i regel icke konkurrera framgångsrikt.[3]

12.3 Legalpanträtt

Legalpanträtt i konkurrens med äganderätt har just berörts under 12.2.3. Inbördes konkurrerar sjöpanträtt och retentionsrätt[4] enligt FRL så att sjöpanträtt har företräde, om den är av det slag som regleras i 244 § SjöL, men står tillbaka om den är av annat slag som t.ex. utländsk sjöpanträtt för lastskada. Sinsemellan konkurrerar de olika sjöpanträtterna efter nummerordningen i 244 § SjöL, frånsett att anspråk på bärgarlön, ersättning för avlägsnande av vrak och haveribidrag går före äldre sjöpantfordringar även om de senare hör hemma under lägre nummer. Under varje nummer gäller lika rätt med undantag för nyssnämnda anspråk mellan vilka prioriteten följer omvänd åldersordning.

Även konkurrens mellan legalpanträtt och panträtt på grund av inteckning finner sin lösning i FRL så att legalpanträtt, som regleras i 244 resp. 247 § SjöL, har företräde medan annan legalpanträtt, t.ex. främmande sjöpanträtt, står tillbaka för panträtt på grund av inteckning.

Legalpanträtt uppstår utan rättsligt hinder av exekution i egendomen. Men den hindrar ej exekution och utplånas genom exekutiv försäljning. Retinent behöver dock inte finna sig i sådan exekutiv försäljning för fordran med sämre rätt än hans egen, som icke ger honom betalt. Sjöpantborgenär kan utöva anslutningsrätt och därigenom, dels pressa skyddsbeloppet och sålunda underlätta försäljning, dels hindra att exekutionen läggs ned med påföljd att hans panträtt kanske visar sig ha preskriberats under den resultatlösa exekutionens gång.[5]

[3] Se 33 § första stycket 8 SjöL. Jfr ovan under 7.2.3.1 och 10.4.4.
[4] Här avses med retentionsrätt endast sådan som regleras i 247 § SjöL.
[5] Jfr 248 § SjöL.

12.4 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek

Hypoteks konkurrens med äganderätt har nyss berörts under 12.2.3. I förhållande till legalpanträtt står den på inteckning grundade panträtten i regel tillbaka så som sagts under 12.3. Inbördes konkurrerar rättigheter på grund av inteckning efter inteckningarnas registrerade företrädesordning.

Kvarstad och utmätning utgör båda – på grundval av registeranteckning – hinder mot att inteckning beviljas i egendomen. Inteckning som tillkommer i strid med beslutad kvarstad kan icke tjäna som grundval för regelrätt panträttsupplåtelse. Endast med tillämpning av grunderna för 269 § SjöL kan en upplåtelse på grund av sådan inteckning bli gällande. I utmätningsfallet tolereras dock upplåtelse av panträtt på grund av den felaktigt tillkomna inteckningen, ty inteckningsborgenären står då enligt FRL tillbaka för utsökningsborgenären. I båda dessa fall av exekution anses panträtt emellertid kunna upplåtas på grund av tidigare beviljad inteckning.

Inteckning utplånas genom exekutiv försäljning i den mån betalningsansvaret för pantfordringen ej övertas av köparen. Varje inteckning tas upp i sakägarförteckning. Den ger normalt utdelning på ägarhypotek; dock kan ägarhypotek på grund av kvarstadsstridigt tillkommen inteckning ej åberopas mot kvarstadsborgenären och andra borgenärer till vilkas förmån kvarstaden gäller.

12.5 Exekution

Kvarstad ger ingen förmånsrätt. I stället hindrar den sakrättsligt verksam omsättning av egendomen och bevarar på det sättet egendomen som tillgänglig för utmätning hos gäldenären. Utmätning ger däremot förmånsrätt och utgör följdriktigt icke hinder mot att egendomen överlåts; utsökningsborgenären behöver icke skyddas, ty hans rätt fungerar som en sorts legal tvångspanträtt. Kvarstad och utmätning kan slås ut genom godtrosförvärv av egendomen. De behöver i och för sig ej hindra att legalpanträtt stiftas i denna och viker för sådan rättighet, som ju har högre prioritet i sig själv.

Både kvarstad och utmätning är – på grundval av registeranteckning – rättsliga hinder mot nyinteckning. Men om sådan likväl kommer till stånd, blir verkan av panträttsupplåtelse på grund av inteckningen olika i de båda fallen. Under kvarstad kan upplåtelsen ge borgenären rätt på grund av inteckningen endast om han var i god tro. Under utmätning tolereras upplåtelsen, eftersom panträtten då står

tillbaka för utmätningen enligt 9 § FRL. Ägarhypotek på grund av kvarstadsstridigt tillkommen inteckning kan ej göras gällande i strid med kvarstadssyftet.

Exekutiv försäljning utplånar all rätt till egendomen på grund av inteckning, som ej tillåtits innestå i avräkning på köpeskillingen, förutsatt att försäljningen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. Exekutivköparens rätt är exstinktiv, om exekutionsgäldenärens rätt var inskriven, och det måste den i regel vara för att exekutionen skall kunna genomföras. Köparen behöver icke ha varit i god tro men han får vika, om han själv förfarit svikligt.[6]

Försäljning, som ägt rum till realisation av pant- eller retentionsrätt, står sig generellt mot konkurrerande äganderättsanspråk.

12.6 Nyttjanderätt

Nyttjanderätt till skepp räknas icke till de begränsade sakrätterna.[7] Rättigheten saknar framför allt skydd mot upplåtarens borgenärer och kan icke heller bli föremål för godtrosförvärv.[8] Satsen "köp bryter legostämma" anses gälla fullt ut. Detta har kritiserats[9] men för att rättigheten skall stå sig mot ny ägare fordras alltså uttryckligt eller konkludent förbehåll.[10]

Nyttjanderätt viker också för pant- och retentionsrätt men konkurrens med panträtt blir icke verklighet förrän panträtten realiseras; dessförinnan utövas rättigheterna på skilda plan.

Exekution bryter och exekutiv försäljning utplånar nyttjanderätt. Rättigheten kan nämligen icke förbehållas vid sådan försäljning.[11]

12.7 Företagshypotek

Rättsägare i skeppsegendom utstår i princip ingen konkurrens av den som har företagsinteckning i ägarens näringsverksamhet. Ty sådan rättighet omfattar ej skepp eller skeppsbygge.[12]

[6] Se ULprop s. 78 och 99.

[7] Se t.ex. Hesslers utförliga undersökning s. 288 ff och 461 f.

Jag bortser i detta sammanhang helt från sådan nyttjanderätt, som grundas på testamentariskt förordnande; jfr 37 § andra stycket SjöL.

[8] Jfr 1986 års lag om godtrosförvärv av lösöre, där sådant förvärv av nyttjanderätt icke beaktas.

Konkurrens mellan flera nyttjanderättsförvärv, som behandlas i 13:2 HB, är en annan sak. Senare förvärvare av nyttjanderätt anses kunna slå ut tidigare förvärvare med stöd av besittningstagande i god tro; se Hessler s. 312 f.

[9] Se Grönfors i Nordisk Gjenklang s. 427 ff, Walin s. 46 ff och Håstad s. 322 ff med hänvisningar. I UBM betecknas den gällande ordningen som primitiv; jfr s. 237 f.

[10] Jfr Hessler s. 296 ff. Där pekas också på möjligheten att rättigheten likväl står sig i fall av kollusion.

[11] Den skiljer sig på det sättet från nyttjanderätt till luftfartyg. Jfr 2 och 6 §§ 1955 års lag i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

[12] Se 2:1 FHL, där egendom som kan vara föremål för panträtt på grund av inteckning undantas från företagshypotek.

13 Båtar

13.1 Inledning

I det föregående har jag så gott som uteslutande uppehållit mig vid skeppsegendom, ty 1973–75 års sjölagändringar angår främst sådan egendom. En jämförande översikt av rättsläget för båtar och båtbyggen i de avseenden som berörts i det föregående kan nu ha ett visst värde, även om den företas i ett mycket raskt svep.[1]

13.2 Nationalitet

Båt är också fartyg. Följaktligen har den nationalitet enligt de villkor som regleras i 1 § SjöL. Om sålunda båten till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person, så är den svensk med alla de rättsliga konsekvenser detta för med sig, främst i fråga om folkrättsligt erkännande och svensk jurisdiktion över båten och dem som är ombord. Sjöfartsverket kan medge att båt, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, erkänns som svensk utan hinder av att nationalitetsvillkoret ej är uppfyllt; till förekommande av statslöshet kan dispens medges även när ägaren är utlänning med fast hemvist i Sverige.[2]

13.3 Tillbehör

Sjölagreglerna om tillbehör gäller, på ett undantag när, också båtar och båtar under byggnad. Undantaget hänför sig till byggnadstillbehören. Byggnadsmaterial och utrustning blir tillbehör till båtbygget först genom att införlivas med detta så att båten därigenom förses med materialet eller utrustningen. Det presumtiva tillbehöret måste alltså normalt fogas in i den blivande båten eller föras ombord för att bli kvar där. Utöver denna yttre anknytning till båten fordras naturligtvis inre anknytning.[3] Utrustning för radiosamband och navigering står också när det gäller båt i tillbehörsrättslig särklass genom att rätt till utrustningen kan göras gällande särskilt.[4]

[1] En utförlig framställning föreligger i Tiberg II.
[2] Se prop 1978/79:98 s. 16 och 58 f.
[3] Jfr under 1.3.3.
[4] Jfr under 1.3.4.

Att reglerna om skeppsbyggnadstillbehör ej gäller vid båtbyggnad betyder icke, att en leverantör av båtbyggnadsmaterial utan vidare kan bevara sin rätt till material som han levererat till byggnadsplatsen och som ännu ej förenats med bygget. Har han tagit äganderättsförbehåll, kan detta likväl tänkas bli underkänt med efterföljd av den praxis som föreligger i fråga om byggnadsmaterial till fastighet. I NJA 1960 s. 221 (Rosengrens dörrar) ansågs sålunda äganderätten till byggnadsmaterial, som byggnadsentreprenör fått levererat under äganderättsförbehåll för leverantören men med rätt för entreprenören att fritt använda för att infogas i byggnad, ha frångått leverantören redan vid leveransen till byggnadsplatsen. Jämför även NJA 1974 s. 660.

13.4 Identifiering

För båtar finns intet reglerat *namnskick* som för skepp. Registrerad båts namn kan visserligen antecknas som en av flera uppgifter om båten i registret men båtägaren råder själv fritt över namngivningen och behöver icke ta hänsyn vare sig till andra båtägare eller till skeppsägare. Namnet behöver icke heller sättas ut på skrovet med mindre båten är registreringspliktig som fiskebåt, dvs. om den används yrkesmässigt för fiske eller annan fångst och har en största längd av minst fem meter.[5]

Båt har liksom skepp *hemort* enligt 7 § SjöL.

Igenkänningssignal tilldelas båt vid registrering i båtregistret, och båt registreras under sådan signal. Signalen utgör i regel tillika anropssignal för radiostation. Den avviker från skepps igenkänningssignal, som består av fyra bokstäver valda ur den för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serien SAA-SMZ, genom att vara sammansatt av tre bokstäver ur samma serie (alternativt kan första bokstaven ersättas av siffran 7 eller 8), åtföljd av fyra siffror av vilka den första måste vara 2 eller högre.[6]

13.5 Registrering

Medan skepp är generellt registreringspliktiga gäller registreringsplikt till båtregistret endast för yrkessjöfarten och yrkesfisket.[7] Övriga är ej ens registreringsberättigade; jag har då sett bort från fritidsbåtsregistret. Gränsen för registreringsbarhet är så gott som genomgående dragen vid en största längd av fem meter. Båtregistreringen är ej

[5] Se 4 § BRL och 3 kap. FIF.
[6] Se det till 1959 års internationella telekonvention hörande radioreglementet Art. 19 § 16 (Televerkets författningssamling Serie B:29).
[7] Se 4 § BRL.

avsedd för båtar under byggnad. En båt blir därför registreringsbar först i färdigbyggt skick. Den bör tydligen åtminstone vara sjösättningsbar men behöver icke vara sjösatt; emellertid kan sjösättningen utlösa ev. registreringsplikt.

Båtregistrering och förvärvsanteckning i båtregistret är förenad med en viss äganderättsprövning ifall nationalitetsbevis skall utfärdas för båten. Registreringen kan emellertid återverka på de krav man i rättspraxis ställer på aktsamheten hos den som i god tro inlåter sig på rättshandling med båtägare. Det är sålunda troligt, att det ej utan vidare skall anses aktsamt att inlåta sig på rättshandling rörande registrerad båt med någon som – ehuru han har båten i sin besittning – varken var antecknad i båtregistret som ägare eller härleder sin rätt från denne.[8]

Om skada skulle tillskyndas någon på grund av handläggningsfel i ärende om båtregistrering eller äganderättsanteckning i båtregistret, kan den skadelidande tänkas bli gottgjord enligt 3:2 SkL. Men motsvarighet till 370 o. följ. §§ SjöL saknas när det gäller båtar.

13.6 Omsättning

För båtar och båtbyggen saknas motsvarighet till reglerna i 19 o. följ. §§ SjöL. Därför omsätts sådan egendom i princip enligt allmänna lösörerättsliga regler vilket bl.a. innebär att besittningsförhållandena på vanligt sätt spelar en central rättslig roll. Båtregistreringen ställer dock, som jag berörde under 13.5, godtrosförvärvet i särställning såtillvida som kravet på aktsamhet vid förvärv av båt, som är införd i båtregistret, torde medföra att besittning ej utan vidare kan hållas för tillräcklig legitimation att förfoga över båten genom överlåtelse; kontroll mot båtregistret kan också behövas.[9]

13.7 Panträtt

Båtar och båtbyggen pantsätts med tillämpning av vanliga handpanträttsliga regler eller genom säkerhetsöverlåtelse som lagfars enligt lösöreköpslagen.

[8] Jfr SOU 1965:14 s. 66. Det hör till bilden, att registrerade båtar skall vara märkta; se 3 kap. FIF.
[9] Se 3 § lagen (1986:796) om godtrosförvärv av lösöre.

Angående sjöpanträtt i båt och båt under byggnad gäller detsamma som om sjöpanträtt i skeppsegendom. Även reglerna i 247 § SjöL om retentionsrätt är tillämpliga på båtar. Eftersom båt under byggnad icke med sakrättslig verkan[10] kan överlåtas till beställaren före leverans, blir retentionsrätt i nybygge till säkerhet för köpeskillingsfordran ej aktuell i form av begränsad sakrätt och varvet har normalt en starkare rätt i den köprättsliga detentionsrätten. Båt under reparation eller ombyggnad kan däremot, liksom båt under byggnad enligt arbetsbeting, bli föremål för retentionsrätt till säkerhet för varvets vederlagsfordran.

13.8 Båtexekution

Även exekutionsrättsligt följer båtar, liksom båtar under byggnad,[11] i grunden samma regler som lösöre i allmänhet. Men vissa avvikelser följer av deras karaktär av fartyg. Till en början kan utmätning av båt sökas icke bara där den befinner sig utan också på dess hemort eller på ort som båten väntas anlöpa.[12] Utmätningsbeslutet meddelas i allmänhet först i samband med att båten kan tas om hand av exekutionsmyndigheten och ger i varje fall icke någon förmånsrätt dessförinnan.

För exekutiv försäljning av båt kan både offentlig auktion och underhandsförsäljning tillämpas.[13] Men medan vanligt lösöre skall säljas under hand, så snart denna försäljningform kan väntas leda till att ett avsevärt bättre pris än eljest uppnås, fordras för underhandsförsäljning av båt dessutom att det icke finns anledning att räkna med okänd eller oanträffbar sjöpantborgenär.[14] Skulle det vara fallet[15] riskerar man nämligen att genom underhandsförsäljning, som utspelas under väsentligt mindre publicitet än offentlig auktion, tillskynda sådan sjöpantborgenär rättsförlust. Ty även underhandsförsäljning innebär att båten säljs fri från sjöpanträtt.

Båtens förmåga att som fartyg ådra sig sjöpanträtt föranleder också en annan avvikelse från vad som gäller exekution i allmänt lösöre. Sjöpantborgenär har nämligen anslutningsrätt[16] och kan därigenom

[10] Här bortses från att dubbelöverlåtelse i princip är ogiltig och verksam endast i kraft av förvärvarens goda tro.
[11] Se 1:9 UB.
[12] Se 4:8 UB.
[13] Medan båt säljs med tillämpning av balkens 9 kap. (liksom f.ö. oregistrerad skeppsegendom) säljs registrerad skeppsegendom med tillämpning av dess 10 kap.
[14] Se 9:8 UB. Jfr ULprop s. 60 f (UXI s. 93).
[15] Har båten varit i drift under det senaste året, är det nog svårt att utan vidare utesluta förekomsten av okänd sjöpanträtt. Jag behöver här bara hänvisa till 244 § första stycket 2–4 SjöL.
[16] Se 8:10 UB.

hindra att exekutionen läggs ned av utsökningsborgenären; denna rätt att kontrollera exekutionen kan sjöpantborgenären bruka för att på ett enkelt sätt förebygga att inledd exekutions verkan att bryta preskriptionen av hans rätt ej förfaller.[17]

Utmätt andel i båt eller villkorlig äganderätt till sådan egendom kan till skillnad från båten själv säljas exekutivt under hand under alldeles samma förutsättningar som gäller annan lös egendom; någon sjöpantborgenär kan ju då icke finnas att ta hänsyn till.[18]

Den allmänna regeln i 14:1 UB om rättsverkan av exekutiv försäljning är tillämplig också på exekutiv försäljning av båt eller båtbygge, villkorlig äganderätt till eller andel i sådan egendom. Huruvida exekutivköparen är fredad från anspråk på bättre rätt till egendomen beror av allmänna regler. Förvärv vid exekution för pant- eller retentionsfordran står sig naturligtvis alltid[19] och därutöver torde bl.a. gälla att godtrosförvärv är möjligt.[20]

13.9 Tillämpligheten

De svenska sakrättsliga reglerna är i första hand avsedda för svenska båtar men våra regler i 11 kap. SjöL om sjöpanträtt och retentionsrätt är här i landet tillämpliga också på främmande båtar. Detsamma gäller säkert också handpantreglerna. Även omsättning av främmande båt, som finns här i landet, kan lyda svensk lag som sakrättsstatut. Men är den registrerad i sitt hemland, får man räkna med att registreringen bryter svensk rätts attraktionskraft.[21] Våra exekutionsrättsliga regler är såsom lex fori genomgående tillämpliga på här befintlig båt som ej åtnjuter immunitetsskydd.

[17] Jfr 248 § första stycket SjöL.
[18] Jfr under 10.4.3.
[19] Jfr ovan under 7.2.3.1 vid not. 43.
[20] Jfr ULprop s. 76.
[21] Det är dock ej säkert att t.ex. en utländsk i Sverige varaktigt brukad men i fritidsbåtsregister (eller motsvarande) i hemlandet införd båt verkligen skall anses så knuten till hemlandet, att icke svensk lag kan tjäna som sakrättsstatut i egenskap av lex rei sitae.

14 Främmande fartyg

14.1 Nationalitet och registrering

En ur statsmaktens suveränitet härledd, tidigt vedertagen folkrättslig grundsats erkänner varje stats rätt att själv bestämma sina nationalitets- och registreringsvillkor för fartyg och bjuder att sådana, av suverän stat fastställda och tillämpade villkor utan vidare respekteras internationellt.[1] Denna grundsats har stundom upprätthållits ganska resolut.[2] Genom tillkomsten av 1958 års internationella konvention om det fria havet har grundsatsen bekräftats.[3] Det övervägdes visserligen, att genom konventionen slå fast vissa grundläggande förutsättningar, som skulle iakttas vid reglering av nationalitets- och registreringsvillkor; det internationella erkännandet av fartygs nationalitet skulle vara beroende av att dessa förutsättningar iakttagits.[4] Härav kom emellertid till slut icke ut mer än den välkända och i realiteten föga förpliktande principen att det skall finnas en verklig föreningslänk mellan fartyg och flagg (" a genuine link between the State and the ship"). Statsmaktens exklusiva rådighet över de egna nationalitets- och registreringsvillkoren har icke lidit intrång härav. Den praktiska realiteten är alltså den att, om en stat låtit nationalitetsregistrera ett fartyg hos sig, så blir fartygets därigenom bekräftade nationalitet alltjämt internationellt respekterad utan reservation.

Enligt SkbKonv[5] skall fartyg under byggnad endast kunna registreras i den stat där bygget utförs. I vad mån detta är uttryck för någon allmänt erkänd folkrättslig grundsats är kanske osäkert. Men eftersom principen antogs med bred marginal vid den diplomatiska sjörättskonferensens tolfte session i Bryssel 1967,[6] bör man kunna räkna med vidsträckt internationellt erkännande av densamma.

[1] Jfr Colombos s. 289 f och McDougal-Burke s. 1012 ff.
[2] Ett exempel på det (*The Schooner Exchange*) återges av McDougal-Burke s. 1059 f.
[3] Se art. 5:1.
[4] Jfr Schmidt i AfS Bind. 12 (Hefte 1) s. 80 ff.
[5] Se art. 3.
[6] Jfr DiplKonf 1967 s. 332 f.

14.2 Äganderätt

Av statsmaktens suveränitet bör, lika väl som när det gäller nationalitets- och registreringsvillkor, kunna slutas att rätt till fartyg som inskrivits i register i dess hemland och rätt till fartyg under byggnad som inskrivits i register i byggnadslandet skall erkännas av andra stater med i allt väsentligt den verkan inskrivningen har enligt registreringslandets lag. Såvitt gäller inskriven panträtt är det också föreskrivet i SjpKonv.[7] Och i SkbKonv är detsamma föreskrivet i fråga om inskriven äganderätt såväl som inskriven panträtt.[8] I båda konventionerna är dessutom förutsatt, att exekutionsförfarandet lyder lex fori.

Uttryckliga bestämmelser i SjöL går tillbaka på dessa konventionsföreskrifter. Enligt 24 § SjöL skall sålunda äganderätt till främmande fartyg, som i laga ordning inskrivits i register i registreringsstaten, gälla även i Sverige med den rättsverkan inskrivningen har enligt registreringslandets lag och äganderätt till fartyg under byggnad, som i laga ordning inskrivits i register i byggnadsstaten, gälla också här i landet med den verkan inskrivningen har enligt byggnadsstatens lag.

De viktigaste fall för vilka 24 § SjöL kan aktualiseras torde vara exekution i fartyget här i landet och överföring av fartyget från det utländska registret till svenskt register.[9]

Vid exekution i främmande fartyg här i landet skall alltså den utomlands inskrivne ägaren respekteras som sådan och hans rätt i förhållande till konkurrerande rättsägare bedömas enligt registreringslandets lag. Det gäller sådana frågor som huruvida egendomen utgör fartyg, vad som i egenskap av tillbehör hör till fartyget,[10] inskrivningens eventuella verkan av skydd mot förre ägarens borgenärer samt förutsättning för godtrosförvärv och företräde framför andra rättsförvärv. Särskilt intressant kan ett sådant godtrosförvärv på grund av inskrivning bli som enligt registreringsstatens lag utplånar också här i landet företagen utmätning.[11] Utmätnings rättsverkan torde nämligen i sin tur normalt bedömas efter lex fori.[12]

[7] Se art. 2.
[8] Se art. 6.
[9] Fartyg under byggnad är, i det byggnadsskede då tekniska provturer utförs, så rörligt som ett färdigt fartyg. Exekution i annat land än byggnadslandet är därför icke någon uteslutande teoretisk möjlighet, låt vara att flera ovanliga omständigheter måste sammanträffa för att möjliggöra den.
[10] Till samma resultat leder art. 2 i SjpKonv.
[11] Jfr under 5.2.2.2 om godtrosförvärv av utmätt svenskregistrerad skeppsegendom.
[12] Se för vår del ULprop s. 238.

Att föra över utlandsregistrerad skeppsegendom till det svenska skepps- eller skeppsbyggnadsregistret med oförändrad äganderätt kan aktualiseras på flera sätt. Det kan sålunda vara fråga om att här i landet som skepp registrera nybygge, vilket redan är registrerat utomlands i den svenske beställarens namn. Eller ett främmande skepp har till så stor andel blivit svensk egendom att det blivit registreringspliktigt här som svenskt skepp, medan mindredelen oförändrat är i utländsk hand. Man kan också tänka sig att utländsk partredare med mer än hälftendelen i skepp förvärvat svenskt medborgarskap.

De rättsverkningar av utländsk inskrivning som blir bestående är färre än regleringen i 24 § SjöL kan synas ge vid handen. Ty uppenbarligen måste verkan av registrering och inskrivning här i landet *efter* överföringen hit i stor utsträckning bedömas enligt svensk lag även när det gäller rätt som förut var inskriven i utländskt register. Det är den internationellt privaträttsliga huvudregeln.[13] Och redan vid registreringen och därav betingad inskrivning här måste f.ö. sådana frågor som huruvida rätt skall skrivas in som villkorad eller ej – oavsett lagval – ytterst prövas enligt svenska bedömningsgrunder; det skulle strida mot fundamental ordning och reda i svenska inskrivningsförhållanden (svensk "ordre public") att därvidlag underordna sig främmande rättsordning.

Kvar att erkänna som bestående verkan av den utländska inskrivningen blir då väsentligen sådan tidigare inträdd rättsverkan som innefattar skydd mot konkurrerande rättsanspråk. Har alltså det inskrivna äganderättsförvärvet enligt den förra registreringsstatens lag vunnit skydd mot överlåtares borgenärer på grund av inskrivningen, bör detta alltjämt erkännas och därvid räknas från den ursprungliga inskrivningen så som den främmande lagen föreskriver. Och detsamma gäller då godtrosförvärv på grund av inskrivning och annat dylikt företräde framför rättsförvärv.

Enligt 22 § SjöL ger *avregistrering* i förekommande fall samma sakrättsskydd som inskrivning. En motsvarande regel kan uppenbarligen gälla också i den främmande staten. I så fall måste skydd, som inträtt enligt den regeln, givetvis respekteras enligt grunderna för 24 § SjöL.

[13] Jfr ovan under 5.3.

Men icke heller dessa rättsverkningar kan bli erkända helt utan undantag. Vi kommer nämligen att under 14.6 finna att svensk exekutiv försäljnings exstinktiva rättsverkan – såsom redan antytts ovan – även är avsedd att gälla utlandsregistrerad egendom, som säljs i Sverige. Om egendomen kommer i svensk exekutivköpares hand genom sådan försäljning, kan alltså rättsverkan av det köpet här i landet bli bedömd enligt svensk lag även om den skulle strida mot registreringsstatens lag.

14.3 Legalpanträtt

Legalpanträtt i främmande fartyg eller fartyg under byggnad i främmande land erkänns principiellt också här i landet. Är det fråga om sådan rättighet som avses i 244 resp. 247 § SjöL, prövas anspråket enligt svensk lag; det är uttryckligen föreskrivet i 259 § SjöL.[14] Om annan (utländsk) legalpanträtt görs gällande här i landet tillämpas registreringslandets lag, dock med korrigering enligt svensk lag ifall rättigheten eljest skulle bli bättre än den svenska legalpanträtt som den närmast motsvarar. Detta följer också av 259 § SjöL. Annat lagval kommer ej i fråga. Det betyder, att ifall legalpanträtt vilken är okänd enligt såväl svensk lag som registreringslandets lag skulle göras gällande här i landet så kan den rättigheten icke beaktas.

14.4 Registerpanträtt

Även registerpanträtt i främmande fartyg och fartyg under byggnad i främmande land erkänns hos oss. Det är allmän sed bland civiliserade nationer, motiverad – kan det sägas – av hänsyn till "comitas gentium". Dessutom är det föreskrivet i SjpKonv och SkbKonv, på vilka de svenska lagreglerna i ämnet[15] i första hand går tillbaka. Under uttrycket registerpanträtt inrymmer jag även det SjöL kallar för "annan sådan rättighet", nämligen i första hand s.k. mortgage, som förekommer i en del främmande rättsordningar och som noga taget innefattar säkerhetsöverlåtelse av egendomen. Rättigheten skall, oavsett konstruktionen, erkännas som begränsad sakrätt med rätt till betalning ur egendomen; att annat erkännande ej är avsett kan bl.a. slutas av SjpKonv.[16]

[14] Såvitt rör frågan om egendomen skall behandlas som fartyg, jfr ovan under 9.5 och 10.6.
[15] Se 278–280 §§ SjöL; jfr art. 1 och 12:1 i SjpKonv samt art. 9 i SkbKonv.
[16] Se närmast art. 11:2.

Förutsättningarna för att främmande registerpanträtt skall erkännas är enligt de svenska lagreglerna olika beroende på om det rör sig om fartyg eller fartyg under byggnad; detta hänger samman med att skilda konventioner – SjpKonv resp. SkbKonv – gäller för de båda egendomsslagen. Såvitt rör *fartyg* är det enligt 278 § SjöL förutsatt, att rättigheten upplåtits och inskrivits i laga ordning i registreringsstaten och att registret där är offentligt så att var och en kan vinna upplysning om innehavare, belopp och prioritet bl.a. genom registerutdrag och avskrift av handlingar.[17] Såvitt rör *fartyg under byggnad* betingas svenskt erkännande enligt 279 § SjöL uteslutande av att rättigheten inskrivits i laga ordning i register i byggnadsstaten. Dessa regler gäller varje främmande fartyg och varje fartyg under byggnad utomlands.[18]

Främmande registerpanträtt skall enligt 280 § SjöL erkännas med det företräde i förhållande till annan registerpanträtt som den har enligt registreringsstatens resp. byggnadsstatens lag. Det gäller i princip också dess sakrättsliga verkan i övrigt, exempelvis dess konkurrenskraft gentemot andra rättigheter.[19] Men här är gjort förbehåll för tillämpningen av 259 och 260 §§ SjöL. Det innebär, att registerpanträtten icke kan ges bättre rätt i förhållande till legalpanträtt, som avses i 244 eller 247 § SjöL, än som kan medges enligt svensk lag och att därvid fartyg under byggnad behandlas som fartyg från och med sjösättningen här i landet, vare sig det är regeln i byggnadsstaten eller ej.

Det är bara aktuellt att erkänna främmande registerpanträtt i samband med verkställighet här i landet, alltså vid exekution eller då rättigheten görs gällande för att vinna svensk exekutionstitel. Främmande registerpanträtt till skepp eller skepp under byggnad kan alltså ej föras över från det utländska registret till det svenska skepps- eller skeppsbyggnadsregistret. Härutinnan skiljer sig sjörätten från lufträtten, där en ordning för dylik överföring är lagfäst.[20]

[17] Gäller det s.k. mortgage kan krav på att registret självt skall ge besked om aktuellt belopp i praktiken ej strängt upprätthållas; man kan nödgas ta registerinnehållet till utgångspunkt för beloppsberäkning.

[18] I fråga om fartyg är sådan generell tillämplighet föreskriven i art. 12:1 i SjpKonv.

[19] Jfr i fråga om ränta ULprop s. 46.

[20] Se 7 § andra stycket lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

1976 föreslogs motsvarande regler i 280 och 284 § SjöL (se SOU 1976:70 s. 69 f och 186 f), men det föll i brist på intresse på näringslivets sida. En liknande mekanism för registrering av främmande registerpanträtter har emellertid den norska SjöL; se § 259.

14.5 Nyttjanderätt

Svensk lag innehåller inga regler om erkännande av nyttjanderätt till främmande fartyg. Vi betraktar icke själva sådan rättighet som begränsad sakrätt och har ingen i lag föreskriven möjlighet att – såsom fallet är i lufträtten[21] – sälja egendomen exekutivt med förbehåll för nyttjanderättens bestånd; det gäller även om rättigheten skulle vara inskriven i registreringsstaten. Såvitt det kommer an på svensk rätt blir fartyget alltså sålt fritt från nyttjanderätt.[22] Emellertid kan det väl tänkas att registreringsstaten förbehåller sig själv att – åtminstone i brist på uttryckliga regler i exekutionsstatens lag[23] – pröva verkan av exekution i Sverige. Regler av sådan typ, nämligen om verkan av utländsk exekution på legalpanträtt och panträtt på grund av inteckning, finns för vår del i 249 § tredje stycket SjöL och 276 § andra stycket samma lag. Spörsmålet om nyttjanderätt till främmande fartyg överlever exekutiv försäljning i Sverige är därför icke med säkerhet uttömmande besvarat med hänvisning till svenska rättsregler eller avsaknad därav.[24] Men registreringsstatens inställning på denna punkt faller på det hela taget utom svensk intressesfär.

14.6 Exekution

Sverige kan som kuststat göra anspråk på exekutionsrättslig jurisdiktion över främmande fartyg (och fartyg under byggnad utomlands), som befinner sig på svenskt sjöterritorium. Sådana anspråk konkurrerar i viss mån med flagg- eller registreringsstatens jurisdiktionsanspråk och anses enligt erkända folkrättsliga grundsatser[25] icke kunna hävdas mot främmande fartyg på s.k. oskadlig genomfart av kuststatens territorialhav med mindre det sker för förpliktelse som fartyget ådragit sig vid genomfart av kuststatens sjöterritorium.[26]

[21] Se 6 § andra stycket lagen (1955:229) i anledning av Sveriges tillträde till 1948 års konvention rörande internationellt erkännande av rätt till luftfartyg.

[22] Regleringen i 14:3 UB av exekutiv försäljnings rättsverkan tar sikte på annan konkurrens och kan beröra nyttjanderätt endast i den mån rättigheten härleds från någon vars konkurrerande rättsanspråk på fartyget exstingveras genom exekution.

[23] Jfr för svensk del ULprop s. 238.

[24] Jfr 11:1 i SjpKonv.

[25] Se ULprop s. 86. Jfr 1958 års internationella konvention om territorialhavet och tilläggszonen (art. 20) och 1958 års internationella konvention om det fria havet.

[26] Jfr art. 20:2 i 1958 års internationella konvention angående territorialhavet och tilläggszonen.

Där exekution genomförs följer den här i landet reglerna för exekution i registrerad skeppsegendom, ifall egendomen utomlands är införd i inskrivningsregister. Eljest är det reglerna om båtexekution som får tillämpas. Fartygsbegreppet prövas enligt registreringsstatens lag.[27] Exekutionen följer alltså svenska regler i deras egenskap av lex fori. Men den skall företas med erkännande av inskriven rätt till egendomen så som utretts under 14.2 och 14.4, något som kan ge upphov till konflikt mellan lex fori och registreringsstatens lag.

Även när det gäller verkan av en här i landet genomförd exekution i utländskt fartyg eller fartyg under byggnad kan lagkonflikt uppstå. Enligt 14:3 UB innebär svensk exekutiv försäljning, att exekutivköparen vinner exstinktiv rätt till egendomen, om exekutionsgäldenärens åtkomst var inskriven; det förutsätter givetvis, att försäljningen vunnit laga kraft och köpeskillingen erlagts. I de ursprungliga lagförarbetena till vad som då blev 213 a § UL diskuterades ingående huruvida denna rättsverkan, delvis alltså grundad på inskrivning, skulle inträda även när den egendom som sålts var registrerad och föremål för inskrivning utomlands.[28] Särskild uppmärksamhet rönte det därvid att ersättning av svenska statsmedel till skadelidande rättsägare endast utgår för det fall att egendomen var registrerad här i landet. Varken detta sistnämnda förhållande eller ovisshet i fråga om erkännande utomlands av de svenska anspråken på lagregleringens tillämplighet tillmättes emellertid avgörande vikt. Lagstiftaren slog fast, att stadgandet åtminstone för svensk del skulle vara tillämpligt även i fråga om utlandsregistrerat fartyg (eller fartyg under byggnad).[29] Och 14:3 UB skall enligt sina förarbeten icke ha medfört någon ändring.[30] Vi möter här en ståndpunkt som i viss mån framträder som ett undantag från 24 § SjöL.[31]

[27] Jfr emellertid vad som utvecklats under 9.5 om svårigheterna när utländsk egendom utomlands registrerats enligt för fartyg gällande regler utan att vara fartyg ens enligt registreringslandets lag.
[28] Se ULprop s. 230 ff och 237 f.
[29] Se ULprop s. 238.
[30] Se UBprop s. 719 ff.
[31] Jfr art. 2 och 11 i SjpKonv (särskilt art. 11:3). Se även under 14.2.

15 Kreditsäkerhet

15.1 Allmänt

I detta skede av framställningen kan en översiktlig sammanställning av metoderna att utnyttja fartyg för kreditsäkerhetsändamål löna mödan. Det är därvid de rent rättstekniska möjligheterna som jag skall redovisa och det präglar systematiken. Jag vill låta förfoganden över fartyg genom överlåtelse eller genom upplåtelse av panträtt träda i förgrunden. Till bakgrunden bör emellertid höra fartygs allmänna tjänlighet som underlag för kreditsäkerhet och, eftersom detta icke har belysts i det föregående, vill jag här först anlägga några synpunkter därpå.[1]

15.2 Kreditsäkerhetsunderlaget

Typiskt sett erbjuder fartyg icke någon högvärdig realsäkerhet. Seglande fartygs marknadsvärde kan växla starkt med den internationella fraktmarknaden samt andra förhållanden inom den internationella handeln och samfärdseln som styr efterfrågan på det slags tonnage fartyget representerar. Fartygs realisationsvärde är därför vanligen vanskligt att förutsäga. Det är också utsatt för särskilda risker på sjön och för andra, av dess rörlighet betingade risker, som kan äventyra kreditsäkerheten; dit hör även dess benägenhet att ådra sig högt prioriterad legalpanträtt och de vanskligheter som kvarstad eller exekution utomlands kan medföra.

Rätt till fartyg är beroende av internationellt erkännande. Inskriven rätt till fartyg vinner också vanligen sådant erkännande antingen enligt den grundsats om "comitas gentium" som civiliserade nationer hyllar för sin samlevnad eller enligt fördragsenliga förpliktelser. Svenska fartyg seglar i sistnämnda hänseende under skydd av SjpKonv.

Fartyg under byggnad löper sällan risker jämförliga med dem seglande fartyg utsätts för; en del av dessa möter dem visserligen vid sjösättningen[2] och senare, t.ex. vid tekniska provturer. Även byggen

[1] Utförligt är ämnet i svensk doktrin behandlat av Pineus, Tiberg I och, låt vara från en speciell utgångspunkt, av Grönfors i Nordisk Gjenklang s. 417 ff (omtryckt i Transporträttsliga studier, Sjörättsföreningen i Göteborg, Skrifter 50). Utförligt är det också behandlat av Braekhus i ett föredrag, som tryckts bl.a. i Juridiske Arbeider Fra Sjø og Land, Oslo 1968; se s. 379 ff.

[2] Se 250 § SjöL; jfr bl.a. NJA 1941 s. 32.

är emellertid underkastade verkningarna av den internationella marknadens efterfrågan på det slags tonnage de kommer att representera i färdigt skick. Därtill kommer att fartyg under byggnad, liksom andra ting under tillverkning, normalt når sitt fulla värde först i ett förhållandevis sent tillverkningsskede. Som kreditsäkerhetsunderlag är sådan egendom därför också beroende av varvets förmåga att bygga färdigt. I internationellt avseende är skepp, som är under byggnad i Sverige, underkastade SkbKonv.

Fartyg lämpar sig, till skillnad från fast egendom, i regel ej som underlag för kreditsäkerhet utan förstärkning av annan säkerhet vare sig de seglar eller ännu är under byggnad. Det gäller åtminstone vid institutionell kreditgivning. Men det finns naturligtvis också situationer i vilka kredit ges mot den säkerhet som står till buds, vare sig den är fullgod eller ej.

15.3 Skeppsegendom

15.3.1 Säkerhet på grund av överlåtelse

15.3.1.1 Äganderättsförbehåll

Den som överlåter skepp till annan kan göra det på villkor att skeppet skall förbli hans tills köpeskillingen betalts. Ett sådant äganderättsförbehåll – varmed kan jämställas en hel del andra (uttryckliga eller underförstådda) förvärvsvillkor med samma funktion, det vanligaste i form av bevarad hävningsrätt för överlåtaren[3] – bevarar visserligen ej överlåtaren vid oinskränkt rätt till skeppet, men sätter honom i stånd att häva överlåtelsen och behålla det som sitt, ifall betalning uteblir. Äganderättsförbehållet kan t.o.m. ta sig formen av befraktningsavtal; jag tänker då på sådan befraktning som syftar till att befraktaren slutligen skall överta fartyget som sitt.[4]

Äganderättsförbehållet tjänar syftet att säkerställa avtalsenlig betalning och skeppet utgör säkerheten.[5] Förbehållet erkänns som sakrättsligt verksamt i sig självt[6] men vid inskrivning av förvärvet måste också förbehållet skrivas in för att med säkerhet kunna hävdas därefter. Eljest kan nämligen förvärvaren uppträda med stöd av exklusiv legitimation på grund av inskrivning, en legitimation som tredje man är berättigad att lita på.

[3] Jfr under 3.1.2 och Hessler s. 187 ff.
I 14 § SjöL används formuleringen "villkor som innefattar äganderättsförbehåll eller är att jämställa därmed."
[4] Jfr under 3.1.2.
[5] Se bl.a. Adlercreutz i Festskrift till Knut Rodhe s. 1 ff.
[6] Det är förutsatt i 20 § SjöL. Jfr bl.a. Hessler s. 189 ff.

Det praktiska alternativet till överlåtelse under äganderättsförbehåll är förbehållslös överlåtelse i förening med upplåtelse av panträtt i skeppet till säkerhet för köpeskillingen; så länge överlåtaren har skeppet i sin besittning – t.ex. emedan det är under byggnad hos honom – är visserligen hans retentionsrätt enligt 247 § SjöL bättre än panträtt på grund av inteckning. Säkerheten kan förstärkas genom att överlåtelsen förenas med förbud för förvärvaren att överlåta, inteckna och pantsätta skeppet. Sådant förbud antecknas i registret och blir därigenom till följd bl.a. av 23 § SjöL säkert verksamt gentemot tredje man.[7] Panträttsalternativet kan i själva verket sägas, systematiskt sett, utgöra huvudformen för säljarsäkerhet. Äganderättsförbehållet torde ha utvecklat sin sakrättsliga verkan som en följd av att verklig panträtt för köpeskillingen vanligen icke stått till buds i den allmänna lösörerätten.

Säkerhet på grund av äganderättsförbehåll saknar motsvarighet på förvärvarens sida. Där kan emellertid en besläktad funktion fyllas av s.k. säkerhetsköp.

15.3.1.2 Säkerhetsköp

I det kreditsäkerhetsmönster som numera gäller för skeppsegendom är säkerhetsköpet – normalt betraktat med ogillande av rättstekniker – öppet erkänt som en ganska harmlös företeelse, emedan det blir sakrättsligt verksamt först genom att förvärvaren söker och vinner inskrivning för förvärvet (såsom ofullbordat fång).[8]

Säkerhetsköparen-borgenären realiserar sin rätt genom att – under åberopande att säljaren-gäldenären mist sin återköpsrätt (eller motsvarande befogenhet) – fullborda köpet och sälja skeppet, ta betalt för sin fordran ur köpeskillingen och redovisa eventuellt överskott till sin fångesman-gäldenären. Detta är i varje fall den typiska realisationsformen.

Säkerhetsköp av skeppsegendom ger efter inskrivning kontroll över fortsatt omsättning och pantsättning och dessutom viss separationsrätt i säljarens konkurs. Förvärvsinskrivningen ger nämligen köparen-borgenären del i legitimationen att förfoga över egendomen och sakrättsskydd för den villkorliga äganderätt som säkerhetsköpet ger upphov till. Om säkerhetsköparen sålunda kan vinna såväl kontroll

[7] Jfr under 3.2.6.

[8] Jfr SjöLprop I s. 233 f (NJA II 1975 s. 175).
Att säkerhetsköpet skrivs in som ofullbordat fång förutsätter givetvis att det framträder öppet och icke som ett till fullbordat omsättningsköp maskerat förvärv, vars rätta karaktär ej genomskådas.

över fortsatt omsättning och pantsättning av skeppet som separationsrätt i säljarens konkurs, så är han däremot försvarslös mot konkurrens av andra (i så fall prioriterade) borgenärer vid specialexekution i egendomen. Han får nöja sig med betalning ur köpeskillingen till den del denna förslår till betalning åt ägare.[9] Säkerhetsköparens ställning skiljer sig alltså från den som en borgenär med verklig panträtt i skeppet har. Ytterligare en skillnad består i att säkerhetsköparen, trots sin egentliga borgenärsställning, riskerar att bli delaktig i ägaransvar.

Det är tydligt, att säkerhetsköpet ej utgör något generellt lämpligt alternativ till regelrätt panträttsförvärv. Säkerhetsköpet hör följaktligen hemma där panträtt icke kan upplåtas eller eljest icke kan komma till användning. Skeppsandelar kan ej intecknas. Och såvitt gäller skepp under byggnad kan inbördes hänsyn mellan beställningskontraktets parter kräva att skeppsbyggnadshypotek antingen ej används alls eller också reserveras för speciellt ändamål.

Såvitt gäller skeppsandelar hör till bilden, att partrederiavtal kan resa hinder mot förfogande över andel genom säkerhetsöverlåtelse, kanske t.o.m. ifall säkerhetsköparen frånskriver sig inflytande över skeppsdriften. Och i varje fall måste den rätt att möta andelsövergång med lösen, vilken övriga andelsägare har enligt 52 och 55 §§ SjöL, verka menligt på realisationsmöjligheterna och därigenom på skeppsandels kreditsäkerhetsvärde. Därtill kommer, att säkerhetsköp av skeppsandel (liksom av skepp) kan vara stämpelskattepliktigt.[10] Mot denna bakgrund blir säkerhetsköpets praktiska utrymme väsentligen inskränkt till skepp under byggnad.

Säkerhetsöverlåtelse på beställarens sida kräver varvets samtycke om kontraktsförhållandet lägger sådan kontroll i varvets hand. Ifall kontraktet lagt den fulla äganderätten i beställarens hand, ger dennes säkerhetsöverlåtelse upphov till sådan villkorlig äganderätt som avses i 14 § tredje stycket SjöL. Om varvet och beställaren är ägare i succession, såsom fallet normalt är när kontraktsförhållandet icke visar något annat, blir i stället säkerhetsköparens rätt lagrad på beställarens så som avses i 14 § fjärde stycket SjöL. Grundat på överlåtelse av beställarens rättigheter enligt kontraktet omfattar säkerhetsköpet också beställarens rätt till återbetalning av förskott resp. skadestånd, ifall varvet skulle bryta kontraktet.

[9] Jag bortser då från att han kan gripa in genom att t.ex. betala exekutionsfordringen.
[10] Se 15 § SL; jfr 36 § samma lag.

Att beställaren med stöd av förvärvsinskrivning bör kunna hävda dylika, på kontraktsförhållandet grundade betalningsanspråk även gentemot varvets konkursbo, har berörts i 3 kap.[11] Denna befogenhet kommer sålunda beställarens säkerhetsköpare till godo. Ett spörsmål för sig är så i vad mån den senare åtnjuter skydd mot beställarens borgenärer till den del hans förvärv omfattar sådana latenta betalningsanspråk mot varvet; förvärvsinskrivning enligt SjöL är till för egendomsförvärv och icke för fordringsförvärv, som ju följer allmänna regler. Såvitt jag förstår bör det emellertid vara befogat, att icke skilja ut den del av förvärvet som avser ett eventuellt fordringsanspråk för att, med tillämpning av grunderna för 31 § SkbrL, kräva denuntiation hos varvet i den delen. Betalningsanspråket är subsidiärt till anspråket på egendomen och vilar ytterst på samma grund som detta. Och dubbla tekniker för att etablera sakrättsskydd för samma rättshandling är intet att stå efter, låt vara att varvet ändock kan behöva underrättas om överlåtelsen. Förvärvsinskrivningen ger publicitet åt fordringsförvärvet även regleringen i 23 § SjöL (med annan syftning) förutan. Förut inskriven ägare – varmed, i fall av successiv äganderättsövergång enligt beställningskontraktet, alltid avses bl.a. varvet – skall dessutom enligt 28 § SjöL särskilt underrättas om inskrivningen. Helhetsbilden är som jag ser den sådan att ytterligare moment för att konstituera borgenärsskydd för fordringsförvärvet icke bör krävas; analogisk tillämpning av 31 § SkbrL kan undvaras här. Därför är jag böjd att anse det subsidiära fordringsförvärv som säkerhetsköpet innefattar såsom borgenärsskyddat redan genom inskrivningen av det primära egendomsförvärvet.[12]

Säkerhetsöverlåtelse på varvets sida, som efter kontraktsförhållandets utformning kan kräva beställarens samtycke, omfattar i första hand varvets anspråk på kontraktsenlig betalning. Först om beställaren sviker och varvet häver och behåller bygget som sitt, kommer det till synes att säkerhetsköparen i själva verket också har rätt till bygget självt. Grundat på överlåtelse av varvets kontraktsrättigheter omfattar hans förvärv dessutom eventuella skadeståndsanspråk som härrör av kontraktet.

Där varvet icke slutligt frånhänt sig äganderätten till bygget, faller dess säkerhetsöverlåtelse under reglerna om inskrivning av ofullbordat förvärv av skeppsegendom. Skulle emellertid beställningskontraktet ha lagt den fulla äganderätten till bygget i beställarens hand från början, ligger saken till på annat sätt. Överlåtelsen av varvets kontraktsrättigheter kan då icke ge upphov till någon sådan villkorlig äganderätt som avses i 14 § tredje stycket SjöL med mindre (och förrän) beställaren häver eller eljest frånträder kontraktet och därmed

[11] Se under 3.1.5.

[12] I ett besläktat, låt vara spegelvänt läge, som innefattar förfogande över säljarrätt på grund av avbetalningsköp, har Hessler (s. 424 f) intagit en liknande ståndpunkt.

I vad mån varvet med befriande verkan kan prestera till beställarens säkerhetsköpare faller utom problembilden i detta sammanhang; jfr 29 § SkbrL. Den frågan torde icke ha spelat avgörande roll för valet av denuntiationsprincipen vid tillkomsten av 31 § samma lag.

återför bygget i varvets hand. Först därefter kan överlåtelsen åberopas för inskrivning av säkerhetsköparens villkorliga rätt till bygget. Dessförinnan omfattar dennes förvärv ett betalningsanspråk och om det förvärvet får beställaren denuntieras i vanlig ordning. I den delen kan säkerhetsöverlåtelsen tillika omfatta varvets retentionsrätt i bygget enligt 247 § SjöL,[13] låt vara att rättigheten i så fall måste utövas av varvet självt på (egna och) säkerhetsköparens vägnar.

Även säkerhetsöverlåtelse på varvets sida väcker frågan om säkerhetsköparens skydd mot överlåtarens borgenärer. Är varvet och beställaren enligt kontraktet ägare i succession, etableras borgenärsskyddet genom inskrivning av säkerhetsköparens förvärv. Enligt min mening bör därvid överlåtelsen, lika väl som då det gäller överlåtelse på beställarens sida, betraktas som en helhet och i varje fall ingen denuntiation till beställaren krävas för att skydda förvärvet mot varvets övriga borgenärer till den del det avser betalningsanspråk. En annan sak är att svensk rätt möjligen generellt frånkänner förvärv av framdeles förfallande fordran borgenärsskydd så länge fordringen ännu beror av borgenärens prestation.[14] Grundläggande anses här det välkända rättsfallet NJA 1937 s. 63 (förfogande över framtida avkastning av fideikommiss) vara.

Skulle beställningskontraktet ha lagt den fulla äganderätten till bygget i beställarens hand från början, är frågan om säkerhetsköparens skydd mot varvets borgenärer i ett annat läge. Såvitt jag förstår är det då avgörande att inskrivningssystemet ej är ordnat för att stå till hans tjänst förrän egendomsförvärvet blivit en realitet och alltså 14 § tredje stycket SjöL kan tillämpas. Den enda teknik som står till buds från början är denuntiation till beställaren. Eftersom det senare kan vara alltför sent att utnyttja inskrivningsinstrumentet, bör det vara riktigt att också i detta fall behandla säkerhetsköparens förvärv som ett sammanhållet helt så att borgenärsskydd som vunnits genom denuntiationen verkar icke bara för fordringsförvärvet utan också för det subsidiära egendomsförvärvet.

Jag förordar sålunda, att man för detta fall räknar med undantag från regleringen i 14 och 19 §§ SjöL. Ett undantag är redan erkänt i förarbetena på liknande grund. Statens förvärv av skepp, som enligt 11 § SjöL undantagits från registrering och därmed också från förvärvsinskrivning, har nämligen antagits utan vidare lyda allmänna lösörerättsliga regler om sakrättsskydd.[15] Den rättstillämpning jag förordar skulle ligga i linje med detta.

Om och när egendomsförvärvet blivit en realitet genom att beställaren hävt kontraktet och återfört bygget i varvets hand, möter frågan om inskrivning av säkerhetsköpet enligt 14 § tredje stycket SjöL. Frågan skulle då ej aktualiseras av att säkerhetsköparen behöver vinna borgenärsskydd den vägen utan närmast av att den som i sin tur köper egendomen av honom måste kunna åberopa hans inskrivning för att själv vinna inskrivning.[16] Det kunde synas som om 33 § första stycket 7 SjöL reste

[13] Att denna rättighet skulle ligga helt kvar hos varvet medan retentionsfordringen övergår till annan, räknar jag med som så opraktiskt att motsatsen i regel måste presumeras.

[14] Jfr Hessler s. 34 f, Grönfors i Nordisk Gjenklang s. 429 f och Burling i SvJT 1975 s. 122 ff.

[15] Se SjöLprop I s. 546 (NJA II 1975 s. 168).

[16] Se 33 § första stycket 4 SjöL.

hinder mot inskrivning av säkerhetsköparens rätt för det fall att varvet då gått i konkurs; man kan ju tänka sig att beställaren hävt kontraktet och återbördat egendomen till varvet just på grund av att varvet gått i konkurs. Emellertid är den anförda bestämmelsen avsedd att förebygga att borgenärsskydd vinns med orätt. Om man godtar att säkerhetsköpet skyddas mot varvets borgenärer genom en tidigare denuntiation till beställaren, följer av det anförda lagrummets grunder att det icke skall tillämpas.[17]

15.3.2 Hypotekssäkerhet

15.3.2.1 Föremålet

Endast helt skepp eller skepp under byggnad kan utgöra hypotek; handpantsättning och företagshypotek är uteslutna som säkerhetsinstrument. Andel i sådan egendom kan följdriktigt ej pantsättas enligt allmänna regler utan måste göras till föremål för säkerhetsöverlåtelse, ifall den skall utnyttjas som underlag för kreditsäkerhet. Icke heller kontraktsrätt till skepp eller skepp under byggnad eller andel däri torde kunna pantsättas, eftersom sådan rätt egentligen representerar egendomen själv genom att kunna utvecklas eller återgå till att omfatta denna. Också kontraktsrätt måste följaktligen göras till föremål för säkerhetsöverlåtelse, om den skall utnyttjas för kreditsäkerhetsändamål. En annan sak är att betalningsrätt enligt skeppsköpekontrakt eller skeppsbyggnadsavtal naturligtvis kan både pantförskrivas och överlåtas i vanlig ordning.

Ehuru gemensam inteckning i skeppsegendom – internationellt känd som "fleet mortgage" – ej är tillåten, kan pantflerhet i sådan egendom åstadkommas genom särinteckningar och gemensam pantsättning av pantbreven. Om dylik pantförskrivning görs så att varje pantbrev lyder på fullt fordringsbelopp under primärt solidariskt pantansvar, kan riskutjämning vinnas. Metoden kan emellertid tänkas leda till exekutionsrättsliga komplikationer. Och den torde i varje fall icke bli attraktiv så länge stämpelskatten på skeppsinteckning ligger på traditionellt hög nivå; skeppsbyggnadsinteckning är visserligen fri från stämpelskatt tills inteckningen eventuellt förts över till skeppsregistret.[18]

[17] Jfr SjöLprop I s. 615 f och SjöLprop III s. 31 (NJA II 1975 s. 224).
[18] Se 21 § SL.

15.3.2.2 Skeppshypotek

Panträtt på grund av skeppsinteckning är så nära släkt med motsvarande panträtt i fast egendom att skeppshypotekets tekniska användningsområde väl svarar mot fastighetshypotekets. Ett par grundläggande särdrag måste dock beaktas.

Det ena särdraget är att – med viss förenkling sagt – endast den som skeppsregistret utpekar som skeppsägare kan förfoga över skeppet genom verksam pantsättning. Panträttsbehörigheten är nämligen beroende av att upplåtaren ej endast är rätt ägare utan också har sökt inskrivning för sitt förvärv, en regel som hänger samman med att sakrättsskydd för skeppsförvärv så gott som genomgående beror av förvärvsinskrivningen. Förvärvaren kan därför icke med omedelbar verkan upplåta panträtt på grund av inteckning i skeppet ens om tidigare utfärdat pantbrev finns till hands för ändamålet.[19] Det råder alltså såtillvida ingen skillnad mellan detta fall och det då panträtt skall upplåtas på grund av nyinteckning i köparens namn. En i förtid företagen pantsättning kan emellertid bli verksam då köparen sökt inskrivning för sitt förvärv, dvs. vid utgången av den inskrivningsdag till vilken ansökningen hänför sig; det förutsätter givetvis att den nödvändiga pantfordringen då är ett faktum.

Det andra särdraget ligger i att skeppsregistrets innehåll har stark publicitetsverkan så att var och en, vars rätt till registrerat skepp beror av god tro, anses känna till registrets innehåll rörande skeppet. Denna publicitetsverkan inträder från utgången av den inskrivningsdag till vilken den relevanta införingen hänför sig. En gång vederbörligen företagen kontroll mot registret är emellertid – så som utvecklats under 6.3.2 ovan – i princip nog för att den som mottagit skeppspantbrev som säkerhet skall vara tryggad i sin rätt. Han förblir nämligen lagligen i god tro med avseende på upplåtarens behörighet så länge han icke får kännedom om att det brister, eller brast, i densamma; denna begränsning av registerinnehållets publicitetsverkan har sin främsta betydelse då säkerheten ställts för framtida fordran men gäller även i normala fall av pantfordringsbyte.[20]

[19] Pantsättning kan emellertid ordnas med hjälp av överlåtaren innan förvärvet träffats.
[20] Se 269 a § SjöL; jfr under 6.3.2 ovan.

För det fall att skepp som utgör hypotekssäkerhet ägs i partrederi möter ytterligare ett av den nya panträttskonstruktionen betingat, långtifrån opraktiskt problem. Om ny redare träder in i rederiet och, såsom brukligt är, övertar förre redarens ansvar för pantfordran, kan det tänkas ändra fordringsidentiteten.[21]

Ett annat problem i sammanhanget går tillbaka på att partedare enligt 40 § SjöL äger åtnjuta förmånen av delat gäldsansvar. Visserligen avkrävs de likväl ofta solidariskt ansvar i kreditavtal. Men det förekommer att detta underlåts. I dylika fall står de alltså ett enligt lag delat ansvar för betalningen av pantfordringen. Detta ansvar kommer då att skilja sig från deras likaledes lagfästa pantansvar. Ty skeppet utgör en odelad pant; andelspantsättning är ju förbjuden i 261 § SjöL. Och 270 § samma lag ger borgenären företräde till utdelning vid pantrealisationen. Därav följer enligt min mening att borgenären ej utan åtagande blir skyldig att räkna av utdelningen från redarnas pantgäld efter deras respektive andelar därav. Han kan för övrigt ha godtagit deras delade fordringsansvar just emedan han dock kan hålla dem fullt ut ansvariga genom panten. Uttrycklig avtalsreglering kan – och bör lämpligen också – förebygga oklarhet om vad som egentligen skall gälla mellan parterna; man kan eljest få svårigheter ifall panten realiseras för en redares misskötsels skull men inte för de andras.

I övrigt hör till skeppshypotekets karakteristika bl.a. följande. Hypoteket kan ställas eller förberedas redan under byggnadstiden, om skeppet byggs i Sverige. Ty skeppsbyggnadsinteckning följer, med oförändrad rätt, det färdiga skeppet till skeppsregistret. Skeppstillbehören är stramt reglerade till förmån för rättsägare i skeppet. Borgenären har självständig surrogationsrätt i ersättning, som på grund av försäkring eller eljest utgår för skada på eller förlust av skeppet, och är dessutom medförsäkrad (förmånstagare) enligt lag och gängse svenska försäkringsvillkor.[22] Borgenären råder i princip suveränt över om skeppet på grund av inträdd avregistreringsgrund skall avregistreras eller ej. I fall av förlisning m.m. måste skeppsinteckning visserligen så småningom förnyas, eljest blir skeppet avregistrerat med anledning av förlisningen.[23]

De förut berörda riskerna för kreditsäkerhetsvärdet kan för skeppshypotekets del antydas med att skeppet kan förlisa, skadas, bli föremål för främmande makts ingripande osv. Varje seglande skepp i yrkesmässig användning ådrar sig dessutom sjöpanträtt för bl.a. ombordanställdas lönekrav, hamn- och vattenvägsavgifter m.m., allt med företräde framför panträtt på grund av inteckning. Särskilt besvärande konkurrens möter borgenären i förekommande fall av anspråk på kollisionsersättning och bärgarlön.[24] Men också repara-

[21] Det är oroande att tänka sig – och utgör i så fall en olycklig svaghet hos panträttskonstruktionen – att ny pantförskrivning, kanske med hela redarkollektivets medverkan, skulle kunna behövas vid varje redarskifte. I praktiken kan man kanske undgå problemet genom lämpligt formad, ursprunglig pantförskrivning och nytillträdande redares bekräftelse av denna.

[22] Jfr angående äldre rätt Fogelklou i AfS Bind 2.

[23] Se 275 § SjöL.

[24] Jfr 244 § första stycket 4 och 5 SjöL; jfr även 245 § andra stycket.

tionsersättningskrav kan tänkas konkurrera, eftersom reparatören kan ha retentionsrätt (eller sjöpanträtt) med företräde framför panträtt på grund av inteckning.[25] Såvitt gäller den interna inteckningskonkurrensen bör uppmärksammas att, i den mån borgenär utövar surrogationsrätt i fall av skeppsskada, det uppkomna ägarhypoteket – om ägaren tillåts åberopa det mot efterföljande borgenär – kan bli besvärande för denne såvitt vanlig företrädesordning tillämpas.[26] Sådan konkurrens kan dock förebyggas genom pantförskrivning till den senare borgenären av framförliggande överhypotek.[27]

Om borgenären måste realisera skeppshypoteket, är att märka att detta kan behöva ske genom utlandsexekution. Ty visserligen kan svenskt skepp alltid utmätas i Sverige men det kan inte säljas exekutivt här utan att också finnas tillgängligt på svenskt område. Det hör till bilden att en del svenska skepp sällan anlöper svensk hamn, kanske inte ens kan anlöpa sådan hamn, emedan de är för stora. Risken för att borgenärens rätt ej skall bli erkänd vid utlandsexekution är emellertid liten.

15.3.2.3 Skeppsbyggnadshypotek

Skeppsbyggnadshypoteket är en efterföljare till vad som förr var känt som "inskrivning" av fartygsbyggnadsförskott enligt 3 § SjöL. Skeppsbyggnadshypoteket är tvilling till skeppshypoteket och delar med detta de sjörättsliga särdragen att panträttsbehörigheten är knuten till ägarens förvärvsinskrivning och att registrets innehåll har stark publicitetsverkan. Att arbeta med skeppsbyggnadshypotek kräver alltså samma försiktighetsmått som att utnyttja skeppshypotek.

Skeppsbyggnadshypotek har i princip samma tekniska användningsområde som skeppshypoteket. Men eftersom egendomen vanligen är under tillverkning enligt kontrakt, vars parter båda är rättsägare i bygget, kräver användningen hänsyn till parterna.

Tekniskt sett kan skeppsbyggnadshypoteket – liksom skeppshypoteket – användas både för externt kreditsäkerhetsändamål genom att ställas som säkerhet för ena partens eller båda parters kredit hos annan och för intern kreditsäkerhet genom att ställas som säkerhet för ena partens på kontraktsförhållandet grundade betalningsanspråk med anledning av att kontraktet hävts eller frånträtts.[28] Internt är det

[25] Både 1926 och 1967 års SjpKonv räknar med detta; se den senares art. 6:2.
[26] Jfr SjöLprop I s. 590 f (NJA II 1975 s. 408 f).
[27] Jfr under 6.7.
[28] Jfr ovan under 6.4.

endast till beställarens säkerhet för återbetalning av förskott resp. skadestånd som skeppsbyggnadshypoteket ägnar sig att användas. Ty varvet har på sin sida alltid bättre säkerhet i köprättslig detentionsrätt alternativt sakrättslig retentionsrätt.[29]

I övrigt har skeppsbyggnadshypoteket väsentligen samma karakteristika som skeppshypoteket. Det bör dock ej förbises att kretsen av tillbehör är vidare här i det att byggnadsmaterial på varvets område kan omfattas av rätt till bygget. Vad som därigenom läggs till kreditsäkerhetsvärdet kan emellertid åter dras ifrån detta genom förbehåll om rätt för varvet att, som det heter, destinera om byggnadsmaterial till annat bygge.[30]

Riskerna för skeppsbyggnadshypoteket och dess kreditsäkerhetsvärde är ej identiska med dem som skeppshypoteket är utsatt för. Ty bygget seglar endast då det går provturer och kan ej ådra sig sjöpanträtt före sjösättningen.[31] Men den retentionsrätt som kan tillkomma varvet i dess egenskap av leverantör har – liksom retentionsrätt för en reparatör – bättre förmånsrätt än panträtt på grund av inteckning i egendomen.

Oväntade problem har skeppsbyggnadshypoteket kommit att bereda till följd av ett rättsfall som inte lyder systemets regler utan behandlar äganderättsförbehåll så som om överlåtaren kunde i kraft därav förbli ensam ägare till skepp under byggnad, med allt vad detta innebär. Konsekvenserna är så äventyrliga att en kritisk analys är på sin plats i sammanhanget.

Ett av äganderättsförbehåll villkorat beställningsköp – alltså ett sådant som 2 § KöpL avser – medför, som framgått under 3.1.4, att parterna kommer att äga skeppet gemensamt i succession så länge äganderättsförbehållet gäller. Detta slår då igenom överallt där sjösakrätten knyter befogenheter eller legitimation till ägaren; det är så detta inskrivningssystem fungerar med de olika komponenterna i samverkan. För kreditlivet är det särskilt viktigt att det är ägaren – identifierad med beaktande av de grundläggande reglerna i 13 och 14 §§ SjöL – som har behörigheten att upplåta panträtt i skeppet. Som lagrådet uttalade i anslutning till 262 § SjöL:[32]

[29] Detentionsrätten – rätten att innehålla prestationen och efter hävning behålla bygget – gäller oinskränkt mot beställarens konkursbo. Och retentionsrätten är ej endast bättre prioriterad än panträtt på grund av inteckning utan ger också vidare realisationsbefogenheter; jfr ovan under 9.3.1.

[30] Jfr SjöLprop I s. 223 (NJA II 1975 s. 153 f) och under 1.3.3 in fine.

[31] Se 250 § SjöL.

[32] Se SjöLprop I s. 589 f (NJA II 1975 s. 407).

Att panträttsupplåtelsen skall ha gjorts av ägaren får i detta sammanhang beträffande de ofullbordade förvärven anses innebära att den som överlåtit egendomen med äganderättsförbehåll eller motsvarande villkor samt förvärvaren tillsammans är panträttsbehöriga och att ingen av dem ensam har sådan behörighet. Skulle t.ex. i här avsett fall endast överlåtaren eller endast förvärvaren ha gjort panträttsupplåtelsen är sålunda denna ogiltig.

I övrigt är, på ett undantag när, ägaren överallt densamme. Se 20 § SjöL, se lagrådets förklarande anmärkningar till 21 § samma lag,[33] se 12 § andra och tredje styckena samma lag och se SvJT 1980 s. 698 ff jämte 1982 s. 421 ff. Undantaget är inteckningsbehörigheten som – till skillnad från panträttsbehörigheten – är formaliserad. Förvärvaren som ju är den vilken senast söker inskrivning behandlas – i SjöL liksom i JB – som behörig att också söka inteckning, men överlåtarens rätt beaktas på det sättet att hans medgivande krävs enligt 281 § och 283 § första stycket 3 SjöL.

Med ägaren till skepp under byggnad förstås alltså även i 12 § andra och tredje styckena SjöL densamme som i 262 §. Likväl har Svea hovrätt i ett fall[34] tillåtit varvet att ensamt registrera, och på grund av egen inskrivning inteckna, skepp under byggnad enligt beställning. Fallet har visserligen till nöds försvarats med att det närmast skulle ha varit fråga om ett föravtal och ej en fullgången beställning.[35] Men eftersom Sjöfartsregistret dock tillämpar det på beställningsköp, blir ogiltiga pantsättningar av skepp under byggnad satta i system; jag syftar då på fullgången beställning, dvs. avtal som ålägger varvet att bygga och leverera skeppet samt beställaren att ta leverans och betala för det (något som ju konstituerar ett ömsesidigt förpliktande förvärvsavtal).

Detta är desto värre som sådan brist i pantsättarens behörighet inte kan beräknas bli botad genom god tro och därav betingat panträttsförvärv. Ty systemet är visserligen konstruerat för att tolerera – och genom reglerna om godtrosförvärv kompensera för – bristande underhåll av registerinnehållet. Det räknar sålunda enligt 12 § första stycket SjöL med att förste ägaren av svenskt skepp skall anmäla det för registrering även om han skulle ha vidareöverlåtit det; i så fall kan för övrigt näste ägare enligt 30 § tredje stycket SjöL tvångsvis anmäla skeppet för registrering på den förres vägnar. Men skepp under byggnad skall anmälas för registrering av den som är dess *ägare*. Ty så

[33] Se SjöL prop I s. 588 f (NJA II 1975 s. 202 f).
[34] Se SvJT 1980 ref s. 51.
[35] Se Grönfors i SvJT 1982 s. 300 f; jfr dock s. 421 ff. Tiberg åter ger fallet sitt oreserverade stöd och anbefaller det till att lagfästas; se Tiberg III s. 25 f.

står det i 12 § andra och tredje styckena SjöL. Och sådan ursprunglig ovederhäftighet i registerinnehållet som hovrättsfallet öppnat för klarar systemet ej av. De som deltar i belåningen vet nämligen i regel fuller väl att skeppet byggs enligt beställning. De har därmed själva kännedom om det som är relevant för att bedöma äganderättsförhållandena; hovrättsfallet hjälper dem ej, utan den som vill ställa saken på sin spets, t.ex. i konkurs, kan göra det utan hinder av registrering och inskrivning. Det följer av 18 § SjöL.

Hovrätten tog fasta på, och missförstod, i och för sig suggestiva uttalanden i förarbetena om full avtalsfrihet vid skeppsbyggnad liksom vid skeppsköp; äganderätten skulle bedömas efter i princip samma grunder i båda fallen.[36] Men detta sades mot bakgrund av sjölagskommitténs försök att tvingande reglera läget så att äganderätten låstes vid varvet.[37] Meningen var alltså i stället att man skulle kunna lägga äganderätten villkorligt eller ovillkorligt i beställarens hand och skydda honom genom inskrivning. Motsvarande skydd behövde, som det påpekades, inte varvet med sin besittningsbetingade retentionsrätt; se 247 § SjöL. Och avtalsfriheten gäller de villkor man väljer att ställa upp men naturligtvis icke – här lika litet som eljest – vilka sakrättsverkningar de villkor får som man valt. Det avgör lagen.

Vad hovrätten tydligen förbisåg var att 14 § SjöL sitter inne med sakrättsligt bindande svar på verkan av att överlåtaren förbehåller sig äganderätt till vad han överlåter. Hovrätten uteslöt från lagrummets tillämpning det typfall för vilket det avfattats. Och eftersom lagrummet gäller skeppsbyggnad och skeppsköp lika, går en sådan rättstillämpning ej ihop med resten av sakrättssystemet i SjöL.[38] Allt som där går ut ifrån den i 14 § nedlagda synen på äganderättsförbehåll och dess verkningar skulle – om hovrättens rättstillämpning vore riktig – ha varit obsolet från början.

Mot denna bakgrund vill jag bestämt avråda från att godta panträttsupplåtelse på grund av sådan registrering, inskrivning och inteckning som hovrättsfallet sanktionerat.[39]

[36] Se SjöLprop I s. 236 f (NJA II 1975 s. 178 f).
[37] Samma ref s. 234 ff (s. 176 ff).
[38] Se även 33 § första stycket 6; jfr 10:4 BrB, som täcker fall av tvesala.
Fallet har egendomligt nog antagits stämma med norsk rätt; se NDS 1980 s. IX. Tydligen förbisågs då att svensk rätt icke – till skillnad från norsk – medger att beställarens kontraktsrätt skrivs in (efter tinglysningsmodell) jämte det att varvet skrivs in som ensamägare; beställaren berövas därför allt sakrättsskydd genom den praxis hovrättsfallet etablerat.
[39] Jfr av Svenska Bankföreningen utgivna Kreditsäkerhet i skeppsegendom s. I/9. Det kan tillfogas att Svenska Bankföreningen hösten 1989 föreslog justitiedepartementet lagändring i syfte att komma till rätta med den praxis hovrättsfallet satt igång.

15.3.2.4 En kombination av säkerhetsköp och skeppsbyggnadshypotek

Som redan framgått kan säkerhetsöverlåtelse av rätt på grund av skeppsbyggnadskontrakt finna viss praktisk användning, närmast då det gäller beställarens rätt enligt kontraktet. Beställarens säkerhetsöverlåtelse kan i så fall förstärkas med skeppsbyggnadshypotek genom att varvet ställer bygget som säkerhet för beställarens krav på återbetalning av förskott resp. på skadestånd, ifall denne nödgas häva kontraktet.[40]

Beställarens säkerhetsöverlåtelse vilar på bräcklig grund genom att den sviktar, om varvet icke kan fullfölja byggnadskontraktet. Ifall varvet då hunnit prestera ett bygge med förmögenhetsvärde, har beställaren – och därmed indirekt säkerhetsköparen – bruk för rätt (enligt lag eller kontrakt) att antingen häva beställningen med förbehåll för återbetalning av förskott resp. skadestånd eller också häva förbehållslöst och falla tillbaka på panträtt i bygget som säkerhet för sina betalningsanspråk. Genom hävning med dylikt förbehåll bör beställaren kunna hävda sin rätt gentemot varvets konkursbo.[41] Dylik hävning garderar också säkerhetsköparens rätt.

Genom att häva förbehållslöst ställer sig beställaren i omedelbar borgenärsposition och kan då skrida till realisation av skeppsbyggnadshypoteket på grundval av varvets pantförskrivning till honom. Även panträtten kommer indirekt beställarens säkerhetsköpare till godo. Som pantsäkerhet har den visserligen från hans synpunkt svagheten att vara tillgänglig först om varvet sviktar; det är alltså icke nog att beställaren brister i skyldighet enligt säkerhetsöverlåtelsen. Detta har i stället, sett i det större sammanhang som beställningskontraktet utgör, förtjänsten att varvet ej exponeras för beställarens eventuella misskötsel av förpliktelse utom kontraktsförhållandet.

En motsvarande förstärkning av säkerhetsöverlåtelse på varvets sida är icke praktisk, eftersom varvets hävningsrätt bevarar varvet vid äganderätt till bygget och det ger den behövliga realsäkerheten. Kan varvet icke längre häva överlåtelsen utan bara tillverkningsuppdraget, har det i stället retentionsrätt i bygget. Över den rättigheten kan varvet förfoga i vanlig ordning, men det är en annan sak.

[40] Jfr under 6.4.
[41] Se ovan under 3.1.5. Jfr Almén-Eklund s. 760 ff och Walin I s. 60.

15.3.3 Legalpanträtt

Som kreditsäkerhetsinstrument fyller sjöpanträtt enligt 244 § SjöL en tämligen begränsad funktion. Däremot utgör sådana rättigheter, bättre prioriterade än alla andra som de är, en presumtiv källa till osäkerhet i den institutionella kreditgivningen, låt vara att de i praktiken kanske ej utgör ett så allvarligt konkurrenshot som stundom befarats. Jag skall icke gå närmare in på detta utan hänvisar till Hugo Tibergs undersökning.[42]

Retentionsrätt enligt 247 § SjöL[43] kan såsom besittningsbunden rättighet icke tjäna annat än kortfristigt kreditsäkerhetssyfte. Men på detta fält torde rättigheten fylla sin funktion väl, dels med hänsyn till sin goda förmånsrätt närmast efter sjöpanträtt, dels emedan den kan realiseras genom både exekutiv och enskild tvångsförsäljning av egendomen. För dem som bygger, bygger om och reparerar skepp är den ett omistligt vapen i kreditsäkerhetsarsenalen och ett nödvändigt skydd mot konkurrerande rättsanspråk på egendomen. Dess användning för refinansieringssyfte är dock blygsam. Rättigheten kan visserligen överlåtas med retentionsfordringen,[44] men värdet av sådana förfoganden begränsas av problemen med att vinna borgenärsskydd för förvärv av framdeles förfallande fordringar.[45]

15.4 Båtar

Båt kan utnyttjas för kreditsäkerhetsändamål, dels genom handpantsättning enligt allmänna regler, dels genom säkerhetsköp under den s.k. lösöreköpslagen och dels genom företagshypotek. Båtandel kan både pantsättas och säkerhetsöverlåtas, varvid i båda fall torde krävas tradition i vanlig ordning för sakrättsskydd.[46]

Handpantsättning är i regel opraktisk. Och båtandel erbjuder sällan något kreditsäkerhetsvärde att tala om. Därtill bidrar också, att partrederiavtal kan hindra eller komplicera förfoganden över sådan andel.[47] Båt kan som sådan i praktiken utnyttjas för kreditsäkerhetsändamål endast genom s.k. lösöreköp.[48] Men ingår den i näringsverk-

[42] Se Tiberg I s. 137 ff.
[43] Andra retentionsrätter lämnar jag helt därhän.
[44] Se närmast Sandström s. 181 med där givna hänvisningar.
[45] Jfr NJA 1937 s. 63, som anförts ovan under 15.3.1.2, och not 14. I den mån överlåten fordran förfaller till betalning viss dag utan att vara beroende av konkret prestation borde man emellertid kunna räkna med överlåtelsen som sakrättsligt verksam från början.
[46] Jfr UXIII s. 220 med noter.
[47] Jfr under 3.1.2 ovan.
[48] Säkerhetsköp kan emellertid tänkas göra köparen-borgenären delaktig i eventuellt båtägaransvar.

samhet som ägaren driver, kan den jämte annan rörelseegendom utnyttjas genom företagshypotek.[49] Både lösöreköp och företagshypotek kan erbjuda praktiska problem vid utlandsexekution, eftersom borgenären kan få svårt att övertyga utländsk myndighet om sin rätt och vad den innebär. Däri ligger ytterligare en begränsning av möjligheterna att utnyttja båtar som kreditsäkerhet.

Båtar under byggnad kan utnyttjas dels av varvet genom företagshypotek och dels av beställaren genom förskottsregistrering enligt lagen (1975:605) om registrering av båtbyggnadsförskott. Den förmånsrätt som sådan förskottsregistrering ger enligt 4 § 4 FRL kan beställaren utnyttja genom att förfoga över sin kontraktsenliga rätt till återbetalning av byggnadsförskott i varvets eventuella konkurs; det är alltså då fråga om att förfoga över en villkorlig fordran. Av de båda säkerheterna i båtbyggnad ger förskottsregistrering bästa förmånsrätt. Men den förutsätter att båtbygget kan identifieras. Det kan vara problematiskt, särskilt på småbåtsvarv med serietillverkning. Företagsinteckningsborgenären åter möter för sin del inga större identifieringsproblem och han behöver numera ej, lika litet som beställaren och dennes rättsinnehavare, utstå konkurrens av varvets löneborgenärer.

Sjöpanträtt och retentionsrätt kan också belasta båt men retentionsrätt för båtsäljares krav på köpeskilling blir ej aktuell, eftersom köprättslig detentionsrätt ger säljaren tillräcklig säkerhet.

[49] Se Dahlgren s. 54; jfr dock s. 165 f.

16 Övergångsregler

16.1 Skeppet

16.1.1 Namnskicket

Det av identifieringshänsyn stramt reglerade namnskicket för skepp bryter starkt med tidigare vildvuxna namnskick. Detta gäller kravet på originalitet och förbudet mot ingrepp i särpräglade namnskick för andra skepp. Därtill kommer som en särskild nyhet rätten att genom inskrivning förbehålla sig skeppsnamn för framtida bruk.

Som generell övergångsordning gäller att originalitetskravet är eftergivet för de skepp som var införda i fartygsregistret då de nya reglerna trädde i kraft. Denna ordning består för varje skepp så länge det förblir i samme ägares hand åtminstone till hälftendel. Men eftersom det icke skulle vara rimligt att kräva att skeppet byter namn t.ex. för det att andel övergått i ny ägares hand genom arv, kan skeppet dock få behålla namnet även efter ägarskifte. Men det förutsätter att särskilda skäl kan åberopas. Å andra sidan kan förväxlingsrisken stundom vara besvärande från allmän eller enskild synpunkt. Därför är det lagt i Sjöfartsregistrets hand att – vid behov genom vitesföreläggande – framtvinga namnbyte också för skepp som var infört i fartygsregistret den 1 januari 1976. En sådan åtgärd förutsätter emellertid att det är synnerliga skäl som motiverar namnbyte.

Denna generella övergångsordning kompletterades 1979 med en speciell sådan, delvis tidsbegränsad och delvis bestående.[1] Den senare innebär, att Sjöfartsregistret i enskilda fall kan tillåta att namn buret av skepp, som avregistreras eller byter namn, förbehålls ägaren genom inskrivning utan hinder av att det brister i originalitet. Detta – som måste göras samtidigt med avregistreringen resp. införingen av det nya namnet[2] – förutsätter att särskilda skäl talar för att namnet bevaras för den ägarens räkning. Sådant skäl kan vara att namnet av tradition burits av skepp tillhörigt denne ägare – t.ex. ett rederi eller fiskelag – och att det därför kan betraktas som inarbetat hos denne. Även i detta läge kan emellertid synnerliga skäl föreligga emot att originalitetskravet efterges, och då skall Sjöfartsregistret vägra inskrivning.

[1] Se prop 1978/79:98.
[2] Se NJA 1989 s. 537.

Den som äger förbehålla sig skeppsnamn genom inskrivning enligt denna övergångsregel är för enkelhets skull tillika berättigad att – med mindre synnerliga skäl föreligger däremot – bruka namnet för sitt skepp utan att först ha förbehållit sig den rätten genom inskrivning. Men Sjöfartsregistret kan alltså vägra föra in det namnet i skeppsregistret, och då kan det icke brukas.

Också skeppsnamn, som bevarats eller tagits i bruk enligt dessa speciella övergångsregler, måste emellertid bytas ifall skeppet helt eller till åtminstone hälftendelen övergår i ny ägares hand; Sjöfartsregistret kan visserligen tillåta att skeppet likväl behåller namnet, om särskilda skäl talar för det.

16.1.2 Skepps- och skeppsbyggnadstillbehör

De nya reglerna i 3–5 §§ SjöL om tillbehör har förutsatts i stort sett stämma med äldre oskriven rätt och gäller oförmedlat. Det innebär alltså retroaktiv verkan. Regeln i 4 § andra punkten samma lag kan dock verka endast från det att den trätt i kraft, eftersom skeppsbyggnadsregistrering icke förekom tidigare.

16.2 Registrering och inskrivning

Skepps- och båtregistren har upplagts på grundval av Sjöfartsverkets fartygsregister, Stockholms tingsrätts inteckningsbok för fartyg och de många tullregistren över fiskefartyg.[3] *Skeppsbyggnadsregistret* hade ingen riktig motsvarighet under äldre rätt och har därför lagts upp successivt under den nya ordningen.

Tidigare rätt kände ej den förvärvsinskrivning vi nu har. Därför har de till skeppsregistret från förutvarande register överförda äganderättsuppgifterna icke strax fått fullt vitsord. Först ett år efter ikraftträdandet har sådant vitsord tillåtits inträda som en tidens helande rättsverkan. Det bottnar i offentlig kungörelse av överföringen och förutsätter, att icke före ettårsfristens utgång inskrivning av äganderätt aktualiserats enligt de nya reglerna eller talan väckts om bättre rätt till skeppet.

Övergångsproblem bereder också de skepp som icke var registreringspliktiga enligt äldre rätt och därför icke registrerade under den ordningen. När sådant skepp – förr eller senare – som sig bör anmäls

[3] Skepps- och båtregistren ersätter alltså dessa och fungerar tillika som register över fiskefartyg.

för registrering, kan sökanden tydligen möta svårigheter att styrka sin rätt; han måste härleda den från svensk tillverkare eller förste svenske ägare. Därvid är det till en början nog att han gör sin rätt sannolik. I så fall skall han *antecknas* som ägare och anteckningen kungöras. Ett år senare räknas han som inskriven ägare under samma förutsättningar som nyss angavs i fråga om den som överförts från äldre register.

Det kan naturligtvis för en och annan visa sig svårt t.o.m. att infria kravet att han skall göra sin rätt sannolik. Men enligt min mening bör det vara tillräckligt att visa att man förvärvat skeppet från någon som hade det i sin besittning – medelbart eller omedelbart – och att besittningen övergått till förvärvaren. Därmed har man nämligen tecknat konturerna av en typisk situation för godtrosförvärv och längre än så kan det vara omöjligt att driva utredningskravet. Att gå in på prövning av den goda tron kan ej ifrågakomma. Men tydligt är, att den styrkta situationen kan vara sådan att förvärvet uppenbarligen icke kan göras gällande och i så fall bör sökanden naturligtvis icke anses ha gjort sin rätt sannolik. Eftersom skeppet dock är registreringspliktigt, ifall rätte ägaren är svensk, bör Sjöfartsregistret i detta uppenbara fall, efter att ha avslagit registreringsanmälningen, överlämna saken till sjöfartsverket eller tullverket och eventuellt också till polisen för utredning.

Överföring av båtar från de äldre registren till båtregistret har komplicerats av att en del av dem besvärades av sökt eller beviljad inteckning, när den nya ordningen trädde i kraft. Sådana *intecknade båtar* har införts i skeppsregistret med tillämpning av övergångsreglerna[4] och varje sådan båt blir kvar där så länge den besväras av inteckning. Ny inteckning kan icke beviljas och ej heller gäller de för skepp föreskrivna reglerna om rättsverkan av förvärvsinskrivning. Upphör sådan båts inteckningsbelastning, skall båten avföras ur skeppsregistret. Om den därefter är registreringspliktig såsom båt, åligger det Sjöfartsregistret att ex officio omedelbart föra in den i båtregistret.

Att de nya reglerna om rättsverkan av förvärvsinskrivning icke är tillämpliga på omsättning av intecknade båtar, har i förarbetena antagits innebära att äldre rätt i den delen väsentligen bevarar sin tillämplighet.[5] Det aktualiserar spörsmålet om äldre rätts innehåll och frågan är således huruvida förvärv av inteckningsbart fartyg vann sakrättsskydd redan genom förvärvsavtalet eller först genom tradition. Enighet torde råda om att omsättningsskyddet var traditionsbetingat men rörande borgenärsskyddet kan ingen motsvarande enighet spåras; saken är i varje fall osäker.[6]

[4] Se punkt 5. Har inteckning sökts i båten kommer den enligt punkt 19 i övergångsbestämmelserna att få beviljas med tillämpning av de nya lagreglerna i stället för de gamla.

[5] Se SjöLprop I s. 362 (NJA II 1975 s. 459).

[6] Se SjöLprop I s. 139; jfr NJA II 1975 s. 190. Jfr även bl.a. Tiberg I s. 69 ff, SvJT 1969 s. 880 ff och 1970 s. 225 ff, Hessler s. 243, UXII s. 216 och Walin I s. 34. Se också beslut av Hovrätten för Västra Sverige den 16 oktober 1975 (SÖ 98).

Man har på den ena sidan hävdat, att traditionsprincipen slagit igenom generellt för all omsättning av lösöre och på den andra sidan, med utgångspunkt i ett hovrättsfall från 1930-talet,[7] räknat med att eftersom lösöreköpslagen ej erbjuder substitut för tradition av inteckningsbart fartyg så får den ursprungligen förhärskande avtalsprincipen alltjämt erkännas.[8]

Tanken bakom ståndpunkten att lösöreköpslagens formaliteter ej skulle stå till buds i fråga om inteckningsbara fartyg var den att man eljest med hjälp av dylikt lösöreköp skulle kunna i strid med 10:7 HB åstadkomma detsamma som genom handpantsättning. Lösöreköpslagen tillämpas gärna för säkerhetsöverlåtelse och eftersom säkerhetsköparen realiserar sin rätt genom att sälja egendomen och redovisa till sin fångesmangäldenären, åstadkommer man mycket riktigt då ett resultat som till förvillelse liknar handpantsättning. För säkerhetsöverlåtarens allmänna borgenärer kunde det komma på ett ut hur rättsförhållandet betecknades. För inteckningshavaren var läget emellertid ett annat. Det är sant att ombyte av pantägare, villkorligt eller ej, kunde vara nog så besvärande för borgenären, kanske tillräckligt för att motivera att han fredades från dylik risk. Men påtaglig risk för rättsförlust inträdde först när den handpanträttsliga analogin drevs därhän att säkerhetsköparen tilläts att vid exekution i fartyget uppträda som borgenär med förmånsrätt enligt FRL. Han skulle ju då ha kunnat slå ut inteckningshavaren.

Hur det rätteligen kan ha förhållit sig med detta problem före 1973–75 års sjölagändringar lämnar jag åt den nyssnämnda ovissheten. Klart är emellertid, att säkerhetsköp av skeppsegendom numera är hänfört till omsättningsplanet[9] och jag finner det uteslutet att säkerhetsköparen vid exekution skall få annat än del i utdelning som faller på ägarens lott. Det är enligt min mening naturligt att nu betrakta säkerhetsköp av båt på motsvarande sätt. I så fall behöver man icke skilja på intecknade och ointecknade båtar utan räkna all båtomsättning som underkastad traditionsprincipen.

Skeppsbyggnadsregistreringens initialproblem är nu längesedan passerade och därav betingad konkurrens med *företagsinteckning* likaså. Detsamma gäller den s.k. inskrivning som var möjlig enligt 3 § SjöL i dess äldre lydelse och som gav förmånsrätt för förskott till fartygsbyggnad.

[7] Se SvJT 1933 rf s. 54.

[8] Om traditionsprincipen likväl slagit igenom skulle det innebära att rättsutvecklingen spontant sökt sig en väg som leder till konkurrens mellan överlåtares och förvärvares borgenärer (jfr SjöLprop I s. 276 ff/NJA II 1975 s. 413 ff). Ty varken förvärvsinskrivning i fartygsregistret eller inteckning i fartyget krävde att förvärvaren-upplåtaren tagit fartyget i besittning. Och på det sättet skulle denne alltså, i strid med en antagen traditionsprincip, ha kunnat skaffa överlåtarens borgenärer en för dem främmande inteckningsborgenär på halsen, ifall fartyget t.ex. drogs in i konkurs på överlåtarens sida.

[9] Jfr SjöLprop I s. 233 f (NJA II 1975 s. 174 f).

16.3 Skepps- och skeppsbyggnadshypotek

Ett fåtal skepp var ej inteckningsbara enligt äldre rätt.[10] De kan vara föremål för företagshypotek och är i så fall underkastade inteckningsförbud.[11] Det måste alltså visas, att så ej är fallet för att inteckning skall kunna beviljas. Medgivande av inteckningsborgenären hjälper icke.[12]

När det gäller *äldre inteckning*, alltså inteckning i skepp vilken sökts eller beviljats före nyordningen, har i stort sett efterbildats motsvarande fastighetsrättsliga övergångsreglering, som jag förutsätter vara känd. Därför skall jag här beröra problemen mycket kortfattat. Den som behöver fingranska dem hänvisas till proposition och lagtext.

Inteckningar, som beviljats enligt äldre rätt och bevarat sin giltighet, har förts över till skeppsregistret. Hade inteckning sökts före nyordningen men icke hunnit beviljas dessförinnan, fortsatte handläggningen vid Sjöfartsregistret med tillämpning av de nya reglerna. Dessa inteckningar, för vilka ju ligger till grund en fordringshandling med inteckningsmedgivande, anses som nya inteckningar på fordringshandlingens kapitalbelopp. Inteckningshandlingen anses som pantbrev, ifall inteckning beviljats på grund av densamma enligt äldre rätt. Annars utfärdades pantbrev. Inteckningshandlingen fick då betraktas som ansökningshandling men kunde likväl icke behållas i original, eftersom den ju tillika och i första hand utgjorde bevis om pantfordringen. Originalhandlingen måste återställas till sökanden.

Ligger sådan inteckning, varom här är fråga, till säkerhet för omslagsrevers, anses den som pantbrev till säkerhet för denna revers och inteckningshandlingen själv blir icke vidare förenad med rätt till betalning ur skeppet; däremot skall borgenären alltjämt kunna göra gällande det personliga betalningsanspråk han kan ha mot gäldenären på grund av handlingen. Det skall ej göra någon skillnad att pantsättaren eventuellt är någon annan än skeppsägaren. Inteckningsborgenären går på detta sätt miste om den tidigare möjligheten att realisera inteckningshandlingen som lös pant.

[10] Jfr SOU 1970:74 s. 212.
[11] Jfr numera 2:1 FHL.
[12] Enligt lagrådsremissen skulle medgivande hjälpa. Men lagrådet ansåg, att problemen var så obetydliga att de borde lösas genom dödning och nyinteckning. Se SjöLprop I s. 606; jfr s. 620 (NJA II 1975 s. 466 f).

Skulle en äldre inteckning icke vara säkerhet för en omslagsrevers men innehas av borgenär utan annan fordran än den handlingen utvisar, anses panträtt upplåten till säkerhet för den intecknade fordringen. Inteckningen får på en gång utgöra pantbrev och bevis om pantfordringen.

I den mån äldre inteckning återgår till skeppsägaren eller inteckningsfordringen nedgår på grund av betalning, förvandlas inteckningen helt till pantbrev enligt de nya reglerna; den ger sålunda upphov till ägarhypotek enligt 270 § SjöL. Den tidigare möjligheten att angripa inteckningsfordrans giltighet utan hinder av inteckning består.[13]

Godtrosförvärv av panträtt på grund av inteckning så som är föreskrivet i 269 § är möjligt endast på grund av upplåtelse som företagits efter det att de nya reglerna trätt i kraft. Sådant förvärv förutsätter givetvis att upplåtarens legitimation grundas på inskrivning enligt de nya reglerna eller vunnit samma vitsord.[14]

De initialproblem som 1985 års lagändringar rörande *exekutionsränta på pantbrev och andrahandspantsättning* orsakade kan nu lämnas därhän som passerade av tiden.[15]

[13] Se punkt 12 i övergångsbestämmelserna; jfr 36 § 1901 års lag om inteckning i fartyg.
[14] Jfr ovan under 16.1.
[15] Jfr prop 1984/85:54 s. 7 f och 25 f.

17 Jämförelse med fastighetsrätten

Här skall kort anges i vilka avseenden sjösakrätten systematiskt och praktiskt skiljer sig från fastighetsrätten, med vilken den är besläktad. Avvikelserna beror i första hand på att sjösakrätten, ehuru påverkad av fastighetsrätten, egentligen hör hemma i lösörerätten och att den har stark internationell anknytning.

17.1 Tillbehör

Vad som utgör skepps- och skeppsbyggnadstillbehör har bestämts med utgångspunkt i de fastighetsrättsliga regler[1] som förut var analogiskt tillämpliga i sjösakrätten.

Ett sjörättsligt problem som saknar motsvarighet i fastighetsrätten, består i att skepp kan användas som faktiskt tillbehör till annat skepp, som t.ex. pråmar på s.k. prämmoderskepp. Likväl kan sådan pråm aldrig utgöra tillbehör i rättslig mening till moderskeppet, ty pråmen är självständigt, registreringspliktigt förmögenhetsobjekt.[2]

Till den sjörättsliga tillbehörskretsen hör även reservdelar, som varaktigt förvaras ombord, men detta har fastighetsrättslig motsvarighet endast för industrifastigheter.[3]

Ehuru det är reglerna om tillbehör till fastighet i allmänhet som tillhandahållit förebilden till den sjörättsliga tillbehörsregleringen, intar utrustning för radiosamband eller navigering en särställning liknande den som tillbehör till industrifastighet har enligt JB.[4]

Byggnadsmaterial till hus torde icke bli tillbehör till den berörda fastigheten förrän det infogats i byggnaden så att denna blivit föresedd därmed.[5] Men byggnadsmaterial till skepp blir, under förutsättning av märkning m.m., tillbehör till skeppet redan dessförinnan.[6] Om fastighetsägare tillfört sin fastighet föremål av tillbehörskaraktär, som han disponerar enligt hyresavtal (eller s.k. leasing av motsvarande karaktär) gäller hyresavtalet också mot tredje man; föremålet blir då icke tillbehör.[7] Men i sjörätten kan man icke ens i förhållande till

[1]Se 2 kap. JB.
[2]Jfr SjöLprop I s. 222 (NJA II 1975 s. 153).
[3]Se 2:2 och 3 JB.
[4]Se 3 § andra stycket SjöL.
[5]Se 2:2 JB.
[6]Se 4 § SjöL.
[7]Skenhyresavtal behandlas visserligen på samma sätt som avbetalningsköp.

skeppsägaren göra gällande särskild rätt till sådant föremål. Endast utrustning för radiosamband eller navigering kan hyras ut till skeppsägare, eller säljas till denne under äganderättsförbehåll eller liknande villkor, och likväl tillföras skeppet med bevarad rätt.[8]

I fastighetsrätten gäller särskilda regler för konkurrens om föremål av tillbehörskaraktär mellan rätt till fastigheten och rätt till föremålet på grund av företagsinteckning. I sjörätten viker företagshypoteket så att inteckningsborgenären strax mister sin rätt till föremål av tillbehörskaraktär när skepp förses därmed så som avses i 3 eller 4 § SjöL.

17.2 Inskrivning

Ingen formalisering av skeppsköpet och skeppsbyggnadsavtalet är föreskriven och sådana avtal kan alltså, till skillnad från fastighetsköp,[9] med bindande verkan ingås enligt allmänna avtalsrättsliga grundsatser; de kan f.ö. ingås också under främmande rätt.

I fastighetsrätten är villkor som betingar förvärvs fullbordan eller bestånd formaliserade, tidsbegränsade och – oavsett sin materiella innebörd – underkastade samma behandling såsom sakrättsligt relevanta villkor.[10] Sjösakrätten ställer inga formkrav på förvärvsvillkoren. De suspensiva villkoren (som betingar förvärvets fullbordan) tillerkänns sakrättslig relevans så att ett sålunda villkorat förvärv skrivs in som ofullbordat,[11] en ordning som i viss mån motsvarar vilande lagfart. Men de resolutiva förvärvsvillkoren (som betingar förvärvets bestånd) frånkänns sakrättslig verkan.[12] Att ett i och för sig giltigt och fullbordat förvärv bringas till återgång påverkar exempelvis icke de panträttsliga förfoganden som förvärvaren dessförinnan kan ha företagit.[13]

[8]Se SjöLprop I s. 300 f (NJA II 1975 s. 155).
[9]Se 4:1 JB.
[10]Jfr 2:4 och 20:7 punkt 12 JB.
[11]Jfr 14 § tredje stycket SjöL.
[12]Är ett resolutivt villkor ej äkta utan ett till resolutivt villkor förklätt suspensivt sådant, behandlas det därefter.
[13]Jfr 269 § SjöL med 6 kap. 8 § andra stycket första punkten JB. För att rätt förstå JB där bör man ta del av lagrådets utlåtande; se prop 1970:120 s. 240. jfr SjöLprop I s. 592 och 619 f (NJA II 1975 s. 417 f).

17.3 Verkan av inskrivning

Den praktiskt och rättssystematiskt viktigaste sjörättsliga avvikelsen från det fastighetsrättsliga mönstret i fråga om rättsverkan av inskrivning är att borgenärsskydd för förvärv av skeppsegendom är knutet till inskrivningen[14] medan detta i fastighetsrätten följer omedelbart av avtalet.[15]

Också när det gäller omsättningsskydd är inskrivningsprincipen genomförd för förvärv av skeppsegendom så att godtrosförvärv förutsätter, dels inskrivning som legitimation för överlåtaren, dels inskrivning i förening med god tro hos förvärvaren för att förvärvet skall kunna göras gällande; samma regler gäller för det andra förvärvet i tvesalufall som för förvärv från den vars rätt brast på annat sätt. I fastighetsrätten däremot sträcker sig godtroskravet aldrig längre än till förvärvstillfället,[16] kravet på inskrivning ej längre än till överlåtarens legitimation. Och tvesalufallet hör där ej under reglerna om godtrosförvärv[17] utan båda förvärven anses i dylikt fall i och för sig konkurrensdugliga; något särskilt krav på överlåtarens legitimation gäller följaktligen icke för det senare av dem.

Skepps- och skeppsbyggnadsregistren har full och omedelbar publicitetsverkan så att ingen, vars rätt till skeppsegendom beror av god tro, kan åberopa bristande kännedom om registrens relevanta innehåll; vid upplåtelse av panträtt gör denna publicitetsverkan dock halt sedan borgenären företagit sin första kontroll med registret i samband med upplåtelsen. Fastighetsbokens publicitetsverkan är begränsad till speciella situationer som knappast har stor praktiskt betydelse.[18] Och denna begränsade verkan binder icke pantborgenär.

17.4 Hypotek

Konstruktionen av panträtt på grund av skepps- och skeppsbyggnadsinteckning är i princip den som introducerats i svensk rätt genom JB. Men inskrivningsprincipens återverkningar sträcker sig också till denna del av sjösakrätten. Medan fastighetsköparen redan i kraft av köpeavtalet är behörig att upplåta panträtt i fastigheten (med pantbrev på grund av förut beviljad inteckning) måste skeppsköparen först söka inskrivning av sitt förvärv för att vinna panträttslegitimation.[19]

[14]Förvärv av statsskepp, som är undantagna från registrering, lyder i detta avseende den allmänna lösörerättsliga traditionsprincipen.
[15]Jfr dock 4:4 KL.
[16]Se 17:2 resp. 18:1 JB.
[17]Se 17 kap. JB.
[18]Se 18:8 JB.
[19]Jfr 262 § SjöL och ovan under 6.3.1 där denna ordning kritiskt belysts.

Med lätt förenkling kan det alltså sägas, att endast den som registret utpekar som ägare har behörighet att förfoga över egendomen genom panträttsupplåtelse.[20]

I vad mån inteckning överlever exekutiv försäljning beror i fastighetsrätten på den s.k. övertagandeprincipen som är nedlagd i 6:12 JB men beror i sjörätten, enligt 276 § SjöL och 10:15 UB, på frivillig uppgörelse mellan borgenär och inropare.

17.5 Statsansvar för vissa rättsförluster

Medan JB har egna regler om statsansvar för inskrivningsmyndighets handläggningsfel replierar sjörätten för motsvarande fall på 3:2 SkL som ju var genomförd vid tiden för 1973 års sjölagändringar.

Till skillnad från vad fallet är enligt JB kan förste förvärvaren i tvesalufall, om han slagits ut av den andre, i princip vinna ersättning av statsmedel. Det följer av att andre förvärvarens rätt hävdas som godtrosförvärv enligt 20 § SjöL. Men på denna punkt behöver man i praktiken ej räkna med stor skillnad. Ty om förste förvärvaren blir utslagen, så beror det i regel på att han icke sökt inskrivning så snart han kunnat. Han bör räkna med att få skylla sig själv för det.[21]

[20]Behörighet att *överlåta* egendomen är däremot ej betingad av inskrivning; jfr 30 § tredje stycket SjöL.
[21]Se 370 § tredje stycket SjöL.

How small, of all that human hearts endure, that part which Kings or Laws can cause or cure.

LITTERATUR OCH FÖRKORTNINGAR

Abraham	Abraham, H.J., Das Seerecht. 4 uppl. Berlin 1974.
AfS	Arkiv for Sjørett, Oslo.
AKV	1987 års allmänna svenska kaskoförsäkringsvillkor.
Almén-Eklund	Almén, T. och Eklund, R., Om köp och byte av lös egendom. 4 uppl. Sthlm 1960.
Beckman	Beckman, R., Handbok i sjörätt. 6 uppl. Helsingfors 1971.
Beckman m.fl.	Beckman, N., Holmberg, C., Hult, B. och Strahl, I., Brottsbalken I. 5 uppl. Stockholm 1979.
Brækhus	Brækhus, S., Bergning. Oslo 1967.
BrB	brottsbalken.
BRL	Lag (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.
CMI	Comité Maritime International, tryckt konferensrapport.
Colombos	Colombos, C.J., International Law of the Sea. London 1967.
Dahlgren	Dahlgren, R., Rune, C., Företagshypotek m.m. Sthlm 1986.
DiplKonf	Den diplomatiska sjörättskonferensen i Bryssel, tryckt sessionsrapport.
McDougal-Burke	McDougal, M. and Burke, W., The Public Order of the Oceans. New Haven & London 1965.
FAL	lagen (1927:77) om försäkringsavtal.
Falkanger	Falkanger, T., Leie av Skib. Oslo 1969.
FHL	lagen (1984:649) om företagshypotek.
FIF	förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering.
FRF	fartygsregisterförordningen (1975:927).
FRL	förmånsrättslagen (1970:979).
Gregow I	Gregow, T., Utsökningsrätt. Stockholm 1983.
Gregow II	Gregow, T., Tredje mans rätt vid utmätning. Stockholm 1987.
Grenander	Grenander, N., Studier rörande redaransvarets legala begränsning. Sthlm 1953.

Grönfors	Grönfors, K., Om trafikskadeansvar utanför kontraktsförhållanden. Sthlm 1952.
Gärde m.fl.	Gärde, N., Engströmer, T., Strandberg, T. och Söderlund, E., Nya rättegångsbalken. Sthlm 1949.
Göranson	Göranson, U., Traditionsprincipen. Uppsala 1985.
Hagbergh	Hagbergh, E., Sjölagen m.m. Sthlm 1974.
Hassler	Hassler, Å., Utsökningsrätt, 2 uppl. Lund 1960.
HB	handelsbalken.
Hellner	Hellner, J., Försäkringsrätt. 2 uppl. Sthlm 1965.
Hessler	Hessler, H., Allmän sakrätt. Sthlm 1973.
Håstad	Håstad, T., Sakrätt avseende lös egendom. 3 uppl. Stockholm 1986.
JB	jordabalken.
Karlgren I	Karlgren, Hj., Säkerhetsöverlåtelse enligt svensk rättspraxis. Sthlm 1958.
Karlgren II	Karlgren, Hj., Internationell privat- och processrätt. 5 uppl. Lund 1974.
Karlgren III	Karlgren, Hj., Studier över privaträttens juridiska personer och samfälligheter utan rättspersonlighet. Gbg 1929.
KL	konkurslagen.
KöpL	köplagen.
LL	luftfartslagen (1957:297).
NDS	Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender.
Nial	Nial, H., Internationell förmögenhetsrätt. Sthlm 1953.
NJA	Nytt Juridiskt Arkiv.
Olivecrona I	Olivecrona, K., Utsökning. 9 uppl. Lund 1978.
Olivecrona II	Olivecrona, K., Inteckningsrätten i jordabalken. 3 uppl. Lund 1973.
RB	rättegångsbalken.
Reuterskiöld	Reuterskiöld, C.A., Handbok i svensk privat internationell rätt. Uppsala 1907.
Robinson	Robinson, G., Handbook of Admiralty Law in the US. S:t Paul, Minn. 1939.
Rodhe I	Rodhe, K., Lärobok i obligationsrätt. 5 uppl. Sthlm 1979.
Rodhe II	Rodhe, K., Handbok i sakrätt. Sthlm 1985.
Sandström	Sandström, J., Befälhavareavtal och sjöpanträtt. Gbg 1969.
SFS	Svensk författningssamling.

SjFPL	1957 års allmänna svenska sjöförsäkringsplan.
SjpKonv	1967 års internationella konvention om sjöpanträtt och fartygshypotek (den s.k. sjöpanträttskonventionen).
SjöL	sjölagen.
SjöLprop I	prop. 1973:42.
SjöLprop II	prop. 1974:102.
SjöLprop III	prop. 1975:68.
SkbKonv	1967 års konvention om inskrivning av rätt till fartyg under byggnad (den s.k. skeppsbyggnadskonventionen).
SkbrL	lagen (1936:81) om skuldebrev.
SkL	skadeståndslagen.
SL	lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
Stark	Stark, H., Jordabalken. 4 uppl. Uddevalla 1973.
SOU	Statens offentliga utredningar.
SvJT	Svensk Juristtidning.
Söderlund	Söderlund, E., Rättegångsbalken Del I. Sthlm 1970.
Tiberg I	Tiberg, H., Kreditsäkerhet i fartyg. Sthlm 1968.
Tiberg II	Tiberg, H., Båtjuridik. Sthlm 1973.
Tiberg III	Tiberg, H. Svensk sjörätt, Sthlm 1989.
Trygger	Trygger, E., Utsökningslagen, Uppsala 1904.
UB	utsökningsbalken.
UBF	lagberedningens förslag till utsökningsbalk (SOU 1973:22).
UBM	motiven till UBF.
UBKom	Walin, G., Gregow, T., Löfmarck, P., Utsökningsbalken och promulgationslag m.m. En kommentar. 2 uppl. Sthlm 1987.
UBprop	prop. 1980/81:8
UF	utsökningsförordningen (1981:981).
UL	utsökningslagen.
ULprop	prop. 1973:167.
Undén I	Undén, Ö., Om panträtt i rättigheter. Lund 1923.
Undén II	Undén, Ö., Svensk sakrätt I, Lös egendom. 9 uppl. Lund 1974.
UXI	Utsökningsrätt XI, förslag av lagberedningen (SOU 1971:45).
UXII	Utsökningsrätt XII, förslag av lagberedningen (SOU 1973:22)

UXIII	Utsökningsrätt XIII, förslag av lagberedningen (SOU 1974:55).
Walin I	Walin, G., Separationsrätt. Sthlm 1975.
Walin II	Walin, G., Borgen och tredjemanspant. Sthlm 1984.
Walin m.fl.	Walin, G. och Rydin, B., Förmånsrättslagen m.m. Sthlm 1972.
Westerlind	Westerlind, P., Kommentar till jordabalken. Sthlm 1971.
ÄB	ärvdabalken.
ÄktB	äktenskapsbalken.

SAKREGISTER

Accelererad förfallotid 104, 108
aktiebolag 23
amfibie 18 f
andel 50 f, 76, 82, 91, 96, 126, 179, 188 f, 207, 218
andels(inteckning/pantsättning) 91
andrahandspantsättning 99, 102
anslutningsrätt 159, 181, 185, 200, 206
arbetsbeting 43, 206
arkivförteckning 54, 64, 66
arv 79, 97
atomskada 155
avbeställning 54
avregistreringsbevis 65, 136
avregistreringsmässig 63, 66, 72 f
avslagsgrunder 125 ff, 138 ff
avslagskatalog 113, 125 ff, 131, 134, 138 ff
avtalsprincipen 77, 234
avvisare 19
avvisning 116

Bare-boat charter 23, 30
befraktare 30, 49, 116, 153, 216
befraktningsavtal 49, 216
befälhavare (skeppsbefälhavare) 165, 178, 182, 195
beneficium 172
besittning 47, 81, 84, 163, 167 f, 205, 229, 233
beslag 131
beslut (i registerärende) 116 ff
beställarland 34
beställnings(avtal/kontrakt) 31, 92, 123, 137, 218, 220 f
beställningsköp 31, 43, 61, 161, 165, 226
besvär 117
betalningsmora (anteciperad) 166
biförpliktelse 94, 165
bodelning 50 f
bogserare 28, 153
bogspröt 19
bogpropeller 32
bolagsskifte 50, 79, 97
borgensförbindelse 102, 191
byggnadskreditiv 103
byggnadsland(stat) 21, 44, 132, 209
byggnadsmaterial 29, 43, 203, 225, 237
byggnadsnummer 42
byggnadsplats 29 f, 141, 204
byggnadsredskap 29
båt 19, 203 ff, 229 f
båtbyggnadsförskott 230
bärgarlön 106, 153, 157, 200, 223
bättre rätt 16, 81, 85, 118, 129, 140, 176, 198, 207

Cedent 100
certeparti 185
checkräkning 102
comitas gentium 211, 215
container 28

Dagbok 89, 114, 116 f
datering 89
demise (charter) 30
denuntiation 99, 219 ff

destinera om (byggnadsmaterial) 32, 225
detentionsrätt 161, 225, 230
distansutmätning 182
domstolsverket 112
dräktighetsgräns 20
dubbelregistrering 132
dödande av förkommen handling 140
dödsbo 24, 50

Editionsplikt 115, 121, 123
ekonomisk förening 23
exekutionsrättslig immunitet 91, 151, 172, 194
exekutionsstat 110, 159 f, 167, 195, 197
exekutionsstatens lag 197
exekutionstitel 105, 180, 182
exekutiv försäljning 69 ff, 79, 85, 93, 102, 104, 106, 110, 127, 140, 153, 158 ff, 164, 167, 180, 184 ff, 196 f, 199 ff, 211, 213 f
exekutiv pantförskrivning 93, 192

Fackpress 185
fartygsbegreppet 17 ff, 75, 170, 193, 214
fartygsbevis 72, 144
fartygsregister 232
fiskefartygsregister 232
flagg 22, 25, 34
flagglag 21, 34, 59 f, 171, 194
flaggland (stat) 21 ff, 34
fleet mortgage 221
flotte 19
fordringscession 95
framdrivningsmedel 19
framdeles förfallande fordringar 220, 229
framtida fordran 100 f, 222
fria havet 22, 208
fri genomfart 194
fullbordat(färdigt) fartyg 20, (40 f)
fullbordat förvärv 45 ff, 55, 60, 64, 79, 83, 97, 123, 131, 238
fånges(förvärvs)kedja 42, 51, 53, 78 f, 85, 115, (123), 126, 137
förenings(band/länk) 22, 208
företagshypotek 31 f, 73, 92, 221, 229, (234), 238
förnyelse
av fartygsinteckning 141
av skeppsinteckning 141
försäkringsbolag 23
förverkande 111, 168
förvärvsvillkor 45 ff, 56 f, 81 ff, 96, 98, 118, 124, 138, 166, 172, 191, 238

Gemensamt haveri 157
gemensam inteckning 91, 221
generalbegränsning 22
generell pantförskrivning 100
globalbegränsning 22
godtrosförvärv 34, 41, 81 ff, 98 ff, 126, 128, 139, 148 ff, 153, 165, 176, (178), 180, 190, 195, 199, 205, 207, 209 f, 233, 236, 239

Hamnavgift 155, 223
handelsbolag 23
handpanträtt 73, 163
handpantsättning 92, 167, (205), (207), 229, 234
haveri 70, (72 f), 122, (157 f), 183

haveribidrag 156, 200
hantverkare (retentionsrätt för) 160
hembudsplikt 48, 56
hemmahamn 38
hemort 35, 37 f, 204, 206
hävning 43, 47, 54 ff, 97, 124, 133, 216, 219, 228

Icke-kommersiella statsskepp (35), 40, 42, 50, 78, (82), 90, 91 151, (158), 162, 172, (220)
ideell förening 23 f
identifiering 35, (121 f), 204
igenkänningssignal 38, 204
inskrivningsdag 77, 85, 89, 113 ff, 117, 119, 128, 132, 135, 145, 148, 181, 222
inskrivningsprincipen 76, 89, 239
intecknad båt 233
inteckningsbart fartyg 234
inteckningsförnyelse 110 f, 141
intecknings(behörighet/legitimation) 57, 86 f, 137, 226

Kammarkollegiet 121, 150
kanalavgift 155
katamaran 20
klockslagsbestämning 89
kondemnation 62, (134), 153, 184
konstruktionsmässig flyt- och manöverförmåga 18
konstruktiv totalförlust 125
kontraktsrätt(ighet) 92, 218 ff
konvertering
av avregistreringsärende 68
av inteckningsvaluta 142
kustbevakningsskepp 40
kvarstad 80, 83 f, 101, 119, 129 f, 158 f, 175 ff, 194 f, 198 ff
köparlandets lag 80
köp bryter legostämma 202

Lashfartyg 27 f
lasthantering 28
lastskada 155, 200
leasing 33
legal tvångspanträtt 180, 201
legitimation p.gr.av inskrivning 56, 82, 86 f, 97, 99, 145, 161, 199, 216
leksaker 19
lex causae 171
lex fori 84, 112, 169, 171, 194 f, 207, 209, 214
lex rei sitae 60, 112, 171
livbåt 27
lotsavgift 155
luftfartyg 24, 59, 202, 212
läktare 27
löne(fordran/krav) 154, 169, 177, 183
löneprivilegiet 154
lösningsrätt 67, 83, 115, 135, (218)
lösöreköpslagen 205, 229, 234

Manöverduglighet 18
manövermedel 19, 27
maskineri 27
materialstatut (odelat) 59
mortgage 211, 221
mudderverk 18

Namn (skepp) 35 ff, 113, 135
(båt) 204
namnbyte 37, 58
namnförbehåll 36, 58, 61

namnskick 35 ff, (58 f), 135 f, 204
namnskydd 36 f, 40
nationalitetsförlust 62 ff, 67, 74, 128, 134, (162)
nautiskt hjälpmedel 27, 32 f
navigationsutrustning 32 f, 237 f
non-lien klausul 153
nyinteckning (138), 139, 181, 195, 201, 222
nybyggnad 40, 132, (206)
nyttjanderätt 202, 213

Obligationsstatutet 59 ff, 111
ofullbordat förvärv 46 ff, 52 ff, 60, 64, 79, 81, 83, 86, 96, 117, 123 f, 126 f, 131, 133, 137, 145, 217, 219, 238
oljeborr(plattform/torn) 18, 21, 193
olovligt förfogande 32, 46, 76
ombordanställd 107, 154, 169, 223
omsättningsköp 48
optionsrätt 46
ordre public 210
originalitet/originell 35, 58
oskadlig genomfart 194, 213

Pantbrev 34, 38, 69 f, 72, 93 ff, 97 f, 100 ff, 105 f, 111 f, 139 ff, 148, 173, 177, 181, 184, 191 ff, 221, 235
pantförskrivning 52, 93 f, 100 f, 177, 221
panträtts(behörighet/legitimation) 86, 93, 97, 222, 224, 239
partrederi 67, 96, 173 ff, 223
passagerare 152 169
passivitetsregeln 145
personskada 106, 152
pontonkran 18, 125
presentationsterminal 146
preskription 94, 105, (110), 158 f, 178, (200), 207
processlegitimation 87 f
pråm 18, 153, 237
prråmmoderskepp 237
publicitetsverkan 57, 89 f, 100, 145, 222

Radiosamband, utrustning för 32, 238
realaktsystem 114
rebelåning 100
redare 152 f, 154 f
rederianställd 107, 155
rederiförbindelser 174
rederihemvist 37
rederitillgångar 174
refinansiering 229
register(land/stat) 26, 34, 44, 59, 193, 212 f
registrering av
båtbyggnadsförskott 230
registrerings(landets/statens) lag 21, 59 ff, 90, 170 f, 194, 209 ff, 212
registreringsplikt (skepp) 39 ff
(båt) 204
registreringsrätt (skeppsbygge) 42 f
ren förmögenhetsskada 144
renovation 114
reservdelar 28, 30
resgodsskada 155
resolutiva förvärvsvillkor 46, 238
roder 19
rådighetsinskränkning 56, 81, 83 f, 119, 128, 145, 148, 191

rättighetspant 92

Sakrättslig tvångsgemenskap 47, 52
sakrättsstatutet 34, 59 f, 90, 111, 194, 207
sakägarförteckning 186 f
sandsugningsfarkost 18
separationsrätt 217
signalmedel 27
singularfång 49, 79, 81
singularsuccessor 76, 103
sjöburna redskap 170, 193
sjöfartspool 36
sjöfartsregistret 14, 51, 68 ff, 89, 93, 99, 113 ff, 129 f, 132 f, 135, 140, 144 ff, 180, 182, 195, 226, 231 ff, 235, 240
sjöfartsverket 24, 72, 144 f, 232
sjöflygplan 19
sjöfynd 41, 126
sjöförklaring 122
sjöförklaringsprotokoll 134
sjömanslön 106, 157, 183
sjömätningsskepp 40
sjörättsdomstol 192
sjösättning 20, 26, 40 f, 44, 58, 108, 151, 161, 172, 205, 215, 225
skeppsbyggnadsavtal 43, 45, 60, 221, 227, 238
skeppsköp (kontrakt) 48, 221, 227, 238
skeppslega 49
skrov 18 ff, 27, 30, 41
skrovsektion 22, 30
skyddsbeloppet 186 f
spelautomat 28
standardregeln 145
statslös 23
statsskepp 35, 40, 78, 82, 91, 151, 162, 172, 194, (220)
stiftelse 23 f
styrförmåga 18, 19
succession i sjöpanträtt 154
successiv tillverkning 29
suspensiva förvärvsvillkor 46, 49, 238
svensk hamn 159, 224
svikligt förfarande 190, 199, 202
svävare 18 f
systerskepp 155, 176
säkerhets(köp/överlåtelse/köpare) 48, 92, 137, 205, 211, 217 ff, 228 f, 234
säljarland 59
säljarlandets lag 59, 80
särskilda dragningsrätter 92

Terminalskrivare 146
tidsbefraktare 185
tillverkare 41, (47), (127)
timmerflotte 22
traditionsprincipen 76, (233), 234
tredje mans gäld (pantsättning för) 103, 191
tredjemansskada 169
tvesalufall 46, 83, 85, 129 f, 149, 239 f
tvångsförvaltning 184
tvångspanträtt 79, (182)
täckningsprincipen 186

Underhandsförsäljning 160, 184, 188, 206
underleverantör 29
universalfång 45, 49, 79, 81, 97, 128, 190
utlandsexekution 110, 180 f, 194 ff, 224

utlandsregistrerad/ing 26, 65, (74), 131, 135, 193, 210
utländsk exekutionstitel 182
utländsk inskrivning 126, 210
utländskt (främmande) fartyg/skepp 36, 40, 131, 208 ff
utländskt varv 29
utlösningsrätt 67 f, 115, 135
utmätning 79 f, (83), 84, 101, 119, 130, 139 f, 158 f, 177, 179 ff, 194 ff, 198, 201 f, 206

Varumärkesrätt 36
varvsområde 29, 225
vattenvägsavgift 106, 155, 223
villkorlig (pant)fordran 101 ff, 186, 191
villkorlig (ägande)rätt 16, 46 f, 52, 76, 83, 86, 88, 104, 118, 140, 161, 173, 179, 183, 188, 207, 217
vitesföreläggande 41, 51, 63, 116, 122
vrak 72, 134, 156, 200
vägfärja 40

Återköpsrätt 48
återpantsättning 95

Äganderätt 16, 38, 45, 69, 198
äganderättsförbehåll 32, 46 ff, 96, 103 f, 173, 204, 216 f
ägarhypotek 70, 105 f, 109, 139 f, 142, 166, 173, 176, 224, 236
äldre inteckning 235 f

Örlogsflottan 40
överhypotek 102, 105 f, 112, 224

BILAGOR

Bilaga A

Sjöpanträttskonventionen[1]

Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes

Article 1

Les hypothèques et « mortgages » sur les navires sont reconnus dans les Etats Contractants à condition que:

a) ces hypothèques et « mortgages » aient été constitués et inscrits dans un registre conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé;

b) le registre et tous les actes qui doivent être remis au conservateur conformément aux lois de l'Etat où le navire est immatriculé, soient accessibles au public et que la délivrance d'extraits du registre et de copies de ces actes soient exigibles du conservateur;

c) et que, soit le registre, soit l'un des actes visés au paragraphe b) ci-dessus indique, ou bien le nom et l'adresse du bénéficiaire de l'hypothèque ou du « mortgage » ou le fait que cette sûreté a été constituée au porteur, la somme garantie ainsi que la date et les autres mentions qui, suivant les lois de l'Etat de l'inscription, en déterminent le rang par rapport aux autres hypothèques et «mortgages » inscrits.

International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages

Article 1

Mortgages and "hypothèques" on sea-going vessels shall be enforceable in Constracting States provided that:

a) such mortgages and "hypothèques" have been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered;

b) the register and any instruments required to be deposited with the registrar in accordance with the law of the State where the vessel is registered are open to public inspection, and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the registrar; and

c) either the register or any instruments referred to in paragraph b) above specifies the name and address of the person in whose favour the mortgage or "hypothèque" has been effected or that it has been issued to bearer, the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank as respects other registered mortgages and "hypothèques".

Internationell konvention för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser om sjöpanträtt och fartygshypotek

Artikel 1

Hypotek och "mortgages" i fartyg som används till fart i öppen sjö skall erkännas i fördragsslutande stat, under förutsättning att:

a) dessa hypotek och "mortgages" tillkommit och inskrivits i enlighet med lagen i den stat där fartyget är registrerat;

b) registret och de handlingar som enligt lagen i den stat där fartyget är registrerat skall inges till registermyndigheten är offentliga samt att utdrag av registret och avskrift av nämnda handlingar kan erhållas av registermyndigheten; samt

c) registret eller de handlingar som avses i punkt b) innehåller uppgift om den persons namn och adress till vilkens förmån ifrågavarande hypotek eller "mortgage" stiftats eller om att det stiftats till förmån för innehavaren, om det belopp säkerheten avser samt om datum och övriga omständigheter som enligt lagen i inskrivningsstaten bestämmer förmånsrätten i förhållande till andra hypotek och "mortgages":

Article 2

Le rang entre eux des hypothèques et « mortgages » inscrits, et, sous réserve des dispositions de la présente Convention, leurs effets à l'égard des tiers sont déterminés par les lois de l'Etat où ils sont inscrits; toutefois, sous réserve de l'application des dispositions de la présente Convention, tout ce qui concerne la procédure d'exécution est régi par les lois de l'Etat où elle a lieu.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 11, aucun Etat Contractant n'autorisera la radiation de l'immatriculation d'un navire sans le consentement écrit de tous les bénéficiaires des hypothèques ou « mortgages » inscrits.

2. Un navire qui est ou a été immatriculé dans un Etat Contractant ne sera susceptible d'être immatriculé dans un autre Etat Contractant, que si le premier Etat a délivré:

a) soit un certificat attestant que le navire a été radié;

b) soit un certificat attestant que le navire sera radié le jour où cette nouvelle immatriculation aura eu lieu.

Article 4

1. Les créances suivantes sont garanties par un privilège maritime sur le navire:

i) les gages et autres sommes dues au capitaine, aux officiers et aux membres de l'équipage, en vertu de leur engagement à bord du navire;

ii) les droits de port, de canal et autres voies navigables ainsi que les frais de pilotage;

iii) les créances contre le propriétaire du chef de mort

Article 2

The ranking of registered mortgages and "hypothèques" as between themselves and, without prejudice to the provisions of this Convention, their effect in regard to third parties shall be determined by the law of the State of registration; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where enforcement takes place.

Article 3

1. Subject to the provisions of Article 11, no Contracting State shall permit the deregistration of a vessel without the written consent of all holders of registered mortgages and "hypothèques".

2. A vessel which is or has been registered in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State, unless:

a) a certificate has been issued by the former State to the effect hat the vessel has been deregistered, or

b) a certificate has been issued by the former State to the effect that the vessel will be deregistered on the day when such new registration is effected.

Article 4

1. The following claims shall be secured by maritime liens on the vessel:

i) wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel;

ii) port, canal and other waterway dues and pilotage dues;

iii) claims against the owner in respect of loss of life or

Artikel 2

Den inbördes förmånsordningen för inskrivna hypotek och "mortgages" samt, om annat ej följer av bestämmelserna i denna konvention, deras verkan gentemot tredje man bestäms av lagen i inskrivningsstaten; dock skall, frånsett bestämmelserna i denna konvention, alla frågor rörande exekutionsförfarandet regleras av lagen i den stat där exekutionen äger rum.

Artikel 3

1. Utom i fall som avses i artikel 11 skall fördragsslutande stat icke tillåta att fartyg avregistreras utan skriftligt samtycke av alla innehavare av inskrivna hypotek och "mortgages".

2. Fartyg som är eller har varit registrerat i fördragsslutande stat skall icke kunna registreras i annan fördragsslutande stat, utan att den förra staten har utfärdat:

a) bevis att fartyget avregistrerats eller

b) bevis att fartyget kommer att avregistreras den dag sådan ny registrering äger rum.

Artikel 4

1. Sjöpanträtt i fartyg skall gälla till säkerhet för följande fordringar:

i) löner och andra belopp som tillkommer befälhavaren och det övriga befälet eller andra medlemmar av besättningen på grund av deras anställning ombord;

ii) hamn-, kanal- och andra vattenvägsavgifter samt lotsavgifter;

iii) fordran mot ägaren på grund av att någon avlidit eller

ou de lésion corporelle, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;

iv) les créances délictuelles ou quasidélictuelles contre le propriétaire, non susceptibles d'être fondées sur un contrat, du chef de perte ou dommage à un bien, survenant sur terre ou sur l'eau, en relation directe avec l'exploitation du navire;

v) les créances du chef d'assistance et de sauvetage, de relèvement d'épave et de contribution aux avaries communes.

Le terme « propriétaire », au sens du présent article, comprend de locataire coquenue et tout autre affréteur, l'armateur gérant ou l'exploitant du navire.

2. Aucun privilège maritime ne grèvera le navire pour sûreté des créances, visées au paragraphe 1.iii) et iv) du présent article, qui résultent ou proviennent de propriétés radioactives ou d'une combinaison de propriétés radioactives avec des propriétés toxiques, explosives ou autres propriétés dangereuses de combustible nucléaire ou de produits ou déchets radioactifs.

Article 5

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ont priorité sur les hypothèques et « mortgages » inscrits et aucun autre droit n'est préféré ni à ces privilèges ni aux hypothèques et « mortgages » répondant aux exigences de l'article 1, mises à part les dispositions de l'article 6 paragraphe 2.

2. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent rang dans l'ordre qu'ils occupent; cependant, les privilèges maritimes garantissant les indemnités d'assistance ou de sauvetage, les frais de relèvement d'épave et les contribu-

personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;

iv) claims against the owner, based on tort and not capable of being based on contract, in respect of loss of or damage to property occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;

v) claim for salvage, wreck removal and contribution in general average.

The word "owner" mentioned in this paragraph shall be deemed to include the demise or other charterer, manager or operator of the vessel.

2. No maritime lien shall attach to the vessel securing claims as set out in paragraph 1. iii) and iv) of this article which arise out of or result from the radioactive properties or a combination of radioactive properties with toxic, explosive or other hazardous properties of nuclear fuel or of radioactive products or waste.

Article 5

1. The maritime liens set out in Article 4 shall take priority over registered mortgages and "hypothèques", an no other claim shall take priority over such maritime liens or over mortgages and "hypothèques" which comply with the requirements of Article 1, except as provided in Article 6 (2).

2. The maritime liens set out in Article 4 shall rank in the order listed, provided however that maritime liens securing claims for salvage, wreck removal and contribution in general average shall take priority over all other maritime

erhållit kroppsskada, vare sig till lands eller till sjöss, i omedelbart samband med fartygets drift;

iv) fordran mot ägaren, som icke kan grundas på kontraktsförhållande, på grund av förlust av eller skada på egendom som uppstått till lands eller till sjöss i omedelbart samband med fartygets drift;

v) fordran på bärgarlön, på ersättning för avlägsnande av vrak och på bidrag till gemensamt haveri.

I denna artikel skall uttrycket "ägare" anses omfatta även skeppslegotagare och annan befraktare av fartyget samt redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

2. Sjöpanträtt skall icke besvära fartyget för sådan i denna artikel mom. 1. punkterna iii) och iv) angiven fordran som härrör från eller är ett resultat av de radioaktiva egenskaperna eller av en kombination av de radioaktiva egenskaperna och giftiga, explosiva eller andra farliga egenskaper hos nukleärt bränsle eller radioaktiva produkter eller avfall.

Artikel 5

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 skall äga förmånsrätt före inskrivna hypotek och "mortgages" och ingen annan fordran skall ha företräde vare sig framför sådan sjöpanträtt eller, utom i fall som avses i artikel 6 mom. 2, framför hypotek och "mortgage" som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1.

2. De i artikel 4 angivna sjöpanträtterna skall äga förmånsrätt i där nämnd ordning; dock skall sjöpanträtt för fordran på bärgarlön, på ersättning för avlägsnande av vrak och på bidrag till gemensamt haveri äga företräde framför varje an-

tions aux avaries communes ont priorité sur tous les autres privilèges maritimes grevant le navire au moment où les opérations donnant naissance à des privilèges ont été accomplies.

3. Les privilèges maritimes énumérés dans chacun des alinéas (i), (ii), (iii) et (iv) du paragraphe 1er de l'article 4 viennent en concours entre eux au marc le franc.

4. Les privilèges maritimes énumérés à l'alinéa (v) du paragraphe 1er de l'article 4, prennent rang entre eux dans l'ordre inverse de l'ordre de naissance des créances garanties par ces privilèges. Les créances du chef de contribution aux avaries communes sont considérées comme étant nées à la date de l'acte générateur d'avaries communes; les créances du chef d'assistance ou de sauvetage sont considérées comme étant nées à la date à laquelle ces opérations sont achevées.

liens which have attached to the vessel prior to the time when the operations giving rise to the said liens were performed.

3. The maritime liens set out in each of subparagraphs (i), (ii), (iii) and (iv) of paragraph 1 of Article 4 shall rank pari passu as between themselves.

4. The maritime liens set out in subparagraph (v) of Article 4 shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Claims for contribution in general average shall be deemed to have accrued on the date on which the general average act was performed; claims for salvage shall be deemed to have accrued on the date on which the salvage operation was terminated.

nan sjöpanträtt som dessförinnan uppkommit i fartyget.

3. De i var och en av punkterna i), ii), iii) och iv) av artikel 4 mom. 1 angivna sjöpanträtterna skall äga inbördes lika förmånsrätt.

4. De i artikel 4 mom. 1 punkt v) angivna sjöpanträtterna skall äga inbördes förmånsrätt i omvänd ordning mot tidpunkterna för fordringarnas uppkomst. Fordran på bidrag till gemensamt haveri skall anses ha uppkommit den dag gemensamthaveriakten företogs; fordran på bärgarlön skall anses ha uppkommit den dag bärgningsföretaget slutfördes.

Article 6

1. Tout Etat Contractant peut accorder des privilèges ou des droits de rétention pour garantir des créances autres que celles qui sont mentionnées à l'article 4. Ces privilèges prendront rang après tous les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 et après tous les hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1; ces droits de rétention ne pourront empêcher ni de poursuivre l'exécution des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou des hypothèques et « mortgages » inscrits qui répondent aux exigences de l'article 1, ni de livrer le navire à celui qui l'aura acquis à la suite de cette procédure d'exécution.

Article 6

1. Each Contracting State may grant liens or rights of retention to secure claims other than those referred to in Article 4. Such liens shall rank after all maritime liens set out in Article 4 and after all registered mortgages and "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1; and such rights of retention shall not prejudice the enforcement of maritime liens set out in Article 4 or registered mortgages or "hypothèques" which comply with the provisions of Article 1, nor the delivery of the vessel to the purchaser in connection with such enforcement.

Artikel 6

1. Fördragsslutande stat äger tillåta panträtt eller retentionsrätt till säkerhet för andra fordringar än som anges i artikel 4. Sådan panträtt skall äga förmånsrätt efter sjöpanträtt som anges i artikel 4 samt efter inskrivna hypotek och "mortgages" som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1; och sådan retentionsrätt skall ej utgöra hinder vare sig mot exekution för sjöpanträtt som anges i artikel 4 eller inskrivna hypotek och "mortgages" som överensstämmer med bestämmelserna i artikel 1 eller mot att fartyget utlämnas till den som förvärvat det vid sådan exekution.

2. Au cas où serait accordé un privilège ou un droit de rétention portant sur un navire qui se trouve en la possession

a) d'un constructeur de navires, pour garantir des créances résultant de la construction du navire;

b) ou d'un réparateur de navires pour garantir des créances résultant des réparations du navire effectuées au cours de la période même où il est en sa possession, ce privilège ou ce droit de rétention prendra rang après tous les priviléges maritimes énumérés à l'article 4 mais pourra être admis à primer les hypothèques et «mortgages ». Ce privilège ou droit de rétention pourra être exercé sur le navire nonobstant tout hypothèque ou «mortage » inscrit sur le navire, mais s'éteindra lorsque le navire cessera d'être en la possession du constructeur ou du réparateur, selon le cas.

Article 7

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 prennent effet, que les créances garanties par ces privilèges soient à la charge du propriétaire, ou à celle du locataire coque-nue ou autre affréteur, de l'armateur gérant ou de l'exploitant du navire.

2. Sous réserve des dispositions de l'article 11, les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 suivent le navire nonobstant tout changement de propriété ou d'immatriculation.

Article 8

1. Les privilèges maritimes énumérés à l'article 4 sont éteints à l'expiration d'un délai d'un an à dater de la naissance de la créance garantie, à moins qu'avant l'expiration de ce délai, le navire ait été l'objet d'une saisie conduisant à une vente forcée.

2. In the event that a lien or right of retention is granted in respect of a vessel in possession of

a) a shipbuilder, to secure claims for the building of the vessel, or

b) a ship repairer, to secure claims for repair of the vessel effected during such possession, such lien or right of retention shall be postponed to all maritime liens set out in Article 4, but may be preferred to registered mortgages or "hypothèques". Such lien or right of retention may be exercisable against the vessel notwithstanding any registered mortgage or "hypothèque" on the vessel, but shall be extinguished when the vessel ceases to be in the possession of the shipbuilder or ship repairer, as the case may be.

Article 7

1. The maritime liens set out in Article 4 arise whether the claims secured by such liens are against the owner or against the demise or other charterer, manager or operator of the vessel,

2. Subject to the provisions of Article 11, the maritime liens securing the claims set out in Article 4 follow the vessel notwithstanding any change of ownership or of registration.

Article 8

1. The maritime liens set out in Article 4 shall be extinguished after a period of one year from the time when the claims secured thereby arose, unless, prior to the expiry of such period, the vessel has been arrested, such arrest leading to a forced sale.

2. Tillåts panträtt eller retentionsrätt i fartyg

a) som är i fartygstillverkares besittning till säkerhet för fordran på grund av byggandet av fartyget, eller

b) som är i fartygsreparatörs besittning till säkerhet för fordran på grund av reparation av fartyget, utförd under den tid besittningsförhållandet varar, skall pant- eller retentionsrätten gå efter sjöpanträtt som anges i artikel 4 men får ges företräde framför inskrivna hypotek och "mortgages". Sådan pant- eller retentionsrätt får kunna göras gällande utan hinder av inskrivna hypotek eller "mortgages" i fartyget men skall upphöra när fartyget upphör att vara i tillverkarens eller reparatörens besittning.

Artikel 7

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 uppstår vare sig den fordran till säkerhet för vilken den skall gälla riktar sig mot ägaren, skeppslegotagare eller annan befraktare av fartyget, redaren eller den som i redarens ställe handhar fartygets drift.

2. Med undantag för fall som avses i artikel 11 skall sjöpanträtt som anges i artikel 4 följa fartyget utan hinder av förändring i äganderätts- eller registreringsförhållandena.

Artikel 8

1. Sjöpanträtt som anges i artikel 4 skall upphöra att gälla ett år efter uppkomsten av den fordran till säkerhet för vilken den gäller, såframt icke före utgången av denna tid fartyget blivit föremål för kvarstad eller utmätning som leder till exekutiv försäljning.

2. Le délai d'un an prévu au paragraphe précédent n'est susceptible d'aucune suspension ni interruption; toutefois, ce délai ne court pas tant qu'un empêchement légal met le créancier privilégié dans l'impossibilité de saisir le navire.

Article 9

La cession d'une créance garantie par l'un des privilèges maritimes énumérés à l'article 4 ou la subrogation dans les droits du titulaire d'une telle créance emporte simultanément la transmission du privilège.

Article 10

Préalablement à la vente forcée d'un navire dans un Etat Contractant, et au moins trente jours à l'avance, l'autorité compétente de cet Etat notifiera, ou fera notifier, par écrit, la date et le lieu de vente:

a) à tous les bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits qui n'ont pas été constitués au porteur;

b) aux bénéficiaires d'hypothèques et de « mortgages » inscrits constitués au porteur, et les titulaires de privilèges maritimes énumérés à l'article 4, dont les créances ont été signifiées à la dite autorité;

c) au conservateur du registre d'immatriculation du navire.

Article 11

1. En cas de vente forcée du navire dans un Etat Contractant, tous les hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge avec le consentement du bénéficiaire, et tous les privilèges et autres charges de quelque nature que ce soit, cessent de grever le navire, à condition toutefois:

2. The one-year period referred to in the preceding paragraph shall not be subject to suspension or interruption, provided however that time shall not run during the period that the lienor is legally prevented from arresting the vessel.

Article 9

The assignment of or subrogation to a claim secured by a maritime lien set out in Article 4 entails the simultaneous assignment of or subrogation to such maritime lien.

Article 10

Prior to the forced sale of a vessel in a Contracting State, the competent authority of such State, shall give or cause to be given at least thirty days written notice of the time and place of such sale to:

a) all holders of registered mortgages and "hypothèques" which have not been issued to bearer;

b) such holders of registered mortgages and "hypothèques" issued to bearer and to such holders of maritime liens set out in Article 4 whose claims have been notified to the said authority;

c) the registrar of the register in which the vessel is registered.

Article 11

1. In the event of the forced sale of the vessel in a Contracting State all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser with the consent of the holders, and all liens and other encumbrances of whatsoever nature shall cease to attach to the vessel, provided however that:

2. Den i föregående moment nämnda ettåriga preskriptionstiden skall icke kunna suspenderas eller avbrytas men skall dock icke löpa medan laga hinder föreligger mot att fartyget beläggs med kvarstad eller utmäts för panträttshavarens fordran.

Artikel 9

Övergår fordran som är förenad med sjöpanträtt enligt artikel 4 till annan, medför det att även sjöpanträtten övergår.

Artikel 10

Innan exekutiv försäljning av fartyg äger rum i fördragsslutande stat skall behörig myndighet i den staten minst trettio dagar i förväg om tid och plats för försäljningen skriftligen underrätta eller låta underrätta:

a) alla innehavare av inskrivna hypotek och "mortgages" som ej är ställda till innehavaren;

b) sådana innehavare av inskrivna hypotek och "mortgages" ställda till innehavaren och sådana innehavare av sjöpanträtt enligt artikel 4 om vilkas fordringar myndigheten blivit underrättad;

c) den registermyndighet hos vilken fartyget är registrerat.

Artikel 11

1. Äger exekutiv försäljning av fartyg rum i fördragsslutande stat, skall alla hypotek och "mortgages", utom sådana för vilka köparen med innehavarnas samtycke övertagit ansvaret, samt alla övriga panträtter och andra rättigheter av varje slag upphöra att besvära fartyget, under förutsättning att:

a) qu'au moment de la vente le navire se trouve dans le ressort de cet Etat Contractant:

b) que le vente ait été réalisée conformément aux lois du dit Etat et aux dispositions de la présente Convention.

Aucune charte-partie ou contrat conférant le droit d'utiliser le navire ne peut être considéré comme privilège ou charge aux termes du présent article.

2. Les dépens taxés par le tribunal et provoqués par la saisie, la vente qui l'a suivie et la distribution du prix seront payés, en premier lieu, par prélèvement sur le produit de la vente. Le solde en sera distribué aux bénéficiaires des privilèges maritimes, des privilèges et droits de rétention mentionnés à l'article 6 paragraphe 2, et des hypothèques et « mortgages » inscrits conformément aux dispositions de la présente Convention à due concurrence des sommes qui leur sont dues.

3. Lorsqu'un navire, immatriculé dans un Etat Contractant, a fait l'objet d'une vente forcée dans un Etat Contractant, le tribunal compétent ou toute autre autorité compétente délivrera à la demande de l'acheteur, un certificat attestant que le navire est vendu libre de tous hypothèques et « mortgages », à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, à la condition que les exigences mentionnées aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 ci-dessus, aient été respectées et que le produit de la vente ait été distribué conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou ait été consigné entre les mains de l'autorité compétente, d'après les lois de l'Etat où a eu lieu la vente. Sur production de ce certificat, le conserva-

a) at the time of the sale, the vessel is in the jurisdiction of such Contracting State, and

b) the sale has been effected in accordance with the law of the said State and the provisions of this Convention.

No charter party or contract for the use of the vessel shall be deemed a lien or encumbrance for the purpose of this Article.

2. The costs awarded by the Court and arising out of the arrest and subsequent sale of the vessel and the distribution of the proceeds shall first be paid out of the proceeds of such sale. The balance shall be distributed among the holders of maritime liens, liens and rights of retention mentioned in paragraph 2 of Article 6 and registered mortgages and "hypothèques" in accordance with the provisions of this Convention to the extent necessary to satisfy their claims.

3. When a vessel registered in a Contracting State has been the object of a forced sale in a Contracting State, the Court or other comptetent authority having jurisdiction shall, at the request of the purchaser, issue a certificate to the effect that the vessel is sold free of all mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and all liens and other encumbrances, provided that the requirements set out in paragraph 1, sub-paragraphs a) and b) have been complied with, and that the proceeds of such forced sale have been distributed in compliance with paragraph 2 of this Article or have been deposited with the authority that is competent under the law of the place of the sale. Upon production of such certificate the registrar shall be

a) fartyget vid försäljningstillfället befinner sig inom den fördragsslutande statens jurisdiktionsområde;

b) försäljningen verkställs i överensstämmelse med lagen i nämnda stat och bestämmelserna i denna konvention.

Intet certeparti eller nyttjanderättsavtal rörande fartyget skall anses som panträtt eller annan rättighet i denna artikels mening.

2. Av köpeskillingen för fartyget skall först utgå de av domstolen fastställda kostnaderna för kvarstaden eller utmätningen, den därav föranledda försäljningen samt köpeskillingsfördelningen. Återstoden skall fördelas i överensstämmelse med bestämmelserna i denna konvention mellan innehavarna av sjöpanträtt, panträtt och retentionsrätt som avses i artikel 6 mom. 2 samt inskrivna hypotek och "mortgages" intill de belopp som tillkommer dem.

3. När ett i fördragsslutande stat registrerat fartyg blivit föremål för exekutiv försäljning i fördragsslutande stat, skall domstolen eller annan behörig myndighet på köparens begäran utfärda bevis att fartyget sålts fritt från hypotek och "mortgages", utom sådana för vilka köparen övertagit ansvaret, samt övriga panträtter och andra rättigheter, om villkoren i mom. 1 punkterna a) och b) uppfyllts och köpeskillingen fördelats i överensstämmelse med mom. 2 ovan eller nedsatts hos myndighet som är behörig enligt lagen på försäljningsorten. Mot företeende av sådant bevis skall registermyndigheten vara skyldig att avföra alla inskrivna hypotek och "mortgages", utom sådana för vilka köparen övertagit ansvaret, och att registrera fartyget i köparens namn eller

teur sera tenu de radier tous les hypothèques et «mortgages» inscrits, à l'exception de ceux que l'acheteur a pris en charge, et de tous privilèges et autres charges, et d'immatriculer le navire au nom de l'acheteur ou de délivrer un certificat de radiation aux fins de nouvelle immatriculation selon le cas.

bound to delete all registered mortgages and "hypothèques", except those assumed by the purchaser, and to register the vessel in the name of the purchaser or to issue a certificate of deregistration for the purpose of reregistration, as the case may be.

utfärda avregistreringsbevis för ny registrering av fartyget.

Article 12

1. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, ces dispositions s'appliquent à tous navires, immatriculés ou non dans un Etat Contractant.

2. A l'égard des navires dont un Etat est propriétaire, exploitant ou affréteur et affectés à un service public non commercial, aucune disposition de la présente Convention

— d'une part n'impose que des droits soient attribués sur ou contre eux,

— d'autre part ne permet l'exécution d'aucun droit à leur encontre.

Article 12

1. Unless otherwise provided in this Convention, its provisions shall apply to all sea-going vessels registered in a Contracting State or in a non-Contracting State.

2. Nothing in this Convention shall require any rights to be conferred in or against, or enable any rights to be enforced against any vessel owned, operated or chartered by a State and appropriated to public non-commercial services.

Artikel 12

1. I den mån annat ej sägs i denna konvention skall dess bestämmelser tillämpas på alla fartyg som används till fart i öppen sjö vare sig de är registrerade i fördragsslutande stat eller ej.

2. Intet i denna konvention skall föranleda vare sig att rättighet uppstår för eller i fartyg, som ägs eller brukas eller är befraktat av stat samt är avsett att brukas för offentligt ändamål och icke för affärsdrift, eller att verkställighet äger rum i sådant fartyg.

Article 13

En vue de l'application des dispositions des articles 3, 10 et 11 de la présente Convention, les autorités compétentes des Etats Contractants seront habilitées à correspondre directement entre elles.

Article 13

For the purpose of Articles 3, 10 and 11 of this Convention, the competent authorities of the Contracting States shall be authorized to correspond directly between themselves.

Artikel 13

För ändamål som avses i artiklarna 3, 10 och 11 av denna konvention skall de fördragsslutande staternas behöriga myndigheter äga att skriftväxla direkt med varandra.

Article 14

Toute Partie Contractante peut, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à cette Convention, émettre les réserves suivantes:

1. de mettre la présente Convention en vigueur soit en lui donnant force de loi ou en incluant les dispositions de la présente Convention dans sa législation nationale suivant une forme appropriée à cette législation:

Article 14

Any Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

1. to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation;

Artikel 14

Varje fördragsslutande part äger vid undertecknande eller ratifikation av eller anslutning till denna konvention göra följande förbehåll:

1. om rätt att sätta konventionen i tillämpning antingen genom att ge den kraft av lag eller genom att införliva den med sin nationella lagstifning i en för densamma lämpad form;

2. de faire application de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 10 octobre 1957.

Article 25

La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et protocole de signature, signés à Bruxelles, le 10 avril 1926.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967---

2. to apply the International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships, signed at Brussels on the 10th October 1957.

Article 25

In respect of the relations between States which ratify this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention for the unification of certain rules relating to Maritime Liens and Mortgages and Protocol of signature, signed at Brussels on April 10th 1926.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967---

2. om rätt att tillämpa den internationella konventionen angående begränsningen av ansvarigheten för ägare av fartyg som används till fart i öppen sjö, undertecknad i Bryssel den 10 oktober 1957.

Artikel 25

Såvitt avser förhållandena mellan stater som ratificerar eller ansluter sig till denna konvention skall konventionen ersätta och upphäva den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek samt signaturprotokollet, undertecknade i Bryssel den 10 april 1926.

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967---

1 Konventionen hade ännu våren 1990 inte tillträtts av fler stater än Danmark, Marocko, Norge, Sverige och Syrien. Den hade ej trätt i kraft.

Bilaga B

Skeppsbyggnadskonventionen[2]

Convention relative à l'inscription des droits relatifs aux navires en construction

Article 1

Les Etats Contractants s'engagent à ce que leur législation nationale comporte les dispositions permettant l'inscription, conformément aux règles de la présente Convention, dans un registre public officiel tenu par l'Etat ou placé sous son contrôle, des droits énumérés à l'article 5 de la présente Convention, relatifs aux navires dont la construction sur leur territoire est décidée ou en cours.

L'inscription de ces droits peut être limitée aux bâtiments d'un type et d'un tonnage tels que, d'après la législation nationale de l'Etat où l'inscription est requise, ces bâtiments soient, après achèvement, susceptibles d'immatriculation comme navires.

Article 2

Les Etats Contractants peuvent limiter l'inscription de ces droits aux navires dont la construction est décidée ou en cours pour le compte d'un acheteur étranger.

Les Etats Contractants autoriseront l'inscription des droits relatifs aux navires dont la construction est décidée ou en cours, quels que soient la nationalité et le domicile de la personne requérant l'inscription. Ceci toutefois sera sans incidence sur les dispositions de la législation de l'Etat de l'inscription qui limitent l'acquisition des dits droits par des étrangers, ou réglementent la construction du navire.

Convention Relating to Registration of Rights in Respect of Vessels under Construction

Article 1

The Contracting States undertake that their national law shall contain provisions permitting the registration in accordance with the provisions of this Convention, in an official public register established by or under the control of the State, of the rights set out in Article 5 in respect of vessels which are to be or are being constructed within their territories.

The registration of such rights may be restricted to vessels which, under the national law of the State of registration, will be of a type and size making them eligible when completed, for registration as seagoing vessels.

Article 2

The Contracting States may restrict registration of such rights to cases where vessels are to be or are being constructed for a foreign purchaser.

The Contracting States shall allow registration of rights in respect of vessels which are to be or are being constructed irrespective of the nationality or domicile of the applicant. However, the foregoing shall not affect any provision of the national law of the State of registration restricting the acquisition of such rights by aliens or for controlling shipbuilding.

Konvention angående inskrivning av rätt till fartyg under byggnad

Artikel 1

Fördragsslutande stat utfäster, att dess nationella lag skall innehålla bestämmelser som medger inskrivning i enlighet med bestämmelserna i denna konvention i ett offentligt register under statlig förvaltning eller tillsyn av sådan rätt som anges i artikel 5 till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad inom dess territorium.

Inskrivning av sådan rätt får begränsas till fartyg som enligt lagen i den stat där inskrivning söks kommer att i färdigbyggt skick, med hänsyn till typ och storlek, kunna registreras som fartyg avsett att användas till fart i öppen sjö.

Artikel 2

Fördragsslutande stat äger begränsa inskrivning av sådan rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad för utländsk beställares räkning.

Fördragsslutande stat skall tillåta inskrivning av rätt till fartyg som avses bli byggt eller är under byggnad oavsett sökandens nationalitet eller hemvist. Detta skall likväl ej inverka på bestämmelser i inskrivningsstatens lag som begränsar utlänningars förvärv av sådan rätt eller reglerar skeppsbyggnad.

Les effets de l'inscription effectuée en vertu de la présente Convention, quant à la nationalité d'un navire, sont determinés par la législation de l'Etat dans lequel la construction du navire est décidée ou en cours.

Article 3

Aucun Etat Contractant n'autorisera sur son territoire l'inscription de droits relatifs à un navire dont la construction sur le territoire d'un autre Etat Constractant est décidée ou en cours.

Article 4

L'inscription des droits relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours est autorisée dès qu'un contrat pour la construction d'un navire bien déterminé a été signé ou que le constructeur déclare qu'il a décidé de construire pareil naivre pour son propre compte.

Toutefois, la législation nationale peut subordonner l'inscription à la condition que la quille ait été posée ou qu'un travail de construction équivalent ait été exécuté à l'endroit où le navire doit être lancé.

Article 5

Les droits de propritété et hypothèques et « mortgages » relatifs à un navire dont la construction est décidée ou en cours sont, sur demande, inscrits au registre.

Article 6

Les effets de l'inscription des droits énumérés à l'article 5, y compris le rang entre eux des hypothèques et « mortgages », sont détérminés par la législation de l'Etat où la construction est décidée ou en cours; toutefois, sous réserve des dispositions de la présente Convention, les procédures de mise en œuvre de ces droits

The effects of registration under the provisions of this Convention as regards the national status of any vessel shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed.

Article 3

No right in respect of a vessel which is to be or is being constructed within the territory of a Contracting State shall be admissible for registration in any other Contracting State.

Article 4

Registration of rights in respect of a vessel which is to be or is being constructed shall be permitted when a contract for the building of a properly, specified vessel has been executed or the builder declares that he has decided to build such a vessel for his own account.

However, the national law may make it a condition for registration that the keel has been laid or equivalent constructional work has been performed in the place of launching.

Article 5

Titles to and mortgages and "hypothèques" on a vessel which is to be or is being constructed shall, on application, be entered in the register.

Article 6

The effects of the registration of the rights set out in Article 5, including the ranking of mortgages and "hypothèques" between themselves, shall be determined by the law of the State where the vessel is to be or is being constructed; however, without prejudice to the provisions of this Convention, all matters relating to the

Verkan på fartygets nationalitet av inskrivning enligt bestämmelserna i denna konvention avgörs av lagen i den stat där fartyget avses att byggas eller är under byggnad.

Artikel 3

Inskrivning av rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad i fördragsslutande stat skall icke tillåtas i annan fördragsslutande stat.

Artikel 4

Inskrivning av rätt till fartyg som avses att byggas eller är under byggnad skall tillåtas när kontrakt upprättats om byggande av ett vederbörligen specificerat fartyg eller varvet förklarar sig ha beslutat bygga ett sådant fartyg för egen räkning.

Dock får i nationell lag som villkor för inskrivning föreskrivas att kölen sträckts eller därmed likvärdigt tillverkningsarbete utförts på sjösättningsplatsen

Artikel 5

Äganderätt till samt hypotek och "mortgage" i fartyg som avses att byggas eller är under byggnad skall på ansökan inskrivas i registret.

Artikel 6

Verkan av inskrivning av rätt som avses i artikel 5, däri inbegripen den inbördes förmånsordningen för inskrivna hypotek och "mortgages", bestäms av lagen i den stat där fartyget avses att byggas eller är under byggnad; dock skall, frånsett bestämmelserna i denna konvention, alla frågor rörande exekutionsförfarandet

sont régies par la législation de l'Etat où ces procédures ont lieu.

Article 7

L'ordre de préférence entre les hypothèques et «mortgages» inscrits sur les navires en construction, d'une part, et, d'autre part, les privilèges et droits de rétention sur ces navires, est déterminé selon les règles qui sont applicables aux navires immatriculés après achèvement.

Article 8

La législation nationale peut disposer que les droits inscrits sur un navire en construction couvriront les matériaux, machines et appareils qui se trouvent dans l'enceinte du chantier et qui son distinctement identifiés, par des marques ou autres procédés, comme étant destinés à être incorporés au navire en construction.

Article 9

Les droits éuméerés à l'article 5 qui sont inscrits dans l'un des Etats Contractants en conformité avec la législation nationale de cet Etat, et le rang qui leur est attribué par celle-ci, sont reconnus par tous les autres Etats Contractants.

Article 10

Aucun Etat Contractant n'autorisera, sauf en cas de vente forcée, la radiation de droits énumérés à l'article 5 de la présente Convention sans l'accord écrit des bénéficiaires de ces droits.

Un navire construit ou en construction dans un Etat Contractant ne peut être admis à l'immatriculation dans un autre Etat Contractant que si un certificat a été délivré par le premier Etat, attestant que l'inscription qui aurait été effectuée en vertu de l'article 1

procedure of enforcement shall be regulated by the law of the State where the enforcement takes place.

Article 7

The ranking between registered mortgages and "hypothèques" on vessels under construction on the one hand and liens and rights of retention on such vessels on the other hand shall be determined according to the rules applicable to vessels registered after completion.

Article 8

The national law may provide that the registered rights on a vessel under construction shall attach to materials, machinery and equipment which are within the precincts of the builder's yard and which by marking or other means are distinctly identified as intended to be incorporated in the vessel.

Article 9

The rights set out in Article 5 which are registered in one of the Contracting States in accordance with the national law of such State, and the priority thereby obtained, shall be recognized in all other Contracting States.

Article 10

No Contracting State shall permit, except in the case of forced sale, the deregistration of the rights set out in Article 5 without the written consent of the holders of such rights.

A vessel which is being or has been constructed in a Contracting State shall not be eligible for registration in another Contracting State unless a certificate has been issued by the former State to the effect that the rights registered pursuant to Article 5 have be-

regleras av lagen i den stat där exekutionen äger rum.

Artikel 7

Förmånsordningen mellan å ena sidan inskrivna hypotek och "mortgages" i fartyg under byggnad och å andra sidan annan panträtt samt retentionsrätt i fartyget bestäms enligt de regler som är tillämpliga på fartyg registrerade i färdigbyggt skick.

Artikel 8

I nationell lag får föreskrivas att inskriven rätt till fartyg under byggnad skall omfatta material, maskineri och annan utrustning som befinner sig inom varvsområdet och som genom märkning eller på annat sätt otvetydigt framstår som avsett att införlivas med fartyget.

Artikel 9

Rätt som avses i artikel 5 och som inskrivits i fördragsslutande stat i enlighet med den statens nationella lag skall, jämte därmed enligt den lagen förenad prioritet, erkännas i övriga fördragsslutande stater.

Artikel 10

Utom i fall av exekutiv försäljning skall fördragsslutande stat icke tillåta att ur registret avförs rätt som avses i artikel 5 utan skriftligt samtycke av rättsinnehavaren.

Fartyg som är under byggnad eller har byggts i fördragsslutande stat skall icke kunna registreras i annan fördragsslutande stat utan att den förra staten utfärdat bevis att de rättigheter som inskrivits enligt artikel 5 avförts ur registret eller att de kommer att

de la présente Convention a été radiée, ou qu'elle sera radiée à la date de l'immatriculation du navire.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 1967---

en deregistered or that such rights will be deregistered on the day when the vessel is registered.

Done at Brussels, this 27th day of May 1967---

avföras den dag fartyget registreras.

Som skedde i Bryssel, den 27 maj 1967---

2 Konventionen hade ännu våren 1990 inte tillträtts av fler stater än Grekland, Jugoslavien, Norge, Sverige och Syrien. Den hade ej trätt i kraft.

Bilaga C

Rättsfall relevanta för rätt till skepp

SjöL

28 § *NJA 1984 s. 917*
Ansökan om *återställande av försutten tid.* Enskild redare i partrederi har funnits behörig att besvära sig över sjöfartsregistrets beslut rörande inskrivning av förvärv av skepp. Underrättelse enligt 28 § första stycket andra meningen sjölagen har ansetts kunna lämnas till huvudredaren. Att huvudredaren inte fört en sådan underrättelse vidare till en av de övriga redarna har inte medfört laga förfall för underlåtenhet av denne att i rätt tid anföra besvär över inskrivningsbeslutet.

244 § *NJA 1988 s. 283*
Ett i grekiskt fartygsregister infört fartyg försåldes på exekutiv auktion i Sverige. Fråga huruvida en grekisk sjömanspensionskassa hade sjöpanträtt enligt svensk lag i fartyget till säkerhet för fordran på obetalda pensionsavgifter och därigenom förmånsrätt vid fördelningen av köpeskillingen framför fordran med panträtt på grund av inteckning i fartyget. 244 § första stycket 1 sjölagen, jfr 4 § 1 förmånsrättslagen.

NJA 1989 s. 537
Förbehåll om skeppsnamn vid namnbyte med stöd av punkten 7 b i övergångsbestämmelserna till lagen (1973:1064) om ändring i sjölagen kan inte göras senare än den inskrivningsdag då namnbytet sker.

SvJT 1977 ref. s. 50
Fråga om omfattningen av registermyndighets granskning av säljarens (kommunalt organ) behörighet vid ansökan om inskrivning av förvärv av skepp.

12 § *SvJT 1980 ref. s. 51*
33 § I skeppsbyggnadskontrakt har intagits bestämmelse om att äganderätten till beställt fartyg fram till den tidpunkt det övertagits av beställaren skulle tillkomma tillverkaren. Avtalsvillkoret har ansetts grunda rätt för tillverkaren att hos

Sjöfartsregistret anmäla skeppsbygget för registrering och att inteckna detsamma.[1]

3 § *RH 1981:96*
I mål mellan A och B om bättre rätt till viss utrustning, som A tillfört två från B förhyrda fartyg, yrkade A säkerhetsåtgärd enligt RB 15:3. Fartygen var i A:s besittning. Yrkandet har ogillats, enär utrustningen ansetts utgöra tillbehör till fartygen.

33 § *RH 1985:56*
Hovrätten har undanröjt en överklagad inskrivning av ett skeppsförvärv, enär det förekom anledning antaga att förvärvet skulle kränka annans rätt och denne ej hörts i ärendet. Hovrätten har samtidigt, utan att den överklagats, undanröjt en tidigare felaktigt tillkommen inskrivning av ett förvärv av samma skepp, vilken inskrivning utgjort förutsättning för den överklagade inskrivningen.

244 § *RH 1985:115*
259 § I ett rederibolags konkurs har norska staten med yrkande om förmånsrätt enligt 4 § 1 förmånsrättslagen bevakat fordran å, förutom lotsavgifter, inkassoprovision, som enligt en norsk författning skall utgå, då lotsavgift ej inbetalas i tid. Förmånsrätt har ansetts gälla även för inkassoprovisionen.

52 § *RH 1987:138*
54 § Fråga om en förlikning berättigade en partredare att erlägga
55 § löseskilling för andelar i skeppet med avdrag för ränta på ett lån som belöpte på andelarna. Hovrätten fann – till skillnad från tingsrätten – så vara fallet, men ogillade ändå talan. Detta p.g.a. att käranden inte ägde med bevarad lösningsrätt hålla löseskillingen inne för det att hans motparter hävdade en annan innebörd av förlikningen.

244 § *RH 1989:57*
Sjöpanträtt har ansetts följa med pensionsavgiften för befäl anställt ombord på fartyg som sålts under hand i ägarens konkurs. – I anmärkningsskrift förd talan har vid tingsrätten utvidgats till att avse invändningar att sådan panträtt preskriberats eller att den endast kan göras gällande för tid före fartygens försäljning. Dessa invändningar har avvisats.

[1] Denna rättstillämpning kritiseras i 15 kap (15.3.2.3).

38. Dymling, P.: Haagreglerna och kyltransporter. (1969)
39. Sisula, L.: Containerklausulen i Haag-Visby-reglerna. (1970)
40. Ramberg, J.: Cancellation fo contracts of affreightment on account of war and similar circumstances. (1970)
41. Cargo insurance and modern transport. Ed. by K. Grönfors. (1970)
42. Selvig, E.: Om container-konossement og remburs. (1970)
43. Gorton, L.: The concept of the common carrier in Anglo-American law. (1971)
44. Pineus, K.: Le Droit maritime suédois. (1971)
45. Falkanger, T.: Lossing og bortskaffelse av last som er sterkt beskadiget. (1972)
46. Schadee, H.: The draft maritime code of the Netherlands. (1973)
47. Grönfors, K.: Tidsfaktorn vid transportavtal. (1974) ISBN 24-15517
48. Modern transport and sales financing. Ed. by K. Grönfors. (1974) ISBN 24-15543
49. Mustill, M.J.: Pseudo-demurrage and the arrived ship. (1974) ISBN 24-15561
50. Grönfors, K.: Transporträttsliga studier. (1975) ISBN 24-15574
51. Healy, N.J.: The New York Produce Exchange Time Charter. (1975) ISBN 24-15587
52. Pineus, K.: Ship's Value. (1975) ISBN 24-15610
53. Uppsatser i sjörätt. Av S.-G. Alm m.fl. (1976) ISBN 24-15651
54. Gorton, L.: Penningvärdeförändring och partsdisposition. (1976) ISBN 24-15646
55. Rune, Chr.: Rätt till skepp. (1976) ISBN 91-24-15661-2
56. Bernitz, U., Gorton, L., Grönfors, K.: Sjöfart och konkurrensrätt (1976) ISBN 91-24-15692-2
57. Pineus, K.: Assuradören hos dispachören. (1978) ISBN 91-24-15777-5
58. Damage from goods. Ed. by K. Grönfors. (1978) ISBN 91-24-15798-8
59. Grauers, F.: Fel i sålt skepp. (1980) ISBN 91-7260-401-8
60. Steneby, J.: Reseavtalet. (1981) ISBN 91-24-15933-6
61. Sundin, K.: Protektionism och bilaterala sjöfartsavtal. (1981) ISBN 91-24-15991-3
62. Rechnagel, H.: Påtalesubjektet. (1982) ISBN 91-24-16035-0
63. Grönfors, K.: Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement. (1982) ISBN 91-24-16055-5
64. Maritime fraud. Ed. by K. Grönfors. (1984) ISBN 91-24-16190-X
65. Tullberg, M.: Riskfördelning och försäkringsskydd vid fartygskollisioner. (1984) ISBN 91-24-16191-8
66. Grönfors, K.: Fraktavtalet under etthundra år. (1986) ISBN 91-24-16055-5
67. Grönfors, K.: Tolkning av fraktavtal. (1989) ISBN 91-24-16382-1
68. Rune, Chr.: Rätt till skepp. Andra upplagan. (1991) ISBN 91-24-16452-6

Elanders Tryckeri, Kungsbacka 1991

ISBN 91-24-16452-6